

## Document n°3

### Orientations d'aménagement

- Secteur Arrière-gare / ZAC DiverCité
- Secteur Grand Angle / République (ZAC Rossignol-République)
- **Périmètre relatif aux normes de stationnement autour de la gare ferroviaire de Voiron**

Les modifications apportées au texte sont en caractères rouges.  
Les schémas sont modifiés.

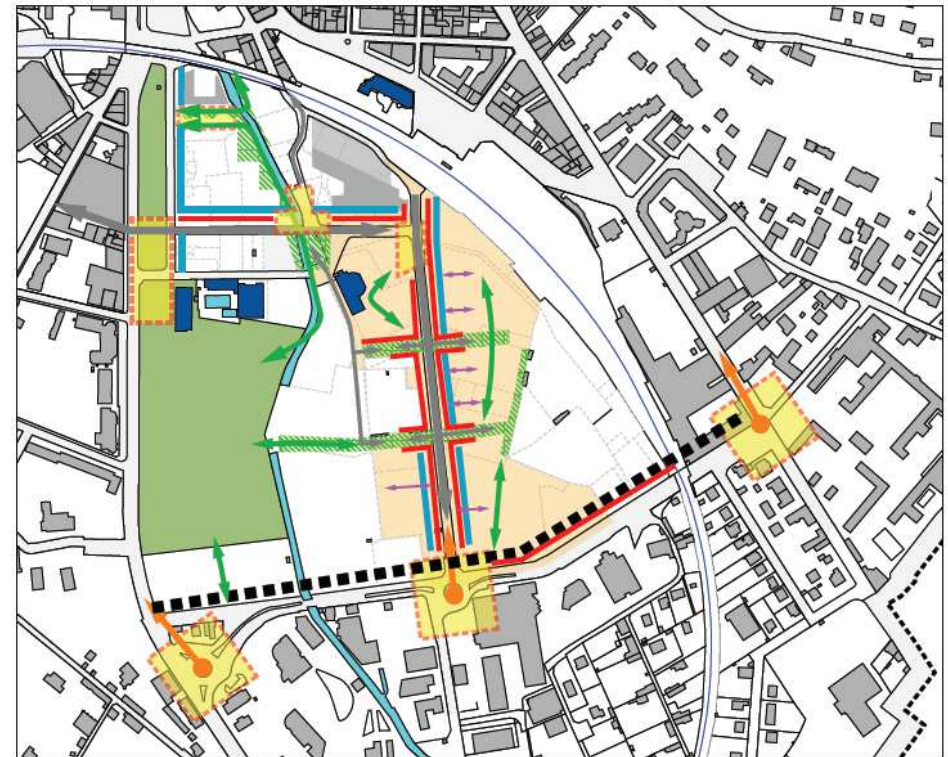
## Secteur Arrière-gare / ZAC DiverCité

Incluse dans la zone centre-ville, ce secteur conquis au XIX<sup>e</sup> siècle a été épargné par l'extension urbaine des années 1945-1980 qui a sauté cette maille occupée par des activités économiques et industrielles.

Depuis plusieurs années, ce secteur a entamé sa reconversion (Hôtel de Ville, siège de la Communauté d'Agglomération, réalisation du pôle d'échanges et création de la ZAC DiverCité) et le renouvellement urbain qui s'amorce doit être encadré par les dispositions suivantes :

- affirmation d'un maillage viaire confortant les voies existantes (Avenue François Mitterrand ~~ex-des-Prairies~~, Bd. Franklin Roosevelt) ;
- repérage des alignements obligatoires sur les voies structurantes du secteur (identification d'une forme urbaine affirmée en îlots) ;
- dévolution des rez-de-chaussée donnant sur les voies principales à des fonctions activités commerciales et d'activités (animation et qualification des espaces publics centraux) ;
- structuration et qualification de l'espace public (places à créer, contre-allée, traitement des entrées de la ville dense) ;
- traitement de la limite Sud de l'extension de centre-ville limitée par le boulevard Denfert-Rochereau.

