

A l'Isle d'Abeau, le 10 septembre 2018

Reçu le

17 SEP. 2018

Mairie de La Verpillière

Direction Développement du Territoire  
Service Aménagement - Urbanisme  
Affaire suivie par : Véronique PAIN  
Mail : vpain@capi38.fr  
Réf. : VP/id 18/030

**Monsieur le Maire**  
Hôtel de ville  
Place du Docteur Ogier  
38290 LA VERPILLIERE

Objet : consultation PPA sur PLU de La Verpillière

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance l'avis de la CAPI sur le PLU de votre commune, arrêté le 2 Juillet 2018 et reçu par nos services le 10 Juillet 2018.

Les remarques principales, en lien avec les compétences et projets de la CAPI, portent sur les sujets suivants :

- Le secteur de la gare
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

### Le secteur de la gare

Equipements indispensables et porteurs d'un fort potentiel en matière de développement urbain, les gares sont amenées à devenir de nouvelles centralités. Une bonne intégration des quartiers de gare au projet de développement urbain constitue de ce fait un enjeu stratégique et d'intérêt général. La Verpillière est en effet la première gare, venant de Lyon, qui dispose d'une desserte régionale avec une liaison en moins de 25 minutes avec l'agglomération lyonnaise.

Ce positionnement privilégié, couplé au fait qu'il y a des disponibilités foncières importantes, fait que les atouts sont bien là pour imaginer quelques possibilités de faire de la gare actuelle, une gare plus urbaine autour d'un quartier mixte. Les contours esquissés par plusieurs études dont nous avons d'ailleurs partagés les conclusions, nous ont démontré l'utilité d'imaginer la réalisation d'un véritable pôle gare. A ce titre le sujet de la gare de la Verpillière aurait pu être davantage développé dans les différentes pièces du PLU. La CAPI accompagnée de la commune et des différents partenaires (Etat, Région, Département, SNCF...) a conduit une étude d'aménagement sur le secteur gare sur 2017. L'étude a abouti sur des propositions d'aménagement d'ensemble à long terme. Elle a permis notamment de définir et spatialiser les besoins futurs du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et de répondre à l'Entreprise NEMERA sur les interfaces avec son extension. Même si le scénario final n'a pas été validé, les objectifs, les différents enjeux, les besoins du futur PEM auraient pu être davantage retranscrits. Il est important que les réserves foncières nécessaires au PEM soient préservées.

1/2

## Le PLH

Le PLH de la CAPI est en révision et son adoption définitive est prévue pour le conseil communautaire du 25 septembre prochain (exécutoire deux mois après). Il conviendrait d'évoquer cette révision dans le PLU de La Verpillière. La commune a d'ailleurs délibéré le 29 janvier 2018 sur le nouveau PLH en approuvant ses objectifs. La production de logement prévue dans la révision du PLU de La Verpillière se rapproche des objectifs du nouveau PLH, ce qui nous semble cohérent. Par contre la présentation du PLH dans le PLU ne décrit pas cette révision en cours qui devrait être davantage explicitée.

Les demandes et remarques de la CAPI en lien avec ces sujets, ainsi que d'autres remarques mineures, sont développées en pièce jointe de ce courrier.

### Avis général

La CAPI émet un **avis favorable**, mais souhaite que les remarques et recommandations formulées dans le présent avis puissent être prises en compte dans le projet de PLU qui sera soumis à l'approbation de votre Conseil Municipal.

Les services de la CAPI restent à votre disposition pour toute précision ou information que vous jugeriez utile.

Souhaitant que cet avis de la CAPI puisse contribuer utilement à votre projet, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Président et par délégation  
**Guy RABHEL**

Vice-Président délégué à  
l'Aménagement et à l'Urbanisme



## **AUTRES REMARQUES DE LA CAPI SUR LE PROJET DE PLU DE LA COMMUNE DE LA VERPILLIERE**

### **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

#### **LA GARE :**

- Comme il l'a été évoqué dans le corps principal du courrier, il aurait été intéressant de retranscrire davantage d'objectifs dans le PADD concernant la gare, on pense notamment à l'ambition de créer un véritable pôle multimodal même si plusieurs scénarios sont envisagés, cet objectif commun à tous les scénarios aurait mérité un développement.

### **Rapport de présentation**

#### **LE PLH :**

Le PLH 1 de la CAPI avait comme objectif de produire 1 000 logements autorisés lié au contrat de développement, soit pour La Verpillière un objectif de **350 logements sur les 6 ans**, et une moyenne de **58 par an**.

Le PLH 2 de la CAPI prévoit 684 logements en moyenne/an sur le territoire de la CAPI soit **302 logements sur les 6 ans**, mais une moyenne de 87 logements pour les objectifs déclinés sur La Verpillière dont 20 en locatif aidé (objectif planché), 5 par an en accession sociale et 62/an en accession libre.

Le PLU de la Verpillière s'inscrit sur une durée de 12 années avec les orientations suivantes : « Pour répondre à l'ensemble de ces besoins, il est nécessaire de prévoir une production minimale de 90/logements/an, soit un rythme de 13 logements pour 1 000 habitants par an. Cet objectif est compatible avec le SCOT Nord Isère qui fixe un objectif minimal de 12 logements pour 1 000 habitants par an (Le PLH est en cours de mise en compatibilité avec le SCOT). »

Les orientations du PLU sont donc plus harmonisées avec le PLH 2 que le PLH 1, ce qui nous semble cohérent. Par contre, il faudrait davantage évoquer la révision en cours (dates, objectifs ...) Par exemple P138 du tome 1 du rapport de présentation, il est nécessaire de rajouter que le nouveau PLH sera approuvé en 2018.

#### **VELO :**

- Rapport de présentation et règlement : fournir les ratios de stationnement vélo en suivant les préconisations du guide des aménagements cyclables de la CAPI (en annexe ci-joint).

#### STATIONNEMENT :

- p.112, le parking au droit de l'échangeur autoroutier n'existe plus, en revanche il existe désormais un parking de covoiturage « The Village A43 » d'une capacité de 128 places.

#### LIGNE BUS :

- p.117 : le document auquel il est fait référence n'est pas le schéma vélo mais la carte des itinéraires cyclables conseillés, ce document est un support de communication mais n'a aucune « valeur » concernant les aménagements cyclables existants ou à venir.
- p.119 du rapport de présentation et p.9 du PADD : la ligne TransIsère 1950 BJ <> Lyon St Exupéry n'existe plus, elle a été remplacée par une ligne Ouibus qui assure la liaison Voiron <> Lyon St Exupéry via un arrêt à Villefontaine sur le point d'arrêt Parc Techno Ouest.
- Dans le recensement les lignes RUBAN et TransIsère il manque toutes les lignes qui desservent les maristes.

### **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### SECTEUR LA VERNE :

- Proche de la gare, du village de marques et du centre-ville de La Verpillière, le développement du site de la Verne va faire émerger un nouveau quartier. Ainsi par rapport au développement de ce site il est important de préserver une liaison piétonne et cