

Le PLU

Depuis cet été, les études relatives à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (**PLU**) de Saint-Etienne-de-Crossey sont en cours... Ce document de planification à l'échelle communale remplace le Plan d'Occupation des Sols (POS) depuis l'entrée en application de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (dite **loi SRU**) en 2000.

Le PLU vise la promotion d'un aménagement cohérent à l'échelle de l'ensemble du territoire, intégrant les multiples thématiques de l'urbanisme : l'habitat, les déplacements, l'économie, l'environnement... dans une perspective de développement durable. Ainsi, le PLU n'est pas seulement un document qui détermine le droit de sols comme l'était le POS.

Le PLU expose le projet de territoire de la commune, c'est-à-dire la stratégie et les ambitions de la commune en matière de développement économique, social et humain, de gestion de l'espace et des services d'intérêt public.

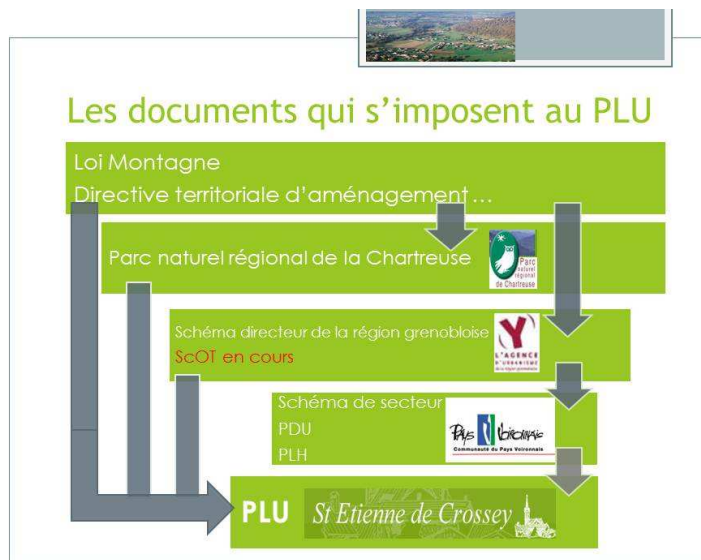
La Loi SRU prévoit que ce projet de territoire soit établi en large concertation sans en préciser les modalités qui sont à l'initiative de chaque commune. A Saint-Etienne-de-Crossey, les modalités de la concertation définies tout au long de la procédure d'élaboration du PLU sont les suivantes :

- **4 ateliers lors de la phase diagnostic ;**
- **1 atelier lors de la phase projet ;**
- **3 réunions publiques ;**
- **Une communication ponctuelle au sein des Echos et via le site Web ;**
- **Exposition**

Le bilan des 4 ateliers d'habitants de la phase diagnostic

En novembre 2010, a eu lieu la série des 4 ateliers prévus dans la phase diagnostic/enjeux. Une bonne vingtaine d'habitants s'est investie, formant un noyau mobilisé sur la totalité des ateliers de cette phase de l'étude. Les ateliers, animés par l'équipe d'urbanistes chargée d'élaborer le PLU, ont eu pour objet de faire participer les habitants au diagnostic pour déterminer ensemble les grands enjeux du projet de territoire...

Cette série d'ateliers a débuté par un apport d'informations sur l'état d'avancement de l'étude et le contenu du PLU, complété d'échanges réactifs.



Les documents de planification supra communaux qui s'imposent au PLU de Saint-Etienne-de-Crossey

L'élaboration des PLU est à l'initiative des communes mais s'inscrit dans un cadre supra communal. Pour assurer l'équilibre des territoires et un aménagement cohérent à l'échelle d'un bassin de vie, un certain nombre de prescriptions sont élaborées au niveau intercommunal. **Le Schéma de Secteur**, approuvé en 2007 à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais remplit cet objectif. Il précise lui-même les dispositions du Schéma directeur de la région grenobloise et du Parc Naturel de la Chartreuse. Évidemment, le document d'urbanisme devra également respecter les lois nationales, en particulier la Loi

Montagne.

Le schéma directeur de la région Grenobloise est en cours de révision et deviendra **Schéma de Cohérence Territoriale** (SCOT), ce qui aura pour conséquence une modification du schéma de secteur. Les débats sont en cours, l'arrêt du projet de SCOT est prévu pour juin 2011.

Présentation d'une première synthèse du diagnostic par l'équipe d'urbanistes

Saint-Etienne-de-Crossey est une commune qui a connu une importante croissance démographique des années

1970 à 1990... De commune rurale, elle est devenue une commune péri urbaine c'est-à-dire une commune dont les résidents vivent dans l'aire d'influence (travail, achat, loisirs...) de la ville centre de Voiron et son immédiate périphérie.

Ces nouveaux arrivants sont venus chercher un cadre de vie rural, une proximité avec la campagne. L'attractivité de Saint-Etienne-de-Crossey tient pour une grande partie à la qualité de son site.

L'urbanisation de Saint-Etienne-de-Crossey a pris essentiellement la forme d'un développement pavillonnaire qui est le plus consommateur de foncier. Les lotissements ont grignoté les champs pour former un tissu urbain, ni ville, ni campagne. Ce modèle, dominant dans les années 1980 et 1990 s'essouffle aujourd'hui. Les tendances affichées dans le SCOT visent à ralentir ce développement urbain au profit de la renaissance des villes-centres et d'un développement urbain plus compact.

Saint-Etienne-de-Crossey apparait comme un pôle dynamique de par la richesse et l'animation de la vie locale : des services de proximité, des commerces, un marché, une vie associative riche...tout en ayant une identité de village à la campagne encore très marquée. Hormis une agriculture de proximité qui bénéficie d'un marché local direct, l'activité économique est au ralenti sur la commune depuis le départ de l'entreprise Rossignol, ce qui tend à renforcer son caractère résidentiel...

La loi Montagne, qui s'impose sur le territoire de Saint-Etienne-de-Crossey et le schéma de secteur, préconisent une urbanisation en priorité dans le bourg où se concentrent équipement et commerces. L'objectif étant de limiter l'étalement urbain et les déplacements.

La morphologie du bourg constituée de maisons implantées à l'alignement de la rue, en continu, forme une structure urbaine identitaire d'un pôle rural local. Les extensions de la deuxième moitié du XXème siècle sont constituées d'un tissu urbain hétéroclite suivant les différentes époques d'urbanisation, en rupture avec le tissu originel. Le village s'est développé notamment au nord-ouest de ce noyau originel.

Saint-Etienne-de-Crossey se situe à la croisée de deux routes départementales qui relient Voiron. Il s'agit d'une commune traversée par de nombreux flux routiers (y compris de poids lourds). Le développement urbain sur Saint-Etienne-de-Crossey mais aussi sur Saint-Aupre et Saint-Nicolas-de-Macherin génère des flux importants vers les pôles urbains voisins. Il y a également de nombreux déplacements intra-communaux qui s'ajoutent au trafic de transit.

Les thèmes abordés en atelier

Les habitants étaient invités à réfléchir et réagir en groupe sur les thèmes suivants :

L'identité Village/ Ville à la campagne de Saint-Etienne-de-Crossey : les espaces paysagers remarquables, les éléments identitaires de la commune, les espaces naturels à préserver, les zones agricoles, la cohabitation des usages ruraux et urbains...

Les déplacements : leurs usages et habitudes en matière de déplacements, la place de la voiture, le stationnement, les secteurs de conflits pour les modes doux (piétons et vélos) et les points de congestion ou dysfonctionnement en voiture...

La centralité : les lieux de la centralité à Saint-Etienne-de-Crossey, les éléments de patrimoine remarquable, les limites du centre-village, l'identification d'une place du village, les édifices à mettre en valeur ?

Les nouvelles formes d'habiter : quels modèles de développement peut-on envisager à Saint-Etienne-de-Crossey dans le respect de l'identité villageoise ?

L'évolution démographique et économique : les enjeux en matière d'équilibre sociodémographique et économique. Quel rythme de développement démographique prévoir ? Comment favoriser un meilleur renouvellement urbain et un équilibre sociologique ? Quelle place doit avoir le logement social ? Quelle volonté au regard du développement économique, quel type d'activités ?

Synthèse des retours et débats des habitants lors de ces ateliers

Ces ateliers ont permis de formuler un certain nombre d'enjeux qui seront intégrés au diagnostic du PLU.

Les habitants affichent une réelle volonté de conserver l'identité rurale de Saint-Etienne-de-Crossey en maintenant la place de l'agriculture, les sites et paysages qui leur paraissent remarquables, les limites de l'urbanisation actuelles et les caractéristiques morphologiques du tissu ancien.

Les collines boisées, les vallées humides, la colline du Crest, le rocher de la Garde, les hameaux de Tolvon et du Seyx sont particulièrement identifiés comme éléments remarquables dans le paysage. En revanche, le bâtiment de concassage de la carrière, le site Rossignol et les entrées dans le bourg sont pointés comme éléments dévalorisant dans le paysage urbain.

Ils signalent tous une trop forte circulation de voitures et de poids lourds, dans la commune. Certains précisent que des dysfonctionnements ne sont vraiment notables qu'aux heures de pointe.

Les déplacements en mode doux (piétons et vélo) sont trop souvent contraints par une circulation routière chargée et le manque d'équipements spécifiques pour les piétons, notamment dans le bourg, où se concentrent équipements et commerces. La rue de la Mairie apparaît bien sûr comme un axe où se concentrent les difficultés. Les transports en commun offerts actuellement ne sont pas réguliers et ne permettent d'envisager un usage systématique de ce mode de transports vers Voiron, sauf pour les scolaires.

Les aires de stationnements sont perçues comme suffisantes par la majorité des habitants. Seuls quelques-uns se plaignent d'un déficit à proximité immédiate des commerces. Beaucoup déplorent le stationnement des résidents en dehors des aires réservées (rue du Magnin, dans les hameaux...) ce qui provoque une gêne pour les piétons et les engins agricoles. Les habitants notent également un stationnement sur le bas-côté de la route du Paris les jours de compétition de foot, alors que le parking des écoles à proximité est vide.

Les résidents identifient 3 pôles de centralité et un à venir :

- Le noyau commercial autour de l'Eglise,
- Le pôle administratif (mairie, Poste, salle des fêtes)
- Le pôle d'équipement souvent scindé en 2 entités distinctes : les écoles et le gymnase.
- Le futur pôle médecine qui ouvrira en 2011, rue du Tram.

Certains insistent sur la présence du bar-restaurant le Perroquet comme facteur de lien social.

La perception des limites du bourg est calquée sur l'emprise du tissu ancien originel ou en fonction des secteurs accessibles à pied. Il est identifié le manque d'un espace public fédérateur de type « place de village », même si certains espaces font fonction de place actuellement (parking devant la mairie, derrière la mairie, face au tabac, pharmacie...). Les différents groupes proposent de mettre en valeur le secteur de la Cure/Eglise, la maison Fagot et l'esplanade avec vue sur l'étang.

Le modèle du développement pavillonnaire est aujourd'hui montré du doigt comme trop consommateur de foncier et ne favorisant pas le lien social. Monotypique, il implique un faible renouvellement de population et une banalisation des paysages urbains. Aujourd'hui, les manières de construire des quartiers résidentiels sont plus respectueuses des contraintes environnementales et notamment de limiter le gaspillage foncier sans altérer à la qualité de vie et le paysage urbain.

L'équipe d'urbaniste présente des exemples concrets d'un développement urbain plus compact.

Le débat sur la présentation des quartiers d'habitats plus respectueux de leur environnement a suscité des réactions plutôt positives. Un développement urbain réussi et inscrit dans une démarche de développement durable prend en compte les enjeux suivants :

- o Limiter le foncier, c'est-à-dire concevoir des quartiers plus compacts et avec des parcelles plus petites
- o Urbaniser en priorité les secteurs déjà situés dans les zones agglomérées plutôt que consommer des terres agricoles
- o Apporter mixité urbaine et mixité sociale
- o Ralentir, stocker et infiltrer les eaux pluviales pour lutter contre les inondations et limiter les rejets dans les réseaux et réalimenter les nappes
- o Limiter les consommations d'énergie
- o Limiter les déplacements motorisés
- o Qualifier les espaces publics et communs
- o Prendre en compte la gestion des déchets et de l'environnement sonore dès la conception du projet

Les exemples concrets présentés font moins consensus, notamment en raison de l'architecture des constructions présentées. Ces débats montrent que les habitants de Saint-Etienne-de-Crossey sont ouverts à une modification des pratiques du développement et du renouvellement urbain mais restent soucieux de la qualité du cadre de vie.

En matière de développement démographique, il ressort des débats la volonté de contenir le développement démographique dans son rythme actuel. Les habitants ont bien noté les enjeux liés à la diversification du parc de logements qui permettra d'accueillir une population plus jeune et plus diversifiée et de garantir le maintien des effectifs scolaires : augmentation du parc locatif, création de petits logements (T1 à T3...).

L'objectif de 10% de logements sociaux (fixé par le programme local de l'habitat du pays voironnais) paraît ambitieux aux Stéphanois mais la nécessité d'imposer une part de logement social dans les opérations à venir fait consensus comme solution pour répondre à une diversification du parc. Les objectifs en matière de logements sociaux fixés par la CAPV doivent s'accompagner d'un développement des transports en commun.

Tous les habitants sont d'accord pour affirmer que le développement d'habitat sans création d'emploi leur semblerait néfaste pour l'équilibre du territoire et la maîtrise des déplacements.

Ainsi, nombreux s'interrogent sur la reconversion du site Rossignol et de la carrière BudillonRabatel. Ces deux secteurs sont identifiés comme stratégiques dans le PLU en cours. On sent bien une volonté de plutôt conforter la vocation d'activités sur le site Rossignol (plutôt en tertiaire, au regard de la proximité des habitations). Sur le site de la carrière, les avis convergent vers un maintien en zone « naturelle » d'une très large partie du site. La zone d'activités de la Barrière est perçue comme à requalifier et son extension dans les limites fixées dans le POS paraît importante pour de nombreux habitants. Enfin, le pôle de commerces de proximité peut être encore conforté sur la commune.

L'ensemble de ces réflexions va alimenter le diagnostic et nourrir le débat sur les orientations générales du projet pour Saint-Etienne-de-Crossey.
Le même groupe d'habitants sera invité à participer à un nouvel atelier dans la phase projet, au cours du printemps.