

MAIRIE ST ETIENNE DE CROSSEY
RECU LE

U 7 AVR. 2023

VT 27

REF.

SERVICE AMÉNAGEMENT
PLANIFICATION

Nos Réf.:
D-AMGT-2023000307

Dossier suivi par :
Anne DELATOUR

Tél. 04 76 32 74 47 - Fax 04 76 32 74 42
anne.delatour@paysvoironnais.com

Madame Ghislaine PEYLIN

Maire

Mairie

134, Rue de la Mairie
38960 SAINT-ETIENNE-DE-CROSSEY

Voiron, le 27 mars 2023

Objet : Avis du Pays Voironnais sur la modification normale n°2 du Plan Local d'Urbanisme de Saint Etienne de Crossey.

Madame le Maire, *chou ghislaine*

La commune de Saint Etienne de Crossey a sollicité le Pays Voironnais en tant que personne publique associée dans le cadre de la modification normale n°2 de son Plan Local d'Urbanisme.

Suite à l'analyse du dossier par la Commission du 27 mars, le projet est globalement compatible avec les politiques intercommunales, le Schéma de Secteur, le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

Toutefois, les observations suivantes ont été formulées :

- Concernant les mobilités dites « actives » :

Les cheminements cyclables n'apparaissent pas dans les schémas des OAP alors qu'il est fait mention de « modes doux » dans les textes des OAP : il serait nécessaire de les intégrer dans les projets au même titre que les cheminements piétons (obligation LOI LOM dans le cadre des nouveaux aménagements).

Par ailleurs, en lien avec la remarque précédente, il serait utile d'analyser la prise en compte de l'item « Mobilité » de la Boite à Outils PCAET dans la notice de présentation. Vous trouverez les éléments de référence joint à ce courrier afin de mieux intégrer cette dimension dans la procédure en cours, voire dans une future révision de PLU le cas échéant.

- Concernant les OAP :

L'OAP n°3 (rue du Tram) située proche du centre bourg a une densité trop faible dans un contexte d'objectif d'atteinte du Zéro Artificialisation Net, il serait nécessaire de prévoir une urbanisation un peu plus dense dans ce secteur.



Communauté du Pays Voironnais

COMMUNAUTÉ DU PAYS VOIRONNAIS

40, rue Mainssieux - CS 80363
38516 Voiron cedex
Tél. : 04 76 93 17 71

En effet, l'OAP n°1 (Rossignol) a une densité de 30 à 40 logements/ha, l'OAP n°2 (Centre Bourg) de 40 à 60 logements/ha tandis que l'OAP n°3 a une densité de 25 logements à l'hectare seulement.

Le Pays Voironnais formule un avis favorable au projet de modification normale n°2 du PLU, en demandant toutefois la prise en compte des recommandations développées ci-dessus.

Vous souhaitant bonne réception de cet avis, je vous prie de croire, Madame le Maire, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Bruno Cattin

Président



FICHE 1 – SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET STOCKAGE CARBONE

