

**COMMUNE DU PEAGE-DE-ROUSSILLON**

DEPARTEMENT DE L'ISERE

## **PLAN LOCAL D'URBANISME**

### **2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES**



## Sommaire

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Orientations générales .....                                                                                                 | 4  |
| 1.1. Affirmer la polarité du centre-ville .....                                                                                 | 5  |
| 1.1.1 Poursuivre la mutation des tissus bâtis du centre-ville .....                                                             | 5  |
| 1.1.2 S'appuyer sur la gare pour organiser l'urbanisation de demain .....                                                       | 6  |
| 1.1.3 Valoriser les potentiels de renouvellement urbain identifiés .....                                                        | 7  |
| 1.1.4 Renforcer le tissu d'activités économiques du centre-ville .....                                                          | 8  |
| 1.1.5 Mener une réflexion sur l'évolution du parc d'équipements publics .....                                                   | 8  |
| 1.2. Accompagner l'évolution des tissus résidentiels périphériques au centre-ville .....                                        | 9  |
| 1.2.1 Valoriser les disponibilités foncières existantes permettant de maintenir la diversité au sein du parc de logements ..... | 9  |
| 1.2.2 Prendre en compte la logique de division foncière et de densification des tissus résidentiels .....                       | 10 |
| 1.2.3 Atténuer la coupure physique de la voie ferrée .....                                                                      | 10 |
| 1.2.4 Maintenir les limites actuelles de l'enveloppe bâtie .....                                                                | 11 |
| 1.3. Préserver et valoriser le cadre de vie de Péage-de-Roussillon .....                                                        | 13 |
| 1.3.1 Prendre en compte les contraintes environnementales existantes .....                                                      | 13 |
| 1.3.2 Préserver les terres agricoles .....                                                                                      | 14 |
| 1.3.3 Préserver la sensibilité environnementale de l'Île de la Platière .....                                                   | 14 |
| 1.3.4 Valoriser le cadre de vie urbain .....                                                                                    | 14 |
| 1.4. Le scénario d'urbanisation envisagé pour demain .....                                                                      | 16 |
| 1.4.1 Les secteurs de renouvellement urbain envisagés .....                                                                     | 17 |
| 1.4.2 Les disponibilités foncières nouvelles mobilisées .....                                                                   | 17 |
| 1.4.3 Bilan du scénario proposé .....                                                                                           | 17 |

# 1. ORIENTATIONS GENERALES

---

Le projet communal est conçu en compatibilité avec les prescriptions du Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône.

Ainsi au sein de l'armature urbaine du territoire couvert par la SCoT, Le Péage-de-Roussillon est identifié comme l'une **des villes centres de l'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon**. Au sein de cette « polarité », l'intensification urbaine doit être proportionnelle à la qualité de l'offre de transports en commun.

Le diagnostic a fait apparaître que la gare de Péage-de-Roussillon, qui connaît une très forte fréquentation, joue un rôle important dans l'organisation des transports en commun du territoire. Le réseau de transports en commun intercommunal, TPR, complète cette offre.

C'est pourquoi la commune constitue un pôle-gare et doit répondre à un enjeu fort de renforcement de la dynamique de création de logements tout en améliorant l'offre en commerces et services de proximité. Demain, il s'agit donc de concevoir un projet qui puisse accueillir une ambition affirmée de construction de nouveaux logements.

Pour atteindre cet objectif, l'urbanisation doit non seulement être réalisée sur les disponibilités foncières de la commune mais aussi dynamiser les tissus urbains existants : reconquérir une partie des logements vacants, procéder au renouvellement urbain de certains secteurs délaissés du centre-ville et enfin prendre en compte la tendance à la division foncière qui est observée au sein des tissus résidentiels.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables de Péage-de-Roussillon vise à répondre à ces problématiques dans une perspective durable alliant attractivité économique, développement diversifié du parc de logements et valorisation de l'environnement et du cadre de vie.

Ce projet s'articule autour de 3 grandes orientations :

- ✓ **Affirmer la polarité du centre-ville,**
- ✓ **Poursuivre l'urbanisation des quartiers périphériques au centre-ville,**
- ✓ **Préserver et valoriser le cadre de vie de Péage-de-Roussillon.**

## 1.1. AFFIRMER LA POLARITE DU CENTRE-VILLE

---

### 1.1.1 Poursuivre la mutation des tissus bâtis du centre-ville

---

✓ **Améliorer l'attractivité de la place Paul Morand**

Le Place Paul Morand représente la principale centralité (mais aussi une des seules) de Péage-de-Roussillon. Le centre-ville, marqué par une forte densité bâtie, s'appuie sur des espaces publics restreints. Or, cette place, dont la superficie excède celle de la Place des Terreaux, est actuellement dévolue au stationnement et à la voirie. L'activité commerciale autour de cette place est moins présente que les activités tertiaires.

L'affirmation de la polarité du centre-ville implique en premier lieu de renforcer l'attractivité de la Place Morand et de réinterroger la place occupée par le stationnement.

Cette évolution, qui va au-delà du PLU, est nécessaire pour impulser une redynamisation des tissus du centre-ville.

✓ **Poursuivre la mutation des tissus bâtis de Péage-de-Roussillon**

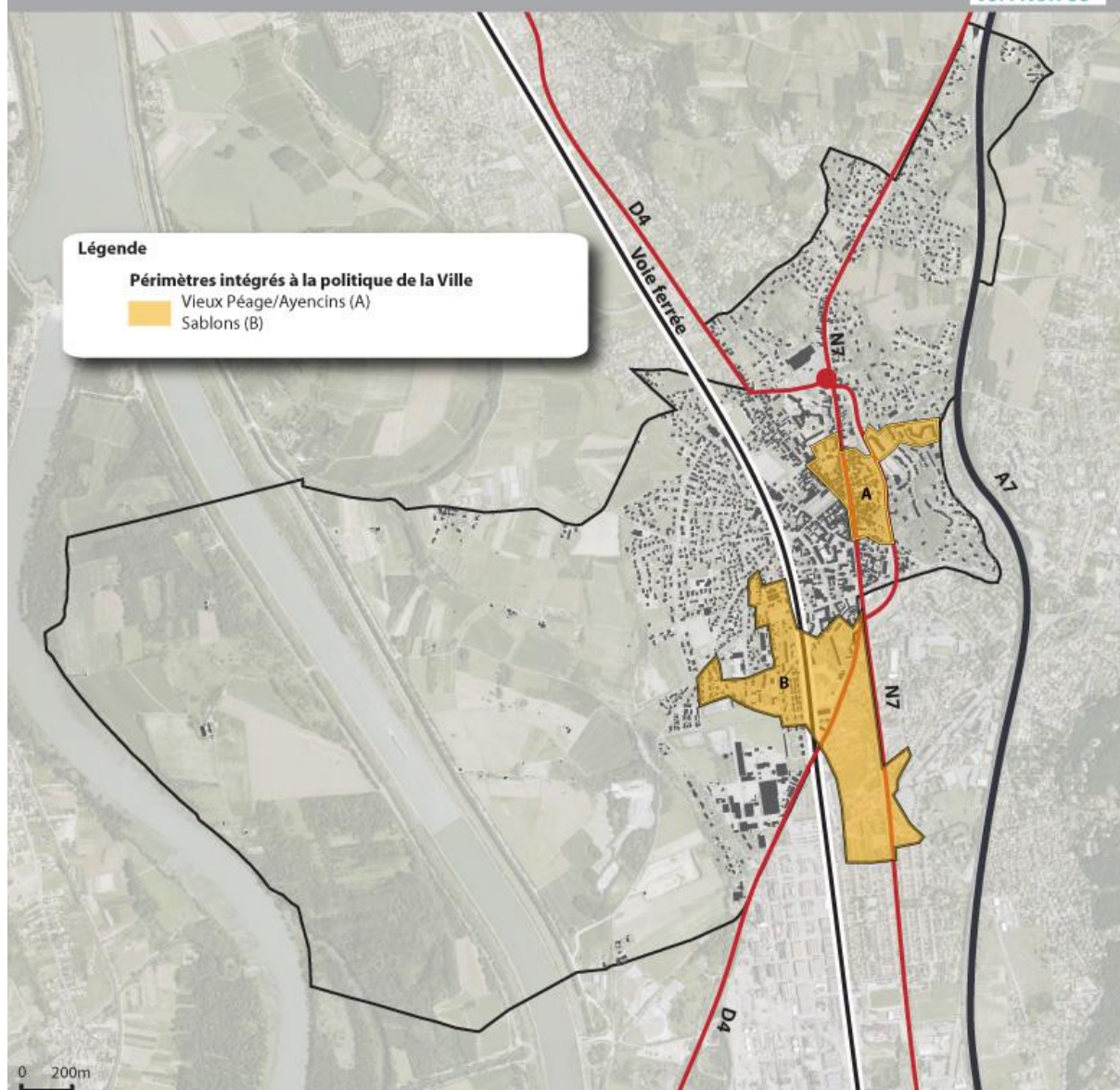
En 2014, Péage-de Roussillon a été intégrée au périmètre de Politique de la Ville. En parallèle, la commune a signé une convention avec un établissement public foncier, l'EPORA, dans l'objectif d'être accompagnée dans une politique d'acquisition foncière : ces actions permettront de mener des opérations de renouvellement urbain et d'accompagner la mutation des tissus bâtis anciens.

✓ **Mobiliser les nombreux logements vacants pour répondre aux besoins en logements**

Le diagnostic a mis en avant l'importance des logements vacants qui représentent 10% du parc de logements de la commune représentant 20% des logements de la CCPR.

Même si le PLU ne peut agir directement sur les logements vacants, le projet communal souligne qu'il s'agit d'un enjeu fort pour le territoire et qu'il est primordial de mobiliser les leviers existants pour l'amélioration de l'habitat (OPAH).

## Projet d'Aménagement et de développement Durables Poursuivre la mutation des tissus bâtis de Péage-de-Roussillon



### 1.1.2 S'appuyer sur la gare pour organiser l'urbanisation de demain

La gare de Péage-de-Roussillon, qui est desservie par la ligne Lyon/Avignon connaît une forte fréquentation notamment pour les déplacements domicile-travail. Au sein du SCoT des Rives du Rhône, Péage-de-Roussillon est identifié en **Pôle-gare**.

L'enjeu pour demain réside dans la possibilité de renforcer la construction de logements à proximité de cette gare. Le développement de petites activités économiques ne doivent pas être exclues.

Le secteur de la gare est intégralement urbanisé. Pour répondre à cet objectif **et mobiliser le potentiel foncier mutable à proximité de la gare**, il est alors nécessaire de mener une réflexion sur **les potentiels de renouvellement urbain** existants et d'enclencher une dynamique **d'acquisition foncière** (avec EPORA).



### 1.1.3 Valoriser les potentiels de renouvellement urbain identifiés

Le principal secteur de renouvellement urbain est localisé le long de la route de Sablons. **L'ancienne carrière**, implantée entre la voie ferrée et la route de Sablons, d'une superficie de 2,5 ha, intègre un tissu mixte (résidentiel, activités). L'activité d'extraction est aujourd'hui terminée. Cette emprise foncière, en dehors du périmètre de PPRT, représente donc aujourd'hui un enjeu fort pour le développement urbain de la commune. Eloignée d'une distance de 500 mètres de la gare et de 700 mètres du centre-ville, le renouvellement urbain de ce secteur contribuera à renforcer l'attractivité du Sud du centre-ville. A noter que les logements sociaux qui jouxtent la carrière font aujourd'hui l'objet d'une opération de rénovation par l'OPAC38.

Il s'agit cependant d'un potentiel à long terme puisque le site devra au préalable faire l'objet d'un remblaiement afin de rendre possible son réaménagement.



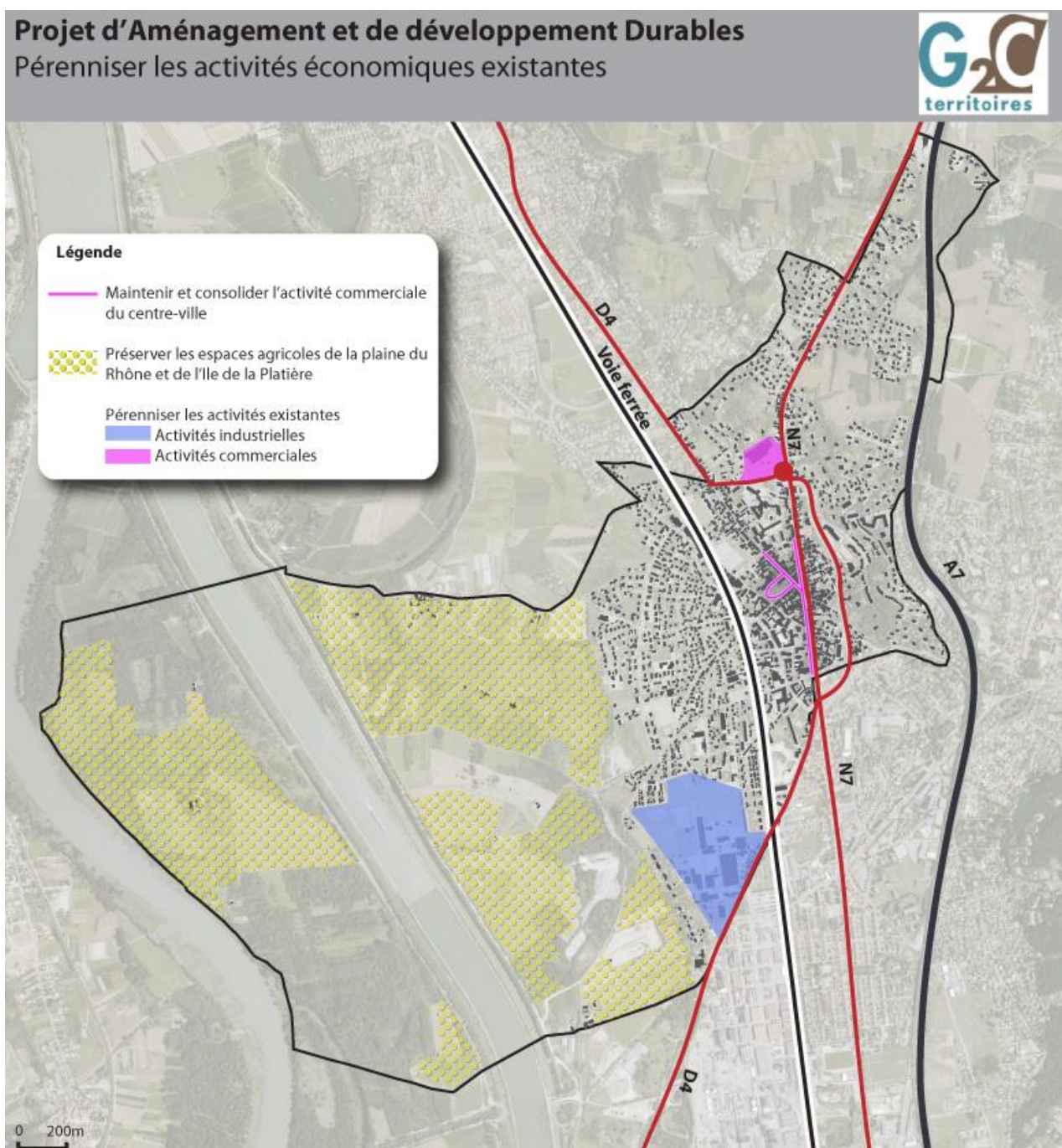
D'autres secteurs sont identifiés de part et d'autre de la voie ferrée constitués notamment par la **cave coopérative** et **d'anciens hangars d'activités**.

Ces secteurs apparaissent comme des potentiels forts pouvant permettre de répondre à l'enjeu de renforcement de la polarité de la gare.

### 1.1.4 Renforcer le tissu d'activités économiques du centre-ville

En plus de pérenniser les activités existantes (espaces agricoles, activités industrielles et commerciales), le projet communal souhaite renforcer le tissu économique du centre-ville. Il s'agit en premier lieu de :

- ✓ Permettre le développement d'une offre économique qui soit complémentaire des zones d'activités existantes sur le bassin de vie,
- ✓ Préserver le tissu de commerces de proximité et renforcer la diversité commerciale et les services de proximité
  - Rayonner sur les communes attenantes à Péage-de-Roussillon
  - Etablir un périmètre de préservation de la diversité commerciale
- ✓ Identifier les activités économiques susceptibles d'être accueillies dans le cadre du renouvellement urbain.

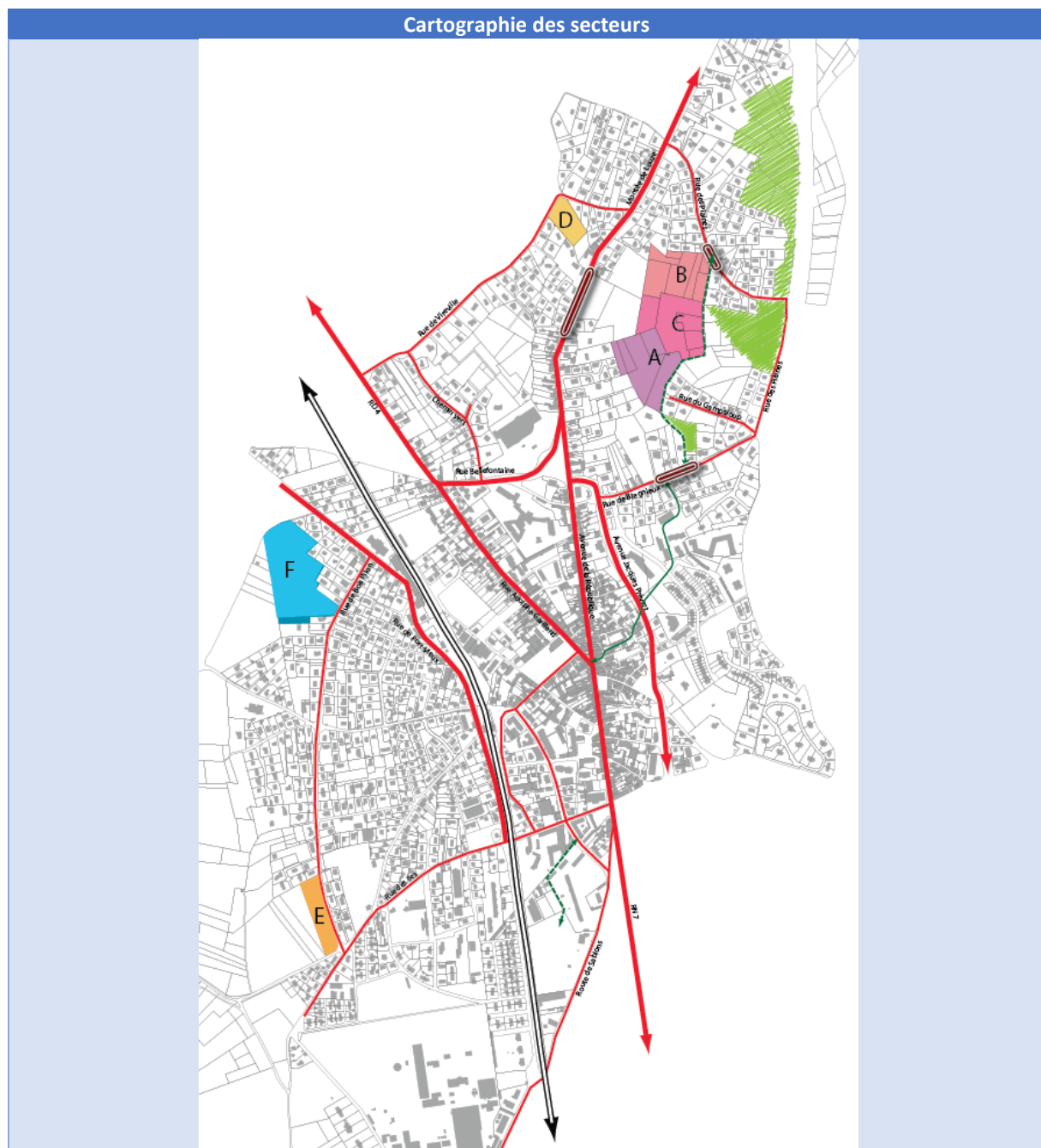




## 1.2.ACCOMPAGNER L'EVOLUTION DES TISSUS RESIDENTIELS PERIPHERIQUES AU CENTRE-VILLE

### 1.2.1 Valoriser les disponibilités foncières existantes permettant de maintenir la diversité au sein du parc de logements

Le Nord du territoire, de part et d'autre de la montée de Louze, comporte encore de grandes emprises foncières disponibles, qui, même si celles-ci avaient été classées en secteur d'urbanisation future par le POS, sont restées à l'état naturel ou agricole. A l'ouest de la voie ferrée, les secteurs de Pertuisière et de Bois Pilon constitue les principales ressources foncières. Enfin, un dernier secteur est localisé en bordure de la rue de Vireville.



L'accessibilité aux secteurs A, B, C (de la Montée de Louze) est identifiée sur plusieurs axes :

- ✓ La montée de Louze qui présente de nombreux inconvénients (circulation automobile, topographie, risque de ruissellement) sur laquelle un aménagement est nécessaire pour permettre l'accès au secteur A,
- ✓ La rue des Plaines et la rue de Gampaloup à partir de laquelle serait aménagé l'accès au secteur B,
- ✓ La rue de Brégnieux pour permettre la connexion entre une liaison piétonne existante avec le prolongement en direction des secteurs A/B/C.

En revanche, l'accessibilité aux secteurs E (Secteur de Bois Pilon) et F (Secteur de Pertuisière) est aisée qu'il s'agisse à la fois de la rue de Bois Pilon ou la Rue de Port Vieux. L'urbanisation de ce secteur contribuera à renforcer la polarité de la gare et à consolider la diversité de l'offre en logements dans le quartier de Bois Pilon composé dans une large mesure par un habitat individuel.

### 1.2.2 Prendre en compte la logique de division foncière et de densification des tissus résidentiels

---

L'ensemble des tissus périphériques du centre-ville sont constitués par de l'habitat individuel discontinu (retrait par rapport à la voie et aux limites séparatives).