L'ensemble de ces orientations doit permettre la réalisation d'une extension du centre-ville dans sa forme la plus contemporaine (formes urbaines, qualité des espaces, valorisation des éléments naturels ou végétaux).



	Alignement obligatoire (implantation des constructions)		Périmètre de la ZAC
	Affectation des RDC Commerce/activité		Espace public à créer ou à requalifier
	Voies structurantes		Valorisation paysagère
	Réseau voiries secondaires à mailler		Limite Sud de la "ville dense" (extension du centre ville)
	Liaisons douces à créer ou à requalifier		
	Entrée de "ville dense"		
	Transparence visuelle		

## Secteur Grand Angle / République (ZAC Rossignol-République)

Incluse dans la zone centre-ville, ce secteur conquis au XIX<sup>e</sup> siècle a été épargné par l'extension urbaine des années 1945-1980 qui a sauté cette maille occupée par des activités économiques et industrielles.

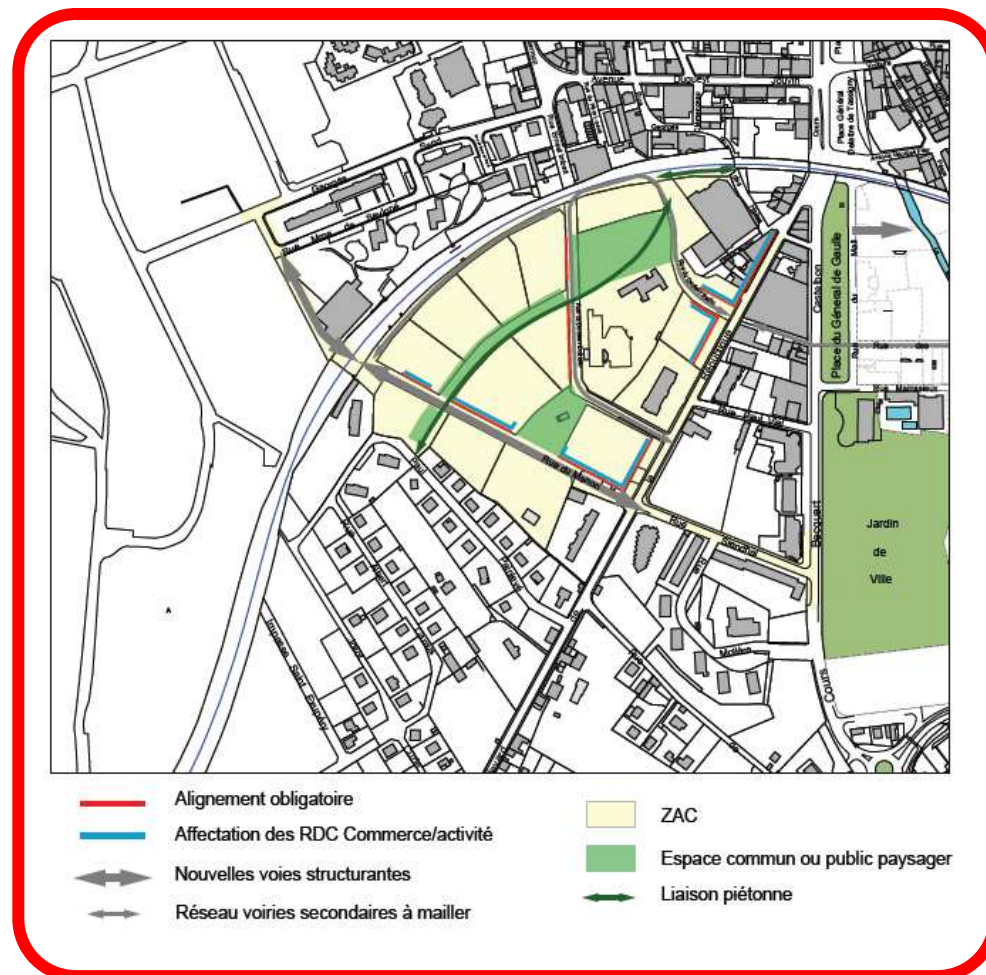
Aujourd'hui ce secteur a déjà entamé sa reconversion avec de grands équipements (Grand Angle, Clinique de Chartreuse), des fonctions résidentielles affirmées que viennent amplifier la libération du foncier industriel (Rossignol) et l'extension du centre-ville au Sud de la voie ferrée.

