



VOREPPE
ré·invente
VOREPPE

LIVRE BLANC • **ACTE II**

DES ÉTATS GÉNÉRAUX DE VOREPPE

SEPTEMBRE 2025

La Ville de Voreppe a engagé en 2022 une démarche de concertation inédite visant à associer la population à la réflexion sur l'avenir de la commune. Cette démarche s'inscrivait dans un contexte particulier :

- **des évolutions sociodémographiques et des évolutions de mode de vie significatives** qu'il s'agisse du vieillissement accéléré de la population ou de la poursuite du processus de décohabitation,
- **un contexte de plus en plus tendu s'agissant des finances communales** questionnant la capacité de la commune à maintenir son niveau d'équipements et de services,
- **une sensibilité des habitants de plus en plus exacerbée sur les questions d'urbanisme** et notamment de constructions nouvelles.

L'enjeu de la démarche intitulée « Voreppe ré-invente Voreppe » était, au-delà des impressions et des sentiments de partager un état des lieux de l'évolution réelle de Voreppe, de construire une vision partagée de ce que devait être l'évolution de Voreppe et enfin de faire émerger un compromis sur une nouvelle stratégie urbaine. La démarche s'est déroulée à partir de 2 grands temps :

- **un temps d'écoute de la population** destiné à « prendre le pouls » de la commune et à récolter la diversité des paroles citoyennes et pas uniquement celles déjà présentes dans le débat public,

- **un temps de mise en débat** (les États généraux de Voreppe Acte I) visant à construire la vision et à mettre les habitants en situation d'arbitrer entre les différents « conflits » et à faire émerger des compromis structurant la nouvelle stratégie urbaine. Cette seconde phase s'est traduite par l'organisation de balades urbaines, de conférence d'experts, d'ateliers citoyens et de soirées-débat sous forme de controverses.

L'Acte I des États généraux de Voreppe a abouti à 3 grands acquis synthétisés dans un livre blanc édité en janvier 2023.

Huit grands compromis ont émergé à l'issue de la mise en débat. Le fil rouge de ces 8 compromis est que, davantage que la question du « Combien construire ? », la véritable question posée était celle du « Comment mieux construire ? ». Ont également été mis en avant la nécessité de mieux encadrer la densification issue de la parcellisation échappant à la maîtrise d'ouvrage publique, l'enjeu d'une meilleure articulation entre construction et mobilité avec la nécessité de penser la mobilité et sa pratique avant même la construction et enfin l'enjeu d'un rééquilibrage entre construction neuve et réhabilitation du bâti existant.

Les États généraux ont aussi été l'occasion d'évoquer la place du citoyen dans les démarches d'urbanisme. Afin de pérenniser l'expérience acquise en termes de mise en débat et organisation des compromis et de prolonger la dynamique citoyenne ayant émergé lors de l'Acte I, il a été décidé, à l'issue de ce premier temps, de créer **un Comité citoyen**.

Enfin, il est apparu nécessaire d'engager **un Acte II des États généraux de Voreppe** afin de « faire atterrir » les 8 grands compromis issus de la concertation et d'approfondir la réflexion sur 4 grandes questions :

- 1 **Comment améliorer la qualité architecturale et paysagère et la qualité des espaces publics ?**
- 2 **Quelle organisation de la centralité à Voreppe ?**
- 3 **Quelle organisation du quartier du Chevalon et quel lien avec la centralité ?**
- 4 **Quelle organisation de la mobilité ?**

L'Acte II des États généraux de Voreppe s'est déroulé d'octobre 2023 à avril 2025. Sur chacun des 4 thèmes (qualité architecturale, organisation de la centralité, Chevalon, mobilité...) la même séquence de travail a été mise en œuvre avec :

- un temps de partage de l'ensemble des informations disponibles,
- un temps de mise en débat et de confrontation des points de vue,
- un temps d'élaboration des compromis.

Le présent document synthétise l'essentiel des échanges et des propositions issues de l'Acte II.

SOMMAIRE

1 COMMENT AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ? P.4

- Le renforcement de la perméabilité des sols et le développement de la végétalisation.
- Le traitement qualitatif des limites et des clôtures ainsi que l'adaptation de la réglementation relative au stationnement.
- L'intégration paysagère des constructions et le renforcement de la performance énergétique des logements.

2 QUELLE ORGANISATION DE LA CENTRALITÉ À VOREPPE ? P.8

- La centralité de Voreppe est nécessairement une centralité élargie.
- La redynamisation de la centralité ne se limite pas à la question du commerce de proximité mais concerne l'ensemble des fonctions dont nécessairement l'habitat.
- De manière opérationnelle, la question de la centralité suppose de résoudre des problèmes d'aménagement des espaces publics mais aussi d'organisation de la mobilité.

3 QUELLE ORGANISATION DU QUARTIER DU CHEVALON ET QUEL LIEN AVEC LA CENTRALITÉ ? P.12

- La qualité de la relation du Chevalon au centre-ville : un enjeu majeur pour le bon fonctionnement du quartier.
- L'articulation de la salle des fêtes du Chevalon / le centre commercial / les écoles : principal espace de socialisation du quartier.
- L'enjeu majeur de la relation au grand paysage.

4 QUELLE ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ? P.16

- La sur-mobilité, une question d'aménagement.
- Repenser l'usage et la place de la voiture.
- Donner la priorité aux modes doux pour l'ensemble des déplacements internes à la commune.



1

COMMENT AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ?

La question de l'urbanisme et du logement a été au cœur des réflexions conduites tant dans l'Acte I que dans l'Acte II des États généraux. Certains ont ainsi pu exprimer le sentiment d'un rythme de constructions trop élevé entraînant un changement de physionomie de la commune.

Très vite, ce constat initial a été nuancé par 2 grands compromis ayant émergé des débats. Le premier compromis est que, autant que le « Combien construire ? », c'est le « Comment mieux construire ? » qui constitue la question principale. Le second compromis est que les opérations qui tendent à changer la physionomie de la commune ne sont pas les grandes opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique mais bien davantage la densification qui échappe au contrôle de la municipalité via la parcellisation et le découpage des terrains déjà bâtis rendu possible par la suppression du COS*. Est ainsi apparue la nécessité de compléter les règles du PLU de dispositions permettant de renforcer l'expression de l'intérêt public dans le rapport avec les promoteurs, de mieux encadrer le processus de parcellisation et de réfléchir spécifiquement à ce qui pouvait produire une véritable qualité architecturale et paysagère à Voreppe.

3 grands thèmes ont été abordés :



le renforcement de la perméabilité des sols et le développement de la végétalisation,



l'intégration paysagère des constructions et le renforcement de la performance énergétique des logements,



le traitement qualitatif des limites et des clôtures ainsi que l'adaptation de la réglementation relative au stationnement.

La réflexion sur la qualité des espaces publics a permis de sortir du faux débat de la densité comme seul marqueur de la qualité de vie et d'aborder la question de l'équilibre entre espaces bâtis et espaces de respiration mais aussi le lien entre densité et proximité, densité et mobilité et densité et sociabilité.

Concrètement, les réflexions conduites dans le cadre des ateliers dédiés à l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère ont été traduites dans la modification n°4 du PLU avec la création d'une OAP « Architecture et Paysages » et la modification des règles écrites du règlement.

Les travaux conduits dans le cadre de l'atelier « qualité architecturale et paysagère » ont débuté par une réflexion sur « ce qui fait qualité » et « ce qui fait non qualité » en matière de construction.

Cinq grands indicateurs ont été mis en avant :

- › l'insertion de la construction dans son environnement,
- › la qualité des matériaux,
- › la prise en compte du végétal et le traitement paysager,
- › la qualité de l'espace privé extérieur (balcon, rez-de-jardin) et le respect de l'intimité,
- › le rapport à la rue et l'interface entre l'espace privé et l'espace public en intégrant le point de vue du passant.

* COS : Coefficient d'Occupation des Sols.



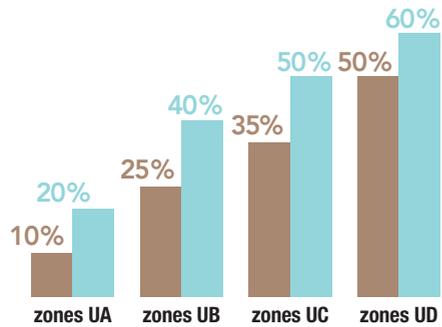
Au-delà, des dispositions concrètes correspondant aux 3 axes de réflexion (perméabilité et végétalisation, traitement des limites et stationnement, intégration paysagère du bâti) ont été intégrées à la modification n°4 du PLU de Voreppe et dans l'élaboration d'une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dédiée à l'architecture et au paysage.



LE RENFORCEMENT DE LA PERMÉABILITÉ DES SOLS ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA VÉGÉTALISATION

> Le renforcement de la perméabilisation du sol

La réduction des surfaces imperméabilisées renvoie à la fois à des enjeux climatiques (lutte contre le ruissellement et les inondations, séquestration du carbone), des enjeux de préservation de la biodiversité et des enjeux paysagers avec notamment la recherche d'un meilleur équilibre entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis. Le nouveau règlement prévoit ainsi d'introduire une notion de « surface perméable » en complément de la notion de pleine terre. Il prévoit ainsi des seuils minimums suivants :



● Pleine terre ● Surface perméable

> Le développement de la végétalisation

Le renforcement de la végétalisation renvoie à la nécessité d'adapter la ville au réchauffement climatique mais aussi de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux. Le nouveau règlement prévoit ainsi l'obligation de conserver ou de planter au minimum 1 arbre par surface de 80 m². Il prévoit également pour les boisements remarquables de soumettre la coupe à justification et d'interdire toute nouvelle construction à moins de 2 m des boisements remarquables ou des Espaces Boisés Classés (EBC).



L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE DES CONSTRUCTIONS ET LE RENFORCEMENT DE LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES LOGEMENTS

> L'intégration paysagère du bâti

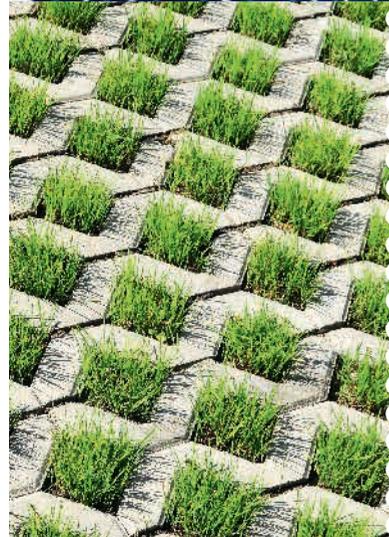
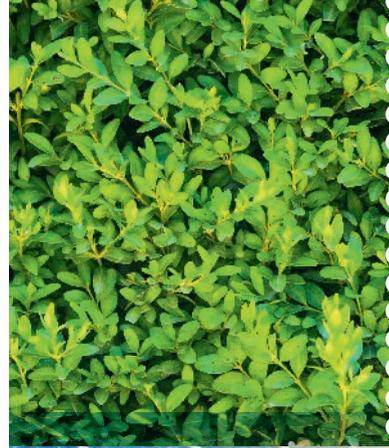
L'intégration paysagère des nouvelles constructions a constitué un point clé de l'ensemble de la réflexion. Deux grandes orientations ont été formulées par les participants à la concertation et par le Comité citoyen. La première orientation concerne la nécessité de mieux prendre en compte le bâti existant afin de préserver l'identité des différents quartiers. La seconde concerne la préservation des vues sur le grand paysage et l'intégration du relief.

La nouvelle OAP accorde une place importante à l'intégration paysagère et notamment la prise en compte du contexte et la gestion des intimités. Le règlement quant à lui voit un certain nombre de dispositions évoluer s'agissant notamment des murs de soutènements, des terrassements mais aussi de la réglementation relative aux volets.

> La performance énergétique des logements

La réflexion a porté sur les moyens d'utiliser les toits comme ressource mais aussi l'amélioration de l'insertion des panneaux solaires et pompes à chaleur et la végétalisation des toitures terrasses.

Le nouveau règlement prévoit l'obligation de végétalisation et/ou d'accueil d'équipements de production d'énergie renouvelable pour les toitures terrasses supérieures à 20 m². Il renforce également l'exigence d'intégration des panneaux photovoltaïques et prévoit de différencier la règle applicable aux constructions existantes lors d'une rénovation ou d'une extension et celle applicable aux constructions neuves.



LE TRAITEMENT QUALITATIF DES LIMITES ET DES CLÔTURES AINSI QUE L'ADAPTATION DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE AU STATIONNEMENT

> Le traitement qualitatif des limites et les clôtures

La gestion et le traitement des clôtures ont été pointés comme un élément important s'agissant de l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère. Les participants ont tenu à affirmer le principe selon lequel la clôture devait être considérée comme un élément de l'espace public et pas seulement de l'espace privatif.

C'est une orientation importante de l'OAP. La question de la préservation de la biodiversité avec la nécessité de favoriser les plantations et le maintien des haies mais aussi des clôtures anciennes en pierre a également été au cœur de la réflexion. Ces principes ont été traduits dans le règlement avec notamment le fait que les clôtures doivent désormais être composées d'une haie végétale diversifiée et/ou d'un dispositif assurant une perméabilité visuelle sachant que les matériaux plastiques, les barbelés et le blanc sont désormais proscrits.

> Le stationnement

Au fil du temps, la voiture a pris une place de plus en plus importante dans l'espace public notamment pour le stationnement puisque 95 % du temps les automobiles... sont immobiles.

Le développement des parkings en nappes a largement participé à l'artificialisation des sols. La nécessité de favoriser l'infiltration de l'eau à la parcelle mais aussi de réduire les îlots de chaleur suppose de traiter de manière radicalement différente le stationnement de surface. Ainsi le nouveau règlement prévoit que la perméabilité du stationnement est désormais comptabilisée dans le pourcentage de surface perméable requis. La plantation d'au moins un arbre par tranche de 3 places de stationnement découvert est également désormais obligatoire*. L'OAP quant à elle, préconise les revêtements perméables et l'intégration des stationnements dans une trame végétale ainsi que la limitation de l'impact visuel des stationnements et de leurs accès.

*Sauf en zone UA.

2

QUELLE ORGANISATION DE LA CENTRALITÉ À VOREPPE ?

L'Acte I des États généraux a mis en lumière l'attachement fort des habitants au centre historique de Voreppe. L'imaginaire attaché à la commune est en effet structuré par l'idée que Voreppe est une ville à la campagne. La qualité de vie est ainsi le fruit d'un compromis entre une grande proximité avec la nature mais aussi des fonctions urbaines et un haut niveau d'équipements et de services. L'urbanité de Voreppe est, dans l'esprit des habitants, incarnée par le bourg historique. C'est un lieu stratégique pour la qualité de vie mais aussi la convivialité et la qualité du lien social.

Pour beaucoup, la santé du centre-ville de Voreppe constitue le baromètre de la santé de l'ensemble de la commune. L'augmentation de la vacance du logement, les difficultés à maintenir les commerces de proximité, la qualité des espaces publics, les difficultés d'organisation de la circulation et du stationnement donnent le sentiment d'un centre-ville en difficulté.

Un consensus s'est rapidement dégagé sur le fait que les centres-villes de demain ne ressembleront pas aux centres-villes d'hier. La déstructuration des centralités par la mise en œuvre des principes de l'urbanisme fonctionnaliste, l'évolution des modes de vie, les mutations du commerce et des services rendent ce retour en arrière impossible. Il ne s'agit donc pas d'imaginer un centre-bourg ou un centre-village fantasmé mais de définir les conditions par lesquelles Voreppe est susceptible de conforter des fonctions de centralité au profit de l'ensemble des habitants quel que soit leur quartier d'habitation.

De ce point de vue, plusieurs lignes de force se sont dégagées de la réflexion :



la centralité de Voreppe est nécessairement une centralité élargie,



la redynamisation de la centralité ne se limite pas à la question du commerce de proximité mais concerne l'ensemble des fonctions dont nécessairement l'habitat,



de manière opérationnelle, la question de la centralité suppose de résoudre des problèmes d'aménagement des espaces publics mais aussi d'organisation de la mobilité.



Concrètement, les réflexions conduites dans le cadre des ateliers dédiés à la centralité de Voreppe ont abouti à la décision d'élaborer une OAP spécifique.

La réflexion sur l'organisation de la centralité à Voreppe s'est beaucoup inspirée des études préalables ayant servi à définir les programmes Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain initiés par l'État pour revitaliser les centralités.

Il a d'abord été constaté que la mise en œuvre des principes de l'urbanisme fonctionnaliste à partir des années 60 avait largement contribué à déstabiliser les centralités. La spécialisation des espaces par usage et la mise en œuvre d'un aménagement facilitant l'usage de la voiture et la rapidité des déplacements ont organisé la «périphérisation» des fonctions de centralités dans des zones dédiées, sur des axes majeurs de circulation, autour des ronds-points et de fait contribué à affaiblir des centralités dans lesquelles «il n'y a désormais plus assez de monde qui vit et qui passe» pour faire vivre leurs fonctions historiques.

Cette première analyse a débouché sur 2 constats importants. Le premier constat est que la centralité voreppine était trop restreinte pour être concurrencée par ses quartiers et qu'il fallait donc être particulièrement vigilant en matière de déploiement des équipements et des services et bien

distinguer ce qui relève de la centralité et ce qui relève de la proximité. Le second constat est que les concurrences internes à la commune sont loin d'avoir totalement disparu. A notamment été évoqué le départ sur Centr'Alp d'activités ayant vocation à conforter la centralité et plus globalement la tentation, pour sortir Centr'Alp de sa monoactivité économique, de développer des services à la personne faisant concurrence aux services de la centralité.

Il a également été pointé le fait que la revitalisation des centralités fait l'objet depuis quelques années d'un changement d'analyse. Le déclin supposé des villes moyennes et des petites villes était généralement corrélé au déclin de leurs commerces de centre-ville. À la lecture de ce constat, on en concluait souvent de manière simpliste que le principal enjeu était la revitalisation commerciale. La question de l'équilibre entre commerce de centre-ville et commerce de périphérie n'est pas épuisée. Elle illustre bien ces logiques de concurrence entre territoires mais aussi à l'intérieur même des territoires qui, malgré les discours continuent largement à prospérer. On sait cependant que la question de l'attractivité des centres-villes est une question beaucoup plus globale. A notamment été pointée la question de la vacance du logement en centre-ville et de l'évolution de cette vacance en lien avec la lutte contre les passoires thermiques organisée par la Loi Climat & Résilience.

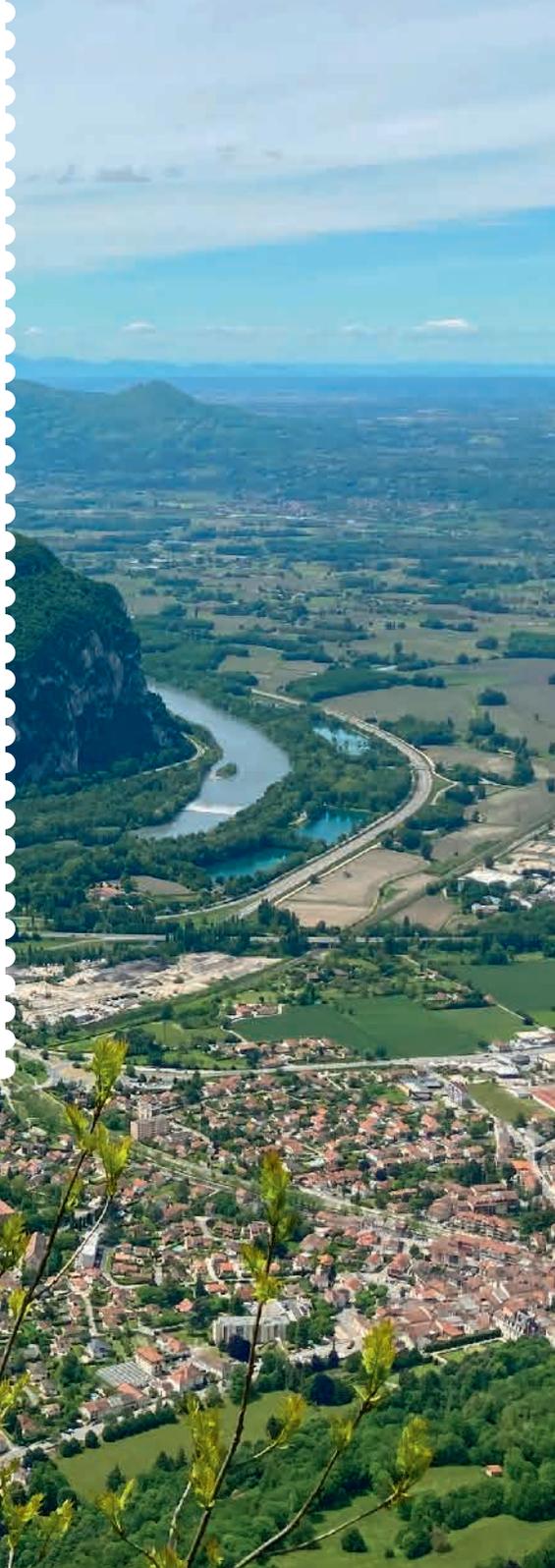


LA CENTRALITÉ DE VOREPPE EST NÉCESSAIREMENT UNE CENTRALITÉ ÉLARGIE

► On a vu que dans l'esprit de beaucoup la centralité de Voreppe était encore souvent assimilée au bourg historique.

La commune a cependant imaginé au début des années 2000 la constitution d'un centre élargi concrétisé par la relocalisation de la mairie et la création d'une salle festive. Le PLU de 2014 a traduit cette vision via la formalisation de l'axe citoyen reliant le bourg historique, le nouveau pôle de services autour de la mairie, de l'école et de l'Arrosoir et le pôle multimodal de Voreppe autour de la gare. Même si pour beaucoup, l'axe citoyen n'est pas encore ni perceptible, ni matérialisé, même si les axes routiers contribuent encore largement à le fragmenter, un compromis a rapidement émergé sur la nécessité d'organiser les fonctions de centralités dans un périmètre élargi reliant le bourg historique et la gare.

La friche Vicat a été évoquée comme un lieu de renouvellement urbain.



LA REDYNAMISATION DE LA CENTRALITÉ NE SE LIMITE PAS À LA QUESTION DU COMMERCE DE PROXIMITÉ MAIS CONCERNE L'ENSEMBLE DES FONCTIONS

► Le commerce est historiquement l'une des fonctions importantes de la centralité.

Voreppe constitue le troisième pôle commercial du Pays Voironnais après Tullins et bien évidemment Voiron. Il a cependant été constaté que les modes de consommation avaient énormément évolué. Outre le développement de l'e-commerce, il a été constaté que certaines activités commerciales, fortement dépendantes des flux et de la mobilité, auraient du mal à réinvestir la centralité alors que d'autres, moins utilitaires, pouvaient facilement prospérer dès lors que l'on était en capacité de proposer un environnement urbain offrant une expérience de qualité.

► Outre le commerce, 3 grandes autres fonctions permettant de structurer la centralité ont été mises en avant :

1 la fonction résidentielle

Le centre élargi, situé dans un rayon de moins de 500 m autour de la gare, a vocation à concentrer l'essentiel du développement urbain de la commune. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en œuvre une politique ambitieuse de rénovation et de réhabilitation du logement du centre-ville via une maîtrise publique forte. Cette politique doit notamment permettre de développer un habitat adapté au vieillissement de la population tout en veillant à maintenir une offre accessible afin d'éviter un trop fort embourgeoisement du centre.

2 la fonction économique

Plusieurs orientations ont émergé des débats. En premier lieu la nécessité de soutenir des activités innovantes (espaces de coworking, boutiques éphémères, café citoyen...) grâce à un accompagnement public fort, allant jusqu'à l'achat de pas-de-porte et la garantie de loyers favorables au décollage d'activités. Le second volet concerne une segmentation des activités commerciales avec le choix de localiser les activités dépendantes des flux sur l'axe citadin et les activités dites « de convivialité » (bistrot, restaurants...) au cœur de la centralité. Le dernier volet concerne la nécessité de reconnaître le pôle d'échange et la gare comme un espace majeur en termes de localisation d'activités tertiaires.

3 la fonction services

... avec la nécessité de concentrer les équipements et services dans la centralité (importance de maintien du cinéma) mais aussi de reconnecter le fonctionnement des équipements et services sur les rythmes de vie réels des différentes catégories de population. Ont également été évoquées la nécessité de sortir de la mono-fonctionnalité des équipements publics et d'hybrider leurs usages ainsi que la nécessité d'utiliser les fonctions des équipements publics pour faire se rencontrer les générations et les différentes classes sociales.





**DE MANIÈRE OPÉRATIONNELLE,
LA QUESTION DE LA CENTRALITÉ
SUPPOSE DE RÉSOUDRE DES PROBLÈMES
D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES
PUBLICS MAIS AUSSI D'ORGANISATION
DE LA MOBILITÉ**

➤ De manière opérationnelle, la question de la centralité suppose de résoudre des problèmes d'aménagement des espaces publics mais aussi d'organisation de la mobilité.

Les participants ont tenu à réaffirmer le rôle fondamental de la centralité dans le développement du lien social et de la convivialité. Ce constat a conduit à poser la question de « comment aménager la centralité ? » avec le constat que la centralité est nécessairement un lieu apaisé et qu'il est nécessaire de concevoir des aménagements publics favorables à la rencontre.

2 lieux doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- la place Armand-Pugnot
- le pôle d'échange de Voreppe autour de la gare

Outre l'aménagement, la réflexion a mis en évidence le fait que le confortement de la centralité supposait de revoir significativement l'organisation des déplacements et notamment la place de la voiture dans l'espace public. L'exemple a été donné de la place Armand-Pugnot dans laquelle 72 % de l'espace est consacré soit à la circulation, soit au stationnement. De fait, l'omniprésence de la voiture dans l'espace public tend à en exclure certaines catégories de population ; les enfants et les personnes âgées notamment. S'il est essentiel de maintenir une bonne accessibilité du centre-ville compte tenu de la configuration géographique de la commune, il apparaît tout aussi clairement la nécessité de réduire fortement la place de la voiture dans l'espace public, notamment dans la centralité, afin de retrouver des espaces apaisés favorables au lien social et à la convivialité et de permettre une meilleure cohabitation avec les déplacements doux.

Enfin a été évoquée la nécessité d'intégrer à la réflexion les enjeux de résilience climatique et les enjeux de vieillissement de la population.

3

**QUELLE
ORGANISATION
DU QUARTIER
DU CHEVALON ET
QUEL LIEN AVEC
LA CENTRALITÉ ?**

Au-delà des enjeux transversaux (stratégie urbaine, qualité architecturale et paysagère, organisation de la mobilité), l'Acte I des États généraux avait mis en lumière 3 secteurs de la commune devant faire l'objet d'une attention particulière.



Au-delà des enjeux transversaux (stratégie urbaine, qualité architecturale et paysagère, organisation de la mobilité), l'Acte I des États généraux avait mis en lumière 3 secteurs de la commune devant faire l'objet d'une attention particulière.

Le premier secteur concerne le centre-bourg et son évolution dans le cadre de la structuration de la centralité. Le second secteur concerne Centr'Alp, « une ville dans la ville », dont le développement doit être encadré afin de limiter la « périphérisation » d'activités essentielles au bon fonctionnement de la centralité. Le dernier secteur est celui du Chevalon.

Le Chevalon constitue un quartier particulier du fait de son éloignement du centre-bourg. Cet éloignement appelle des réponses adaptées en termes d'aménagement, d'organisation de la mobilité et de localisation des services de proximité.

Trois grandes problématiques ont structuré les débats :

-  **la qualité de la relation du Chevalon au centre-ville, un enjeu majeur pour le bon fonctionnement du quartier,**
-  **l'articulation de la salle des fêtes du Chevalon / le centre commercial / les écoles, principal espace de socialisation du quartier,**
-  **l'enjeu majeur de la relation au grand paysage.**

Au-delà des enjeux spécifiques au quartier, la réflexion a permis d'aborder l'enjeu plus global de l'organisation des relations entre les quartiers et la centralité et de l'équilibre entre les aménagements, équipements et services qui relèvent de la centralité et ceux qui relèvent de la proximité. Comme évoqué dans l'enjeu de confortement de la centralité, la centralité voreppine est trop restreinte pour être concurrencée par ses quartiers. Dans le même temps, la volonté de mise en œuvre d'un aménagement des courtes distances permettant aux habitants de s'émanciper le plus possible de la voiture pose la question du développement d'une offre répondant aux besoins du quotidien.

Concrètement, les réflexions conduites dans le cadre des ateliers dédiés au quartier du Chevalon doivent être traduites dans l'écriture d'un « plan guide » intégrant la plaine et les hameaux.

La réflexion sur le quartier du Chevalon s'est organisée à partir de 4 grands débats. Le premier débat a concerné les questions de mobilité et d'accessibilité du quartier. Ont notamment été évoqués le lien entre le Chevalon et la centralité et les modalités permettant de limiter les effets de coupure de la route départementale. Le second débat s'est focalisé sur les moyens permettant d'organiser des lieux de rencontre propices à la socialisation et le rôle que pouvaient jouer les grands équipements notamment publics dans cette organisation. Le troisième débat a abordé la question du respect de l'identité architecturale du quartier et de la relation au grand paysage. Enfin, le dernier débat a concerné l'avenir de la friche Vicat.



LA QUALITÉ DE LA RELATION DU CHEVALON AU CENTRE-VILLE, UN ENJEU MAJEUR POUR LE BON FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

- Les réflexions sur le bon fonctionnement du quartier mais aussi l'articulation entre centralité et proximité ont permis de dégager un premier compromis.

La relation entre le Chevalon et le centre-ville constitue un enjeu majeur pour le bon fonctionnement du quartier du fait que la quasi-totalité des équipements est localisée dans le centre élargi.

De fait, le bon fonctionnement du quartier dépend autant de la mise en relation avec la centralité que de l'organisation propre du quartier. Cette première orientation renvoie à un certain nombre de grandes orientations proposées dans la partie suivante relative à la mobilité. Il s'agit dans un premier temps de repenser la place de la voiture et d'imaginer un nouvel aménagement des espaces publics allant dans ce sens. Pour ce faire, il est proposé une reconfiguration de la RD qui rappelle à ses usagers que l'on est en ville, sur une voie urbaine et pas une voie de transit et qu'il est nécessaire d'adapter sa vitesse en conséquence. La diminution de la largeur des voies et l'hypothèse de création d'une voie centrale pour un TCSP* s'inscrivent dans cette logique.

S'agissant des cheminements piétons, il a été rappelé que le cheminement le long de l'avenue du 11 novembre n'est pas agréable : 2 itinéraires alternatifs, par le haut via le cimetière et la rue de Bourg vieux ou par le bas via Volouise sont envisageables et il serait important d'inscrire dans le PLU les emplacements réservés correspondants. A également été évoquée la nécessité de compléter les cheminements piétons intra-quartiers mais aussi inter-quartiers, avec notamment un cheminement permettant de relier le haut du Chevalon aux écoles et un complément des aménagements de l'avenue du 11 novembre permettant de limiter les effets de coupure. L'itinéraire cyclable sur la RD est plutôt correct même si certains regrettent un manque d'entretien, des rétrécissements à traiter et l'apparition de conflits d'usage avec les piétons. Enfin les transports en commun posent essentiellement la question du renforcement du cadencement.

*TCSP: Transport en Commun en Site Propre.



L'ARTICULATION DE LA SALLE DES FÊTES DU CHEVALON / LE CENTRE COMMERCIAL / LES ÉCOLES, PRINCIPAL ESPACE DE SOCIALISATION DU QUARTIER

- L'organisation interne du quartier se joue essentiellement dans un espace articulant 3 équipements majeurs ; la salle des fêtes du Chevalon, le centre commercial et les écoles.

La proximité de ces 3 équipements en fait le lieu privilégié de rencontre et de convivialité du quartier. La salle des fêtes a une fonction de « rotule » entre le centre commercial et les écoles. Il s'agit aujourd'hui d'un lieu que se sont approprié les habitants.

La salle des fêtes est cependant ancienne et nécessiterait une opération de démolition/reconstruction. S'agissant des écoles et du centre commercial, il paraît important de repenser leur accès avec, pour les écoles un accès depuis la RD et pour le centre commercial une négociation avec la copropriété et un accès également pensé depuis la RD. La végétalisation des écoles et la recherche d'autres usages permettant de sortir les équipements de leur mono-fonctionnalité ont également été évoquées.

Au total, il semble nécessaire d'engager une étude d'aménagement global permettant d'articuler ces 3 équipements et d'organiser un espace de rencontre propice à la convivialité et au lien social.

A également été évoquée, outre l'articulation « salle des fêtes du Chevalon/le centre commercial/les écoles », la possibilité de développement d'un tiers-lieu dans ou à proximité du centre technique municipal afin de dynamiser le haut du Chevalon.



L'ENJEU MAJEUR DE LA RELATION AU GRAND PAYSAGE

- Ensermée en Chartreuse et Vercors, la cluse de Voreppe symbolise la porte d'entrée des Alpes.

De fait, la relation au grand paysage fait partie des atouts de la commune particulièrement dans le quartier du Chevalon. Jusqu'à aujourd'hui, l'urbanisation a plutôt respecté l'identité du quartier mais aussi de ses différents sous-ensembles et de ses hameaux. Une partie des habitants est cependant inquiète d'une possible modification du paysage du fait des hauteurs des nouvelles constructions. La question des toitures, de la préservation du petit patrimoine local et la restauration des haies s'inscrivent également dans la logique de préservation de l'identité du quartier. Une partie des réponses est contenue dans la nouvelle « OAP architecture et paysage » destinée à garantir la qualité de l'architecture et des paysages à Voreppe.

La relation au grand paysage conduit nécessairement à poser la question de l'avenir de la friche Vicat (site privé), un site à fort potentiel mais extrêmement contraint. Deux hypothèses ont été abordées, une reconversion ou une renaturation du site. S'agissant de la reconversion 3 idées ont été avancées ; une reconversion sur le modèle de l'institut Dolomieu à Grenoble incluant un centre d'affaires, des espaces de coworking et une offre en hôtellerie et restauration. La seconde idée concerne un musée du ciment et la troisième un site de loisirs. Quelles que soient les hypothèses, reconversion ou renaturation, il apparaît clairement que les coûts générés sont considérables et ne peuvent être assumés par la commune seule.

Enfin, il convient de rappeler la nécessité de préserver la plaine agricole et renforcer sa diversité écologique par, notamment, l'implantation de haies compatibles avec les cultures céréalières (mise en place du PAEN).



4 QUELLE ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ?

Après la question de l'urbanisme de la construction, l'organisation de la mobilité s'impose comme l'un des grands enjeux que doit relever Voreppe afin de maintenir à la fois une bonne qualité de vie, garantir la sécurité des habitants et préserver l'attractivité de la commune et de ses fonctions.

Dans le prolongement des réflexions conduites dans le cadre de l'Acte I, il apparaît clairement que la question de la mobilité est indissociable de la question de l'aménagement: plus on spécialise les espaces, plus on éclate les fonctions, plus on s'éloigne de la centralité, plus on se rend dépendant de la voiture individuelle.

La question du rapport à la voiture, de la place de la voiture dans l'espace public a donc été au cœur des débats et a permis de faire émerger un compromis majeur: il est nécessaire de donner la priorité aux modes doux (marche à pied, vélo) pour l'ensemble des déplacements internes à la commune et pour ce faire promouvoir une organisation de l'espace public qui ne donne plus la priorité à la voiture. Remettre la voiture à sa bonne place est aussi la condition pour que certaines populations, les enfants, les personnes âgées, se réapproprient l'espace public.

L'organisation du stationnement est apparue comme l'une des politiques clés. A notamment été abordé le fait que les parkings privés étaient de plus en plus souvent dévoyés de leur fonction initiale et que le stationnement s'organisait de plus en plus dans l'espace public et qu'il était nécessaire de faire évoluer les mentalités afin que les particuliers acceptent d'assumer le coût du stationnement de leur véhicule.



Trois grandes lignes de force se sont ainsi dégagées de la réflexion :



la sur-mobilité, une question d'aménagement,



donner la priorité aux modes doux pour l'ensemble des déplacements internes à la commune,



repenser l'usage et la place de la voiture.

Concrètement, les réflexions conduites dans le cadre des ateliers dédiés à la mobilité doivent inspirer une réflexion sur de nouvelles règles de stationnement à intégrer et sur une approche radicalement différente du traitement des voiries et de l'aménagement des espaces publics.

La réflexion sur l'organisation de la mobilité s'est largement inspirée de la production du Comité citoyen. Le document produit par le Comité s'organise à partir de 10 grands principes devant structurer l'organisation de la mobilité et 12 « points noirs » à traiter en priorité.





LA SUR-MOBILITÉ, AVANT TOUT UNE QUESTION D'AMÉNAGEMENT

> Les premières réflexions ont porté sur la place de la mobilité dans la société contemporaine.

Les participants ont tenu à rappeler que la mobilité était un droit fondamental et que le non accès à la mobilité constituait aujourd'hui l'un des tous premiers facteurs de l'exclusion sociale. Le problème à résoudre est donc davantage celui de la sur-mobilité que de la mobilité en tant que telle. Bien évidemment, il a été rappelé que la mobilité constitue le premiers secteurs émetteur de gaz à effet de serre et que, contrairement à tous les autres secteurs dont les émissions de GES sont en baisse, les émissions du secteur des transports ont augmenté entre 1990 et 2024.

L'Acte I des États généraux avait insisté sur la nécessité de mieux articuler construction, espaces publics et mobilité avec le constat que, dans l'idéal, il serait nécessaire de penser la mobilité avant la construction et même de conditionner la construction à l'existence de solutions de mobilités autres que la voiture particulière.

Dans le prolongement de ce constat initial, il a été mis en évidence que la sur-mobilité résultait principalement de la mise en œuvre des principes de l'urbanisme fonctionnaliste déjà évoqué dans le chapitre sur les centralités avec 2 constats principaux :

- plus on éclate les fonctions, plus on spécialise les espaces, plus on génère de la mobilité,
- plus on s'étale, plus on s'éloigne des centralités, plus on se rend dépendant de la voiture individuelle.

De fait, il apparaît clairement que la première stratégie en termes d'organisation de la mobilité n'est pas une stratégie de report modal (de la voiture vers les TC et modes actifs) mais une stratégie visant à réduire les besoins de mobilité. Il s'agit donc de sortir de l'urbanisme fonctionnaliste et revenir sur une logique de mixité fonctionnelle afin de réduire les besoins de mobilité et, comme évoqué lors de l'Acte I, de penser la mobilité avant la construction et non après.

DONNER LA PRIORITÉ AUX MODES DOUX POUR L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS INTERNES À LA COMMUNE



> Il apparaît clairement, qu'à l'échelle communale, les gains potentiels en matière d'amélioration des conditions de mobilités sont largement plus importants dans le développement des modes actifs que dans le développement de l'offre de transport en commun.

La question de la sécurité est aussi pointée comme un enjeu majeur. On ne peut prétendre organiser un développement important de la pratique des modes actifs sans un effort significatif d'amélioration de la sécurité des déplacements. L'objectif est de concentrer les investissements communaux en matière de mobilité sur les aménagements et la création d'axes sécurisés.

La question de la sécurité est aussi pointée comme un enjeu majeur. On ne peut prétendre organiser un développement important de la pratique des modes actifs sans un effort significatif d'amélioration de la sécurité des déplacements. L'objectif est de concentrer les investissements communaux en matière de mobilité sur les aménagements et la création d'axes sécurisés.



REPENSER L'USAGE ET LA PLACE DE LA VOITURE

> La question de l'organisation de la mobilité pose inévitablement la question de la place de la voiture.

La voiture est aujourd'hui un mode de déplacement incontournable pour certains usages. Il apparaît cependant nécessaire de réduire la dépendance et l'usage systématique de la voiture compte tenu notamment du fait qu'une très grande majorité des déplacements sont internes à la commune, que 40 % des déplacements font moins de 2 km et qu'une très grande majorité des déplacements sont en réalité des déplacements non contraints.

Il apparaît tout aussi nécessaire de réduire les impacts négatifs de la voiture dans le fonctionnement de la ville et sa place dans l'espace public du fait d'un double constat :

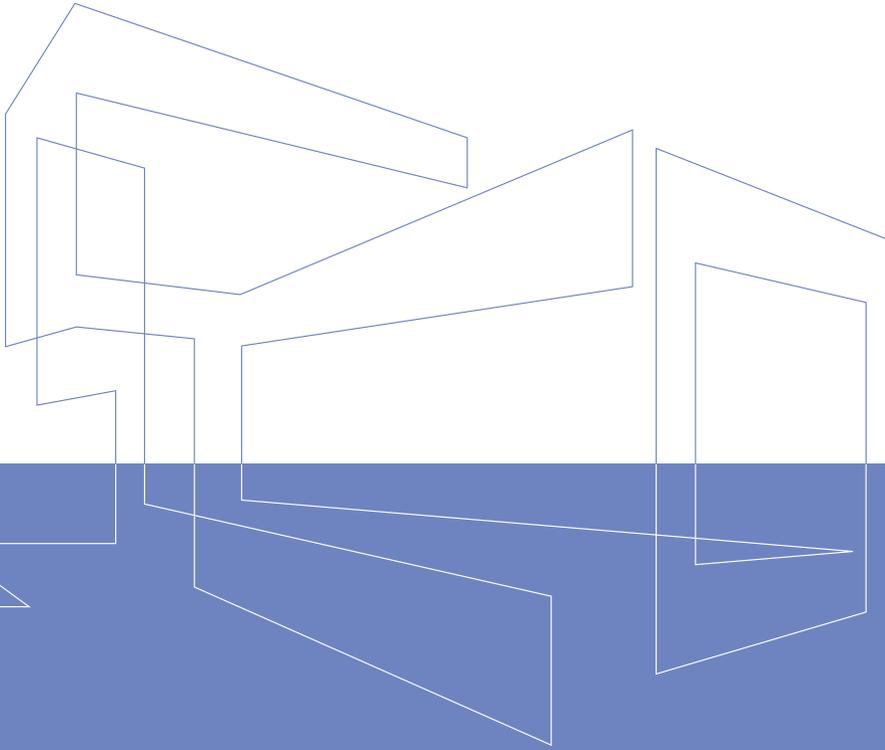
- l'omniprésence de la voiture dans l'espace public contraint fortement la pratique des autres modes de déplacement,
- l'omniprésence de la voiture dans l'espace public exclut certaines catégories de population de l'espace public.

Il est apparu que l'un des tous premiers enjeux consistait à diminuer le nombre de ménages par voiture ou dit autrement faire en sorte qu'une majorité de ménages ne s'équipe pas d'un deuxième, d'un troisième voire d'un quatrième véhicule. Cette orientation est née du constat que 47,1 % des ménages de Voreppe possédaient au moins 2 voitures alors qu'ils n'étaient que 36,5 % dans une commune comme Voiron et même 11,7 % dans une commune comme Grenoble. Cet axe de travail suppose de faire évoluer le rapport à la voiture et de passer d'une logique de propriété à une logique d'usage. De manière opérationnelle, il s'agit de développer l'offre d'autopartage (y compris à partir de véhicules privés), de développer les pratiques de co-voiturage ainsi que l'usage combiné modes doux/train.

Parmi les leviers à disposition de la commune, l'organisation du stationnement est évidemment une politique clé. L'une des causes du suréquipement des ménages en matière de véhicule tient au fait qu'une part considérable du coût des véhicules est en réalité assumée par les collectivités et non par les propriétaires usagers.

Ce coût masqué est bien évidemment celui du stationnement sachant que 95 % du temps les automobiles sont à l'arrêt. Le constat a été fait qu'une part non négligeable des parkings privés étaient dévoyés de leur fonction initiale et utilisés à des fins de stockage et de rangement et que, de fait, les véhicules privés stationnaient de plus en plus dans l'espace public. 2 pistes ont été évoquées, d'une part un travail sur l'évolution des mentalités afin d'amener les ménages à accepter d'assumer le coût financier du stationnement de leur véhicule et d'autre part une évolution des règles régissant le stationnement dans le PLU avec la nécessité de tenir compte de la proximité des logements à d'autres modes de déplacement (distance à la gare, distance à une ligne structurante de transport en commun...) et la réflexion sur l'opportunité de systématiser les box ouverts afin d'éviter le dévoiement de fonction.





www.voreppe.fr

Partagez avec nous sur 