L'analyse des autorisations d'urbanisme délivrées au cours des 10 dernières années laisse apparaître une tendance à la division foncière constatée sur ces tissus résidentiels.

Cette tendance se poursuivra dans les années à venir et contribuera à la satisfaction des besoins en logements de la prochaine décennie.

### 1.2.3 Atténuer la coupure physique de la voie ferrée

---

La voie ferrée constitue une réelle coupure physique au sein des espaces bâtis de Péage-de-Roussillon :

- ✓ De part et d'autre de l'axe, les formes urbaines sont aussi contrastées. Le quartier de Bois Pilon se compose d'un tissu à dominante résidentielle quand le centre-ville propose un tissu à la densité affirmée, qu'il s'agisse des tissus anciens ou des tissus d'habitat collectif.
- ✓ L'activité économique, et notamment commerciale, est inexistante sur la frange occidentale de la voie ferrée,
- ✓ Les connexions, peu évidentes, sont rendues possibles par la rue des Iles et la liaison souterraine de la gare.

De fait, la voie ferrée marque une rupture dans le fonctionnement du centre-ville et affaiblit sa polarité. Afin de pallier cette faiblesse, **la commune souhaite pouvoir renforcer progressivement la densité urbaine le long de la rue Lavoisier**, qui longe la voie ferrée, dans le cas de mutation/démolition des tissus bâtis. Il s'agit par conséquent de procéder à long terme au renouvellement urbain des tissus situés à proximité de la gare.

### 1.2.4 Maintenir les limites actuelles de l'enveloppe bâtie

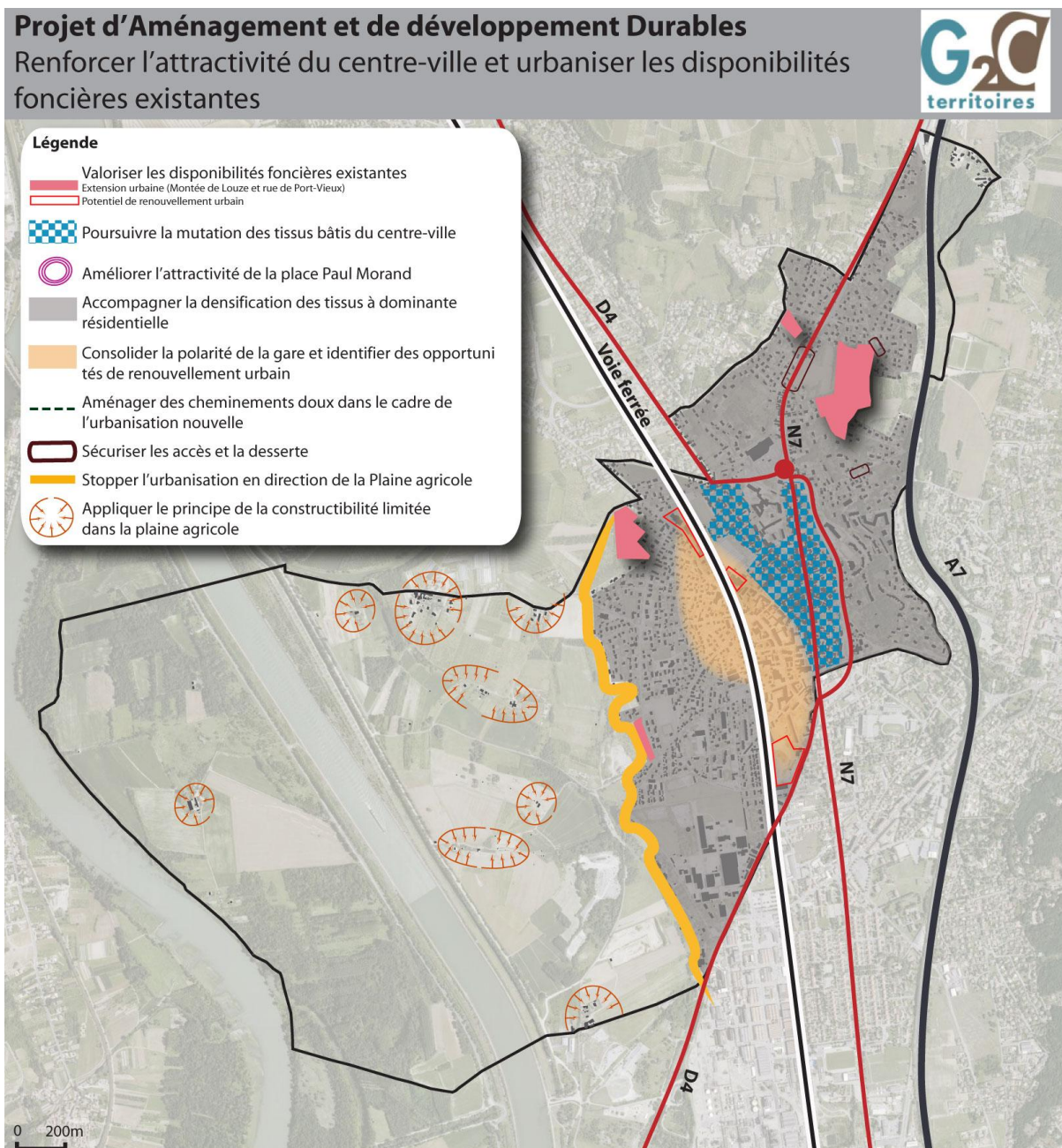
---

La plaine du Rhône est concernée par la présence des périmètres de captages en eau potable et du risque d'inondation. L'activité agricole constitue par ailleurs l'occupation du sol dominante : les espaces agricoles doivent le plus possible être préservés par l'urbanisation dans le cadre de l'urbanisation future.

A l'Ouest, l'autoroute A7 représente une autre limite à l'urbanisation et les espaces agro-naturels que l'on peut encore identifier sont fortement enclavés par le fonctionnement urbain.

**De fait, les limites actuelles de l'urbanisation au contact de la plaine agricole de Rhône ne pourront plus connaître d'extension au détriment d'espaces agricoles et naturels.**

Les écarts bâtis existants dans la plaine, s'ils ne sont pas liés à l'activité agricole, ne pourront pas accueillir de constructions nouvelles. **Seules les évolutions modérées, telles que les extensions, réfections et adaptations du bâti seront possibles.**





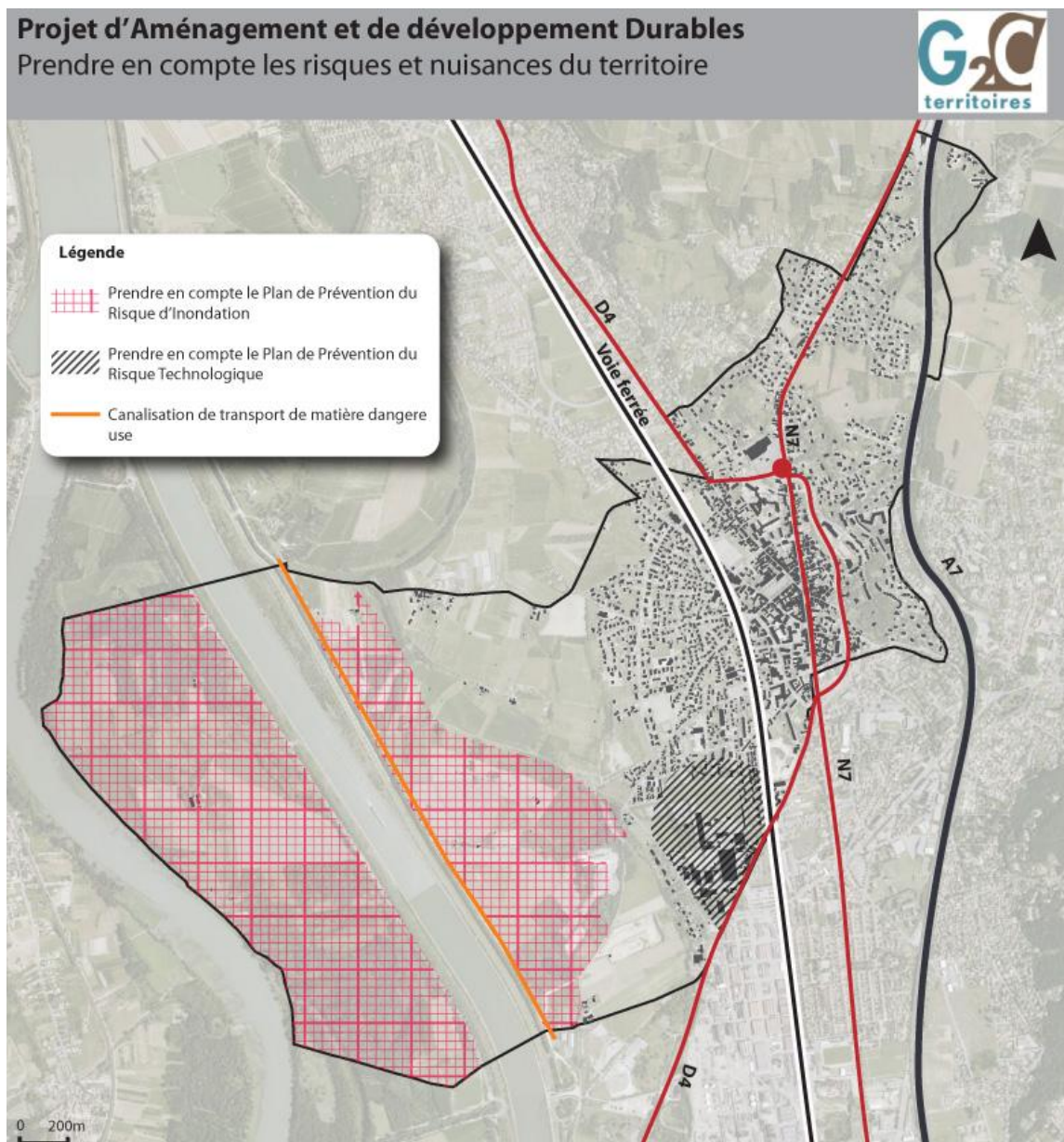
## 1.3. PRESERVER ET VALORISER LE CADRE DE VIE DE PEAGE-DE-ROUSSILLON

### 1.3.1 Prendre en compte les contraintes environnementales existantes

Péage-de-Roussillon est implanté sur un site contraint, sur lequel plusieurs contraintes, risques ou nuisances sont identifiés :

- ✓ Plan de Prévention du risque d'inondation,
- ✓ Plan de Prévention du Risque Technologique au Sud des espaces bâtis,
- ✓ Canalisations de transport de matière dangereuse en bordure du contre-canal,
- ✓ Canalisations de transport de gaz naturel haute pression.

Une carte d'aléas a par ailleurs été réalisée afin de préciser la connaissance des risques naturels sur le territoire de Péage-de-Roussillon.



### 1.3.2 Préserver les terres agricoles

---

Outre leur fonction économique, les espaces agricoles de la plaine du Rhône participent au cadre de vie communal ainsi qu'au maintien d'une perméabilité écologique au contact des espaces naturels (et notamment boisés).

Le projet communal vise donc à préserver durablement ces espaces agricoles et à encadrer les possibilités d'évolution du bâti existant dans la plaine agricole.

Sur la plaine agricole, sont établis **les captages du Champ des Iles** qui implique de respecter les périmètres de protection établis **pour préserver la qualité de la ressource en eau**.

### 1.3.3 Préserver la sensibilité environnementale de l'Île de la Platière

---

**L'Île de la Platière** est reconnue pour la très grande qualité écologique des habitats et des espèces en présence. Même si le développement urbain futur demeure éloigné de ce site, le projet communal réaffirme **l'objectif de préservation de ce site « NATURA 2000 »** à l'avenir.

Cette objectif est par ailleurs étroitement lié à la préservation de la qualité de l'eau et par extension par **la maîtrise de la qualité des rejets dans le milieu récepteur**.

### 1.3.4 Valoriser le cadre de vie urbain

---

Le diagnostic territorial a montré la forte densité existante au sein des espaces bâtis. Les espaces d'aération sont peu nombreux et contrastent avec la grande superficie de la Place Paul Morand.

Malgré le manque de lisibilité du cadre urbain, le bâti existant reflète les différentes époques d'urbanisation de la commune : passé industriel, architecture « art déco », architecture dauphinoise...

Les espaces de stationnement sont nombreux (supérieurs à 1000 places) et occupent une grande partie des espaces libres urbains.

Les flux routiers supportés par la RN7 et la RD4 sont conséquents et souffrent d'un manque de traitement pour inciter à un usage partagé de la voirie entre les différents modes de déplacements. Le long de la montée de Louze, les accès existants ne permettant pas d'assurer une desserte sécurisée des disponibilités foncières en présence.

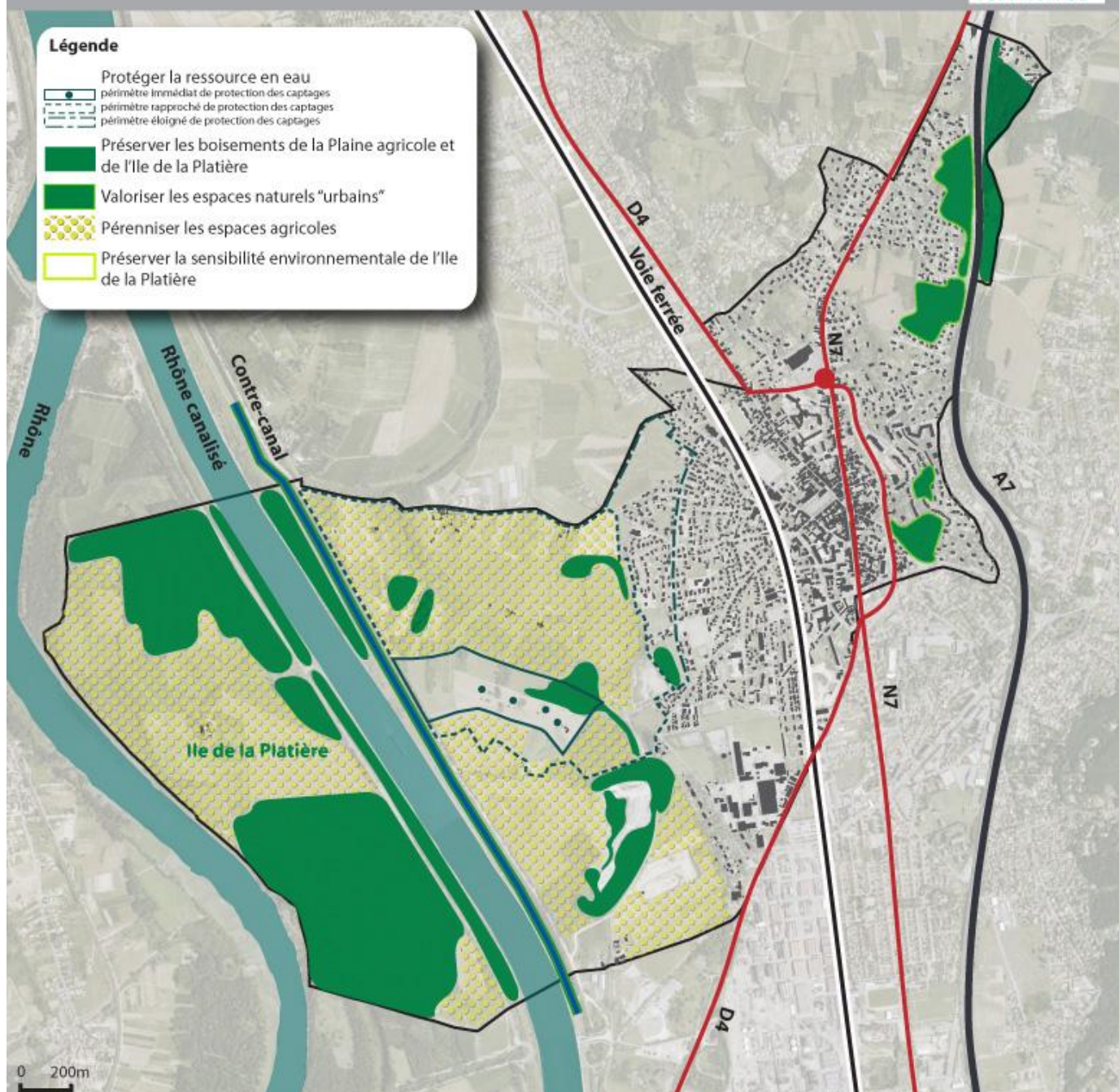
Enfin, les cheminements doux sont faiblement présents sur le territoire. En particulier, les espaces bâtis implantés de part et d'autre de la montée de Louze sont difficilement adaptés à l'usage des modes doux.