Devant sauvegarder ses atouts, valoriser ses potentiels, cette zone constitue aussi une dernière opportunité pour boucler le contournement Sud du centre ville par la création d'une voie nouvelle et d'un passage sous voie ferrée reliant la rue Stendhal à la rue George Sand (Colombier).

Symétrique de l'espace DiverCité, possédant de grandes unités foncières, ce secteur est soumis à de forts enjeux de renouvellement urbain qui doit être encadré par les dispositions suivantes :

- affirmation d'un maillage viaire confortant en partie les voies existantes (rue Butterlin, rue du Menon) ~~et redonnant des directions principales au futur bâti~~ ;
- repérage des alignements obligatoires sur les voies structurantes du secteur (~~identification d'une forme urbaine affirmée en îlots~~) ;
- dévolution des rez-de-chaussée donnant sur les voies principales à des **fonctions** commerciales **et d'activités** (animation et qualification des espaces publics centraux) ;

- réservation pour des espaces de pleine terre (Eau Pluviale /Espace public/environnement, **cœurs d'îlot**) ;
- mise en place de règles spécifiques pour un épannelage général de la zone.



## **Périmètre relatif aux normes de stationnement autour de la gare ferroviaire de Voiron**

La loi du 20 décembre 2014<sup>1</sup> a introduit un dispositif de plafonnement des obligations minimales en matière d'aires de stationnement exigibles pour les logements situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport guidé ou de transport collectif en site propre, dès lors que la qualité de la desserte le permet.

L'objectif poursuivi à l'échelle nationale est d'une part de faciliter la construction des logements dans les secteurs denses des centres ville et d'autre part d'inciter à l'utilisation des transports en commun. En effet, à proximité des transports en commun, la demande en logement est élevée et le taux moyen de motorisation des ménages est plus faible que sur le reste du territoire.

Les articles L151-35 et L151-36 du code de l'urbanisme prévoient les dispositions suivantes :

- Pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et les résidences universitaires, il ne peut être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement ;
- Pour les autres constructions destinées à l'habitation, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