FICHE 2 – BIODIVERSITÉ, VÉGÉTALISATION

FICHE 3 – CONFORT D'ÉTÉ

FICHE 4 – RÉSILIENCE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

FICHE 5 – MOBILITÉS

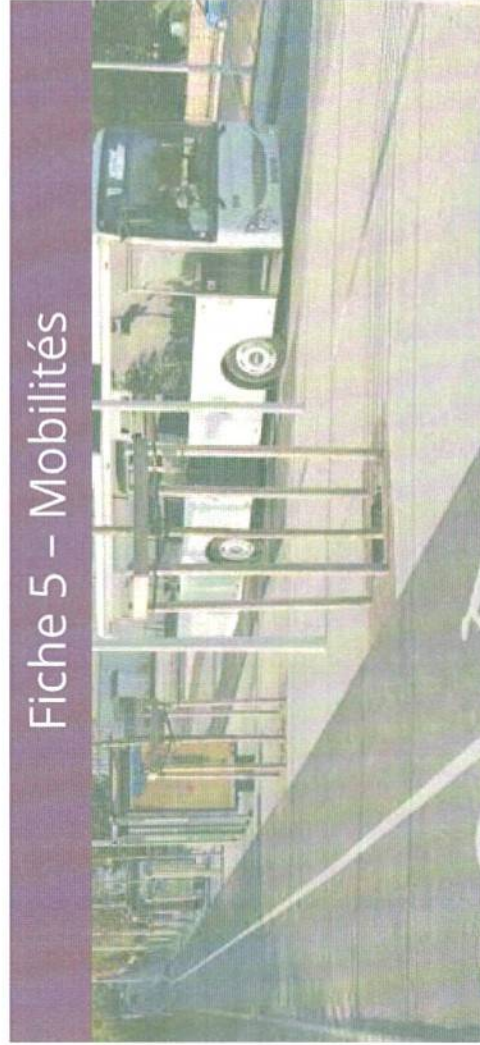
FICHE 6 – RESSOURCE EN EAU ET EAUX PLUVIALES

FICHE 7 – PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

FICHE 8 – EFFICACITÉ ET SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

BOITE A OUTILS

PRISE EN COMPTE DU PCAET DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX



ENJEUX SUR LE TERRITOIRE

La question de l'organisation de la mobilité recèle des enjeux d'attractivité du territoire, de qualité de vie des habitants, de santé publique,... mais aussi d'atténuation du changement climatique, avec des besoins de déplacements motorisés qui doivent aujourd'hui être limités.

L'enjeu est à la fois de faire évoluer la mobilité pour maintenir l'attractivité du territoire dans des conditions climatiques nouvelles (fortes chaleurs plus durables et plus intenses...) et, dans une réflexion prospective, de faire évoluer les activités au regard de ces nouvelles conditions climatiques en tenant compte de la mobilité.

Le transport routier représente 98% de la consommation d'énergie finale dans le secteur des transports à l'échelle du Pays Voironnais et la **part de la mobilité quotidienne est de 61%**, (contre 39% pour celle du transport de marchandises). L'orientation stratégique du PCAET consiste à réduire les consommations de la mobilité quotidienne et du fret.

Au cours des dernières années, et en dehors du transport scolaire, le réseau de transport urbain du Pays Voironnais a été réorganisé en privilégiant le transport urbain dans l'agglomération de Voiron. L'impulsion donnée par le Pays Voironnais est de passer d'une logique de développement prioritaire des transports en commun à une **logique globale d'organisation de la mobilité articulant l'ensemble des modes** (voiture, transport en commun, modes doux) et **l'ensemble des pratiques** (covoiturage, autopartage...).

Plus largement, certains enjeux doivent être traités à l'échelle de la Grande Région Grenobloise en intensifiant les coopérations avec les autres territoires.

Les enjeux dans le Pays Voironnais

- Une **réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES et polluants** liées aux mobilités quotidiennes
- Le **développement de la mobilité active** (vélo, marche à pied,...), levier important pour limiter l'usage de la voiture individuelle et ses effets néfastes sur l'environnement
- La **limitation de l'exposition de la population**, notamment les populations dites sensibles que l'on retrouve dans certains équipements (enseignement, santé)
- Une **réduction des volumes de trafic** et un renouvellement technologique du parc de véhicules
- Une **optimisation des livraisons de marchandises**

Les enjeux du Pays Voironnais en chiffres

- En 2015, la consommation d'énergie finale du secteur des transports représente 42% de l'énergie consommée au niveau territorial
- Avec 44% des émissions de GES du territoire, le transport, principalement routier, est le secteur le plus émetteur de GES du Pays Voironnais
- Pollution de l'air : les transports routiers sont responsables de 74% des rejets de dioxyde d'azote (NO2) et de 21% des émissions de particules fines (PM10)

OBJECTIFS DU PCAET

Intermodalité et covoiturage, transition énergétique des véhicules & transport de marchandises

Fiche Action B1

Renforcer l'intermodalité et développer le covoiturage

- Poursuivre l'aménagement des sites (pôles d'échanges et de PK relais)
- Lancement d'une réflexion de pôles d'échanges multimodaux ou PK relais 2^{ème} génération
 - Tarification multimodale et zonale
 - Poursuivre les études de l'étoile ferroviaire
- Favoriser le covoiturage et participer aux projets et réflexions multi-territoires
- Faciliter l'intermodalité en gare TER (raboutement vélo sur les gares)

Que peut faire le document d'urbanisme ?

- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓

Fiche Action B4

Optimiser le transport de marchandises

- Connaître les flux des transporteurs implantés localement
- Identifier les pistes d'optimisations pour la desserte et la livraison des centres urbains du Pays Voironnais
- Engager une réflexion avec les transporteurs locaux

- ✓
- ✓
- ✓

Fiche Action B3

Dynamiser la transition énergétique des véhicules

- Favoriser le passage d'une motorisation thermique vers des véhicules à faibles émissions
 - Offrir aux entreprises et aux habitants les infrastructures nécessaires à la mutation progressive du parc automobile
- Inciter à l'utilisation de véhicules propres via les marchés publics (pour les bus et les transports externalisés de déchets)

- ✓
- ✓
- ✓

Les objectifs du Pays Voironnais en chiffres

- ➡ A l'horizon 2050, la trajectoire de réduction des émissions de GES du secteur des mobilités quotidiennes vise une Δ de 53% d'ici 2050 par rapport à 1990
- ➡ A l'horizon 2050, les consommations d'énergie liées à la mobilité quotidienne pourraient Δ de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2014, soit une consommation de 312,5 GWh en 2050



OBJECTIFS DU PCAET

Mobilité active & développement des modes de déplacements alternatifs

MOBILITÉS FICHE 5

Fiche Action B2

Développer la mobilité active

- Diminuer l'usage de la voiture personnelle au profit des modes actifs
- Favoriser les déplacements de proximité à pied et à vélo pour tous les motifs (course, achats, travail, etc.)
- Inclure les modes actifs dans les Plans de Mobilité (PDM)
- Mieux intégrer l'ensemble des usages sur la voirie publique
- Mettre en place des aménagements de voirie pour créer un maillage du réseau cyclable (élaborer et mettre en œuvre un Plan Vélo à l'échelle du Pays Voironnais)
- Mettre en place des services liés à l'utilisation du vélo, et des incitations au changement de comportement
- S'assurer d'un maillage piéton performant et efficace par les communes pour la desserte des lieux stratégiques (services, administration, zones de commerces...) et d'intermodalité

Que peut faire le document d'urbanisme ?

- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓

Fiche Action A6

Changer de comportement au profit de tous les modes de déplacements alternatifs

- Nouveau service de conseil individualisé en mobilité
- Développer, soutenir et pérenniser l'autostop organisé
- Poursuite de la promotion des services à la mobilité
 - S'engager dans un politique cyclable
 - Plans de mobilité des établissements
- Plan de mobilité interne au Pays Voironnais
- Promotion des différentes formes de travail (télétravail,...)

Les objectifs du Pays Voironnais en chiffres

- ➡ A l'horizon 2050, la trajectoire de réduction des émissions de GES du secteur des mobilités quotidiennes vise une ↘ de 53% d'ici 2050 par rapport à 1990
- ➡ A l'horizon 2050, les consommations d'énergie liées à la mobilité quotidienne pourraient ↘ de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2014, soit une consommation de 312,5 GWh en 2050



LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME

MOBILITÉS FICHE 5

| |
|-------------------------|
| RAPPORT DE PRÉSENTATION |
| PADD |
| RÈGLEMENT |
| OAP |

Art. L151-4 et R151-1 du code de l'urbanisme

En matière de mobilité, le rapport de présentation doit notamment permettre de :

Établir un diagnostic dans une approche à la fois :

- ❖ **Analytique** : motifs de déplacements (domicile travail, loisirs, scolaire, quotidieneté, marchandises), modes utilisés (voiture, transports en commun, modes actifs...), données quantitatives connues (nombre de déplacements, distances, stationnement, ...), caractéristiques qualitatives connues (partage de l'espace public, morphologie urbaine, perméabilité des îlots, temps d'accès par modes, itinéraires, correspondances...).

- ➔ A noter sur la question du stationnement : le diagnostic établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

- ❖ **Multi-scalaire** (échelle intercommunale, communale et infra-communale) et temporelle (évolution des pratiques de déplacement, facteurs déterminants pour les évolutions, les ruptures possibles, inévitables, souhaitées).

- ❖ **Systemique** : il s'agit de remettre la composante déplacements en perspective avec les autres dimensions du diagnostic au travers de la mise en évidence des interactions ou synergies

- ➔ A noter l'importance de mettre en perspective les enjeux de la mobilité au regard de l'organisation spatiale afin d'identifier les potentiels d'action qui auront un impact sur les déplacements : analyse de l'armature urbaine au regard de ses effets sur la mobilité (répartition des fonctions urbaines sur le territoire et pratiques de déplacement associées, localisation des principaux générateurs de déplacements,...) & analyse du mode de développement du territoire (centralité unique / polycentralités, coupures urbaines,...) et du bâti (tissu diffus ou dense),...

Justifier la cohérence du projet de développement au regard des enjeux de mobilité

- ❖ L'une des fonctions du rapport de présentation étant d'expliquer les choix retenus pour établir le PADD, les OAP et le règlement, il est nécessaire de justifier la cohérence du PLU au regard des enjeux de mobilité.



LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME

MOBILITÉS FICHE 5

| |
|-------------------------|
| RAPPORT DE PRÉSENTATION |
| PADD |
| RÈGLEMENT |
| OAP |

Art. L151-5 du code de l'urbanisme

En matière de mobilité, le PLU doit fixer des orientations générales qui visent à diminuer les obligations de déplacements motorisés et développer les transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile (art. L101-2 du code de l'urbanisme). Pour y parvenir, le PADD fixera des orientations qui visent à :

➤ **Diminuer les obligations de déplacements motorisés**

La question de la mobilité est centrale : autoriser telle ou telle implantation va-t-il apporter plus ou moins de voitures ?... Le PLU doit identifier les secteurs d'urbanisation favorables au regard des conditions de desserte, de privilégier l'aménagement de zones facilement desservies par les transports en commun ou par les modes actifs, etc.

Le PADD doit donc permettre d'assurer la cohérence entre la stratégie d'aménagement et les politiques de déplacement pour répondre à l'objectif de diminution des déplacements motorisés. Les orientations du PADD privilégieront ainsi une urbanisation au plus près du tissu existant, la résorption des coupures urbaines, le rapprochement entre espaces de vie et pôles de transport (arrêts de TC...) en organisant le stationnement, etc. Bien que l'objectif général vise à di-

-minuer les obligations de déplacements motorisés, le PADD peut fixer des orientations permettant de mieux hiérarchiser des voies, organiser le maillage entre des voies existantes et des voies à créer, etc.

L'intégration des enjeux de mobilité à l'échelle du grand territoire

Bien que le PLU soit élaboré à l'échelle communale, la question de la mobilité est traitée dans une vision intercommunale du territoire.

Pour garantir une approche optimale de la mobilité à l'échelle du grand territoire et assurer le lien avec une stratégie globale d'aménagement, il existe des leviers de planification tels que le PLU-i-D (Plan local d'urbanisme intercommunal - Déplacements) proposant une approche « intégrée » de la mobilité.

➤ **Développer les transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile**

Le développement des transports alternatifs repose également sur une bonne organisation spatiale qui privilégiera le renouvellement urbain et une intensification urbaine, en tenant compte du contexte urbain environnant.

Au-delà des logiques d'urbanisation, le PADD a vocation à développer les transports alternatifs en fixant des orientations en matière de mobilité active (chemins piétons, voies cyclables...) en lien avec la qualité du cadre de vie, de stationnement, etc. Les orientations en matière de transports en commun urbains, de politique multimodale et de parkings de covoiturage seront définies en lien avec le Pays voironnais, compétent en matière d'organisation de la mobilité.



LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME

| |
|-------------------------|
| RAPPORT DE PRÉSENTATION |
| PADD |
| RÈGLEMENT |
| OAP |

Art. L111-18-1, L111-19-20, L141-15, L151-30 à L151-36-1, L151-47, L152-5 et 6 ainsi que R111-25, R151-44 et 45 du code de l'urbanisme

Pour répondre aux obligations de diminution des déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile, le PLU offre une palette d'outils :

Pour créer des liaisons douces, des itinéraires cyclables, modifier des voies... mais aussi pour les transports en commun, les parkings-relais et pôles d'échanges

Le règlement peut délimiter des emplacements réservés pour préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Dans les zones urbaines et à urbaniser, le règlement peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements.

Pour imposer une densité minimale de constructions au sein de secteurs situés à proximité des transports en commun

Le règlement peut imposer, dans des secteurs qu'il délimite au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, une densité minimale de constructions.

Pour organiser le stationnement

Le règlement peut prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement afin d'assurer le stationnement des véhicules motorisés ou des vélos hors des voies publiques.

Ces obligations tiennent compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité.

Droit de délaissement
Emplacements réservés et servitudes de localisation ouvrent aux propriétaires la possibilité d'exercer leur droit de délaissement à l'adresse de la collectivité.

Voir pages suivantes les principales règles mobilisables sur le stationnement



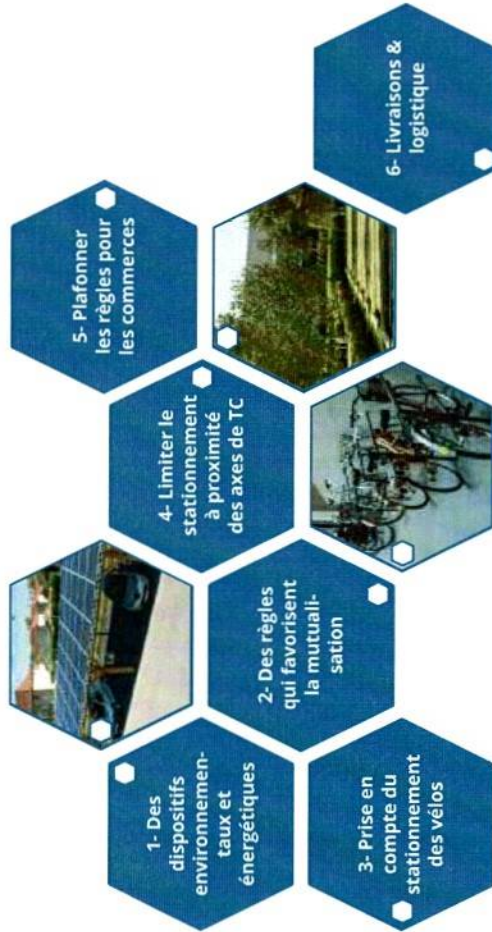
MOBILITÉS FICHE 5

LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME

| |
|-------------------------|
| RAPPORT DE PRÉSENTATION |
| PADD |
| RÈGLEMENT |
| OAP |

Règles spécifiques sur le stationnement

Art. L111-18-1, L111-19-20, L141-15, L151-30 à L151-36-1, L151-47, L152-5 et 6 ainsi que R111-25, R151-44 et 45 du code de l'urbanisme