Afin d'améliorer la qualité du cadre de vie urbain de Péage-de-Roussillon, la mairie envisage de mettre en œuvre les objectifs suivants :

- ✓ **Développer les cheminements doux notamment dans les futurs quartiers d'urbanisation et, quand cela est possible, au sein des tissus bâtis existants,**
- ✓ **Apaiser les circulations routières et mener une réflexion sur l'espace dévolu au stationnement au sein des espaces bâtis,**
- ✓ **Préserver le patrimoine bâti remarquable de la commune,**
- ✓ **Améliorer la qualité des espaces publics de Péage-de-Roussillon (place Paul Morand en premier lieu, ainsi que sur certains espaces stationnement qui pourraient muter en espace public (square, espace vert, espace d'aération)).**



## Projet d'Aménagement et de développement Durables Préserver l'environnement de Péage-de-Roussillon



## 1.4. LE SCENARIO D'URBANISATION ENVISAGE POUR DEMAIN

---

L'urbanisation de demain s'inscrit dans les objectifs fixés par le Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône.

**Les prescriptions fixées pour la commune de Péage-de-Roussillon sont les suivantes :**

Un minimum de 9 logements/an/1000 habitants, ce qui représente si on le rapporte aux nombre d'habitants de la commune un objectif de 61 logements/an. Aussi pour les 10 prochaines années, le PLU doit être dimensionné pour accueillir **610 nouveaux logements (comprenant la densification, le renouvellement et les extensions urbaines)**.

Pour répondre à l'objectif de diversification du parc de logements, le PLU doit prévoir de permettre **le maintien d'un minimum de 20% de logements sociaux dans la commune**.

L'objectif de modération de la consommation de l'espace par l'urbanisation se traduit par le respect d'une densité moyenne de **40 logements/ha**.

L'urbanisation devra permettre par ailleurs la consolidation du « pôle-gare » afin d'augmenter le nombre de logements à proximité de la gare (elle-même desservie par différentes lignes de transport en bus ou cas).

**Le projet communal vise à dépasser les ambitions en termes de production de logements puisque le scénario retenu prévoit la production de 815 nouveaux logements dont :**

- ✓ **650 logements en extension urbaine**
- ✓ **165 logements en renouvellement urbain.**

**Le rythme de consommation foncière s'élève à 1,85 ha/an en prenant en compte l'ensemble de disponibilités identifiées, y compris celles présentant une desserte ou une capacité en réseaux insuffisante.**

**Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettront de préciser les typologies d'habitat retenues (habitat collectif, habitat individuel groupé/isolé, habitat intermédiaire...).**



## 1.4.1 Les secteurs de renouvellement urbain envisagés

| Secteur      | Classement | Superficie | Densité urbaine (logements/ha) | Nombre de logements | Logement sociaux (20%) |
|--------------|------------|------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|
| Carrière (G) | Zone 2AU   | 2,5        | 50                             | 125                 | 25                     |
| Gare         | Zone UA    | 1          | 40                             | 40                  |                        |

## 1.4.2 Les disponibilités foncières nouvelles mobilisées

| Secteur                   | Classement | Superficie | Densité urbaine (logements/ha) | Nombre de logements | Logement sociaux (20%) |
|---------------------------|------------|------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|
| Montée de Louze           |            | 6,5        | 30                             | 195                 | 39                     |
| Dont (A)                  | 1AU        | 2,5        | 30                             | 75                  | 15                     |
| Dont (B)                  | 1AU        | 1,9        | 30                             | 57                  | 11                     |
| Dont (C)                  | 1AU        | 2,1        | 30                             | 63                  | 13                     |
| Rue de Vireville (D)      | UB         | 0,6        | 40                             | 24                  |                        |
| Rue Bois Pilon (E)        | 1AU        | 0,7        | 40                             | 28                  |                        |
| Chemin de Pertuisière (F) | 1AU        | 3          | 37                             | 111                 | 22                     |
| Montée de Louze (H)       | 2AU        | 2,5        | 40                             | 100                 | 20                     |
| Montée de Louze (I)       | 2AU        | 1,6        | 30                             | 48                  | 10                     |
| Chemin Vert (J)           | 2AU        | 3,6        | 40                             | 144                 | 29                     |
|                           |            | 18,5       | 35                             | 650                 | 120                    |

## 1.4.3 Bilan du scénario proposé

| Secteur                   | Classement | Superficie | Densité urbaine (logements/ha) | Nombre de logements | Logement sociaux (20%) |
|---------------------------|------------|------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|
| Rue de Vireville (D)      | UB         | 0,6        | 40                             | 24                  |                        |
| Gare                      | UA         | 1          | 40                             | 40                  |                        |
| Montée de Louze           |            | 6,5        | 30                             | 195                 | 39                     |
| Dont (A)                  | 1AU        | 2,5        | 30                             | 75                  | 15                     |
| Dont (B)                  | 1AU        | 1,9        | 30                             | 57                  | 11                     |
| Dont (C)                  | 1AU        | 2,1        | 30                             | 63                  | 13                     |
| Rue Bois Pilon (E)        | 1AU        | 0,7        | 40                             | 28                  |                        |
| Chemin de Pertuisière (F) | 1AU        | 3          | 37                             | 111                 | 22                     |
| Carrière (G)              | 2AU        | 2,5        | 50                             | 125                 | 25                     |
| Montée de Louze (H)       | 2AU        | 2,5        | 40                             | 100                 | 20                     |
| Montée de Louze (I)       | 2AU        | 1,6        | 30                             | 48                  | 10                     |
| Chemin Vert (J)           | 2AU        | 3,6        | 40                             | 144                 | 29                     |
|                           |            | 22,0       | 37                             | 815                 | 145                    |

## Synthèse du scénario d'aménagement