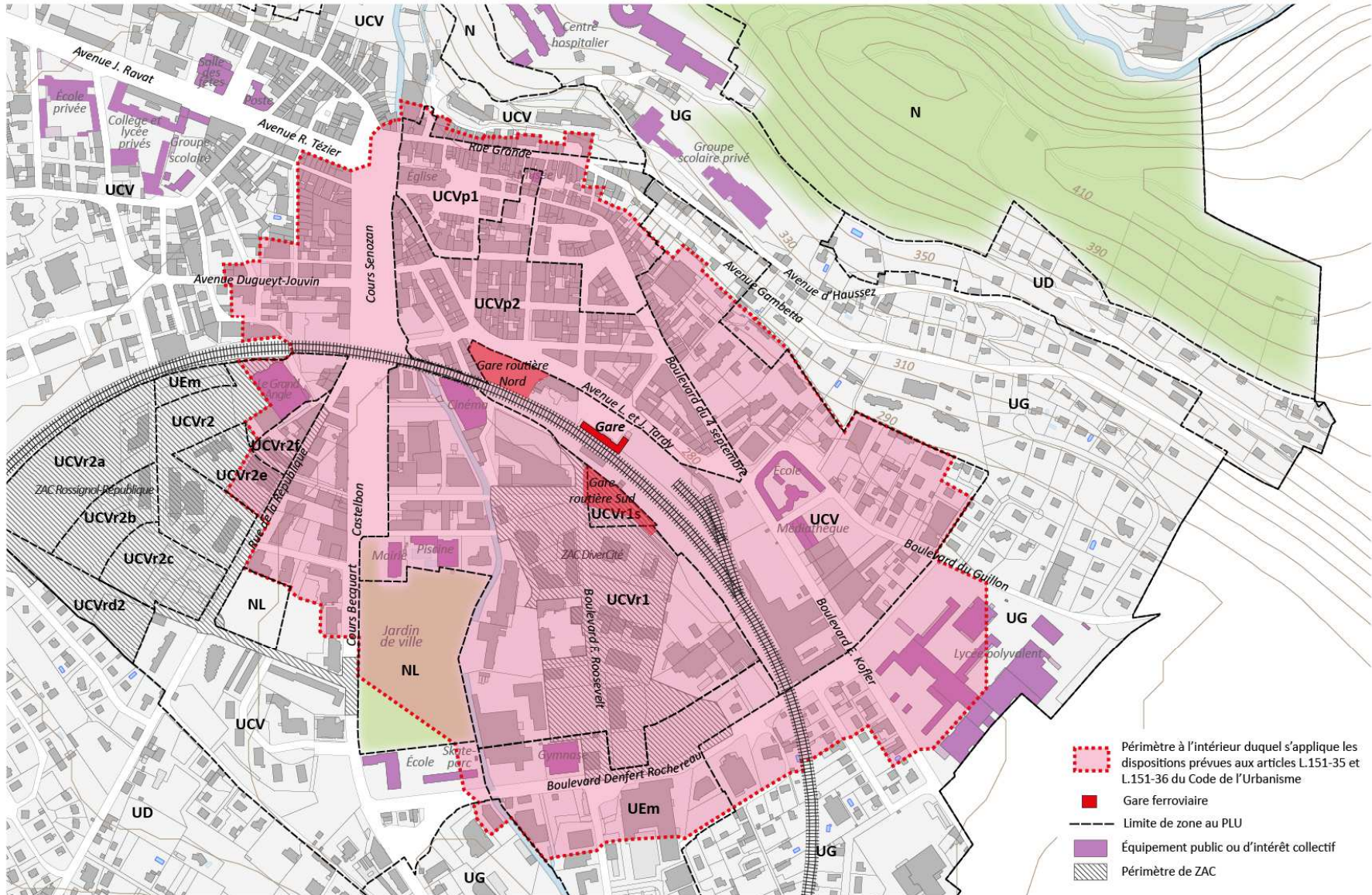
<sup>1</sup> Loi relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives

L'article L151-7-6° du code de l'urbanisme permet aux communes de moduler le périmètre dans lequel s'applique ce plafonnement pour tenir compte du contexte local, au travers d'une orientation d'aménagement et de programmation.

La Ville de Voiron souhaite utiliser cette possibilité pour :

- Tenir compte des particularités spatiales du territoire, et notamment du relief présent au Nord-Est de la gare ferroviaire, qui influent sur les pratiques de déplacement des habitants. Le dénivelé maximum entre la gare et le point le plus haut à l'intérieur du rayon de 500m est de l'ordre de 80m ; certains tronçons de voies présentent des pentes supérieures à 35% ou sont composées d'escaliers (pour les liaisons piétonnes). La proximité à vol d'oiseau entre les logements situés sur le coteau et la gare ne reflète donc pas une accessibilité aisée par la marche à pied.
- Rendre cohérentes les dispositions d'urbanisme avec les politiques publiques locales de stationnement et de déplacement. Celles-ci ont contribué à développer une offre en stationnement public importante dans le centre-ville et à enrichir progressivement le maillage dédié aux modes actifs, en particulier dans les secteurs qui connaissent un développement urbain important, que ce soit par densification du tissu existant ou par renouvellement urbain (ZAC).

Le périmètre, dans lequel les normes de stationnement autour de la gare ferroviaire sont plafonnées au titre des articles L151-35 et L151-36, est donc délimité sur la carte suivante.



PÉRIMÈTRE À L'INTÉRIEUR DUQUEL S'APPLIQUE LE PLAFONNEMENT DES OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT AUTOUR DE LA GARE

INTERSTICE  
URBANISME - CONSEIL EN QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE



0 100 200 m