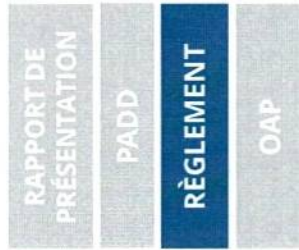


1- Les dispositifs environnementaux et énergétiques favorisant la retenue des eaux pluviales, la production d'énergie renouvelable, ... **ne peuvent pas être interdits par le PLU**. Lorsque la surface des aires de stationnement est > 1000 m² d'emprise au sol, **au moins 30%** de la toiture du bâtiment ou des ombrières créées doivent intégrer de tels dispositifs.
La surface des places de stationnement non imperméabilisées compte systématiquement **pour la moitié de leur surface**.
Dans le PLU, les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont systématiquement **déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement**.

2- Le règlement peut minorer les obligations de stationnement pour les véhicules motorisés lorsque les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la **mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement**.
3- Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des **obligations suffisantes pour les vélos** pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

4- Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un **nombre maximal d'aires de stationnement** pour les véhicules motorisés (bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation).
5- L'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale ne peut excéder un plafond correspondant aux **¾ de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce**.
6- Le règlement peut **imposer la réalisation d'aires de livraisons** permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction

LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME



Art. L111-18-1, L111-19-20, L141-15, L151-30 à L151-36-1, L151-47, L152-5 et 6 ainsi que R111-25, R151-44 et 45 du code de l'urbanisme



MOBILITÉS FICHE 5

Règles spécifiques aux aires de stationnement des constructions destinées à l'habitation



Maximum 1 aire de stationnement par logement

Défini par le règlement du PLU

Cas général

Cas des secteurs situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet (art. L151-35 et 36 du code de l'urbanisme)

Maximum 0,5 aire de stationnement par logement

Maximum 1 aire de stationnement par logement

Périmètre à l'intérieur duquel s'applique le plafonnement des obligations en matière de stationnement autour de la gare. *Source : PLU de Voiron*



Ces règles, codifiées par le code de l'urbanisme, s'imposent à tous les PLU et ont notamment pour objectif de renforcer l'intermodalité et développer le covoiturage



LES OUTILS DU DOCUMENT D'URBANISME



LES OAP « THÉMATIQUES »

Sur des thèmes tels que le patrimoine, le paysage, l'environnement, la mobilité, l'habitat, ... les OAP peuvent prendre la forme de principes qui s'appliquent sur des secteurs plus larges ou sur l'ensemble de la commune

Art. L151-6 à L151-7-2 et R151-6 à R151-8-1 du code de l'urbanisme



Exemple d'OAP thématique Mobilité visant à développer un réseau de voies vertes
Source : PLU de Saint-Estève (66)

MOBILITÉS FICHE 5

Les OAP thématiques permettent de compléter les OAP sectorielles en apportant des dispositions transversales sur la mobilité.
Une OAP thématique dédiée aux mobilités permet à la fois de traduire réglementairement certains orientations structurantes avancées dans le PADD pouvant se décliner sur tout ou partie du territoire communal. Cette transcription fait que les dispositions de l'OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme dans un rapport de compatibilité. De plus, l'OAP thématique peut permettre de conforter les principes d'aménagement inscrits dans les OAP de secteurs.

L'OAP thématique sur la mobilité peut porter sur :

- la réalisation d'un **réseau cyclable et piétonnier** sécurisé, efficace et attractif à des fins de loisirs et de quotidieneté
- le développement d'un **réseau de voies vertes**
- la mise en œuvre d'un **maillage inter-quartiers**
- la **limitation des déplacements routiers** en cœur de ville par l'aménagement d'aires de stationnements mutualisés en entrée d'agglomération
- la mise en œuvre de **principes de stationnement** répondant aux objectifs du PADD
- la déclinaisons de formes urbaines plus denses autour des **axes de transports en commun**, etc.
- L'amélioration de la mobilité des **zones d'activités**,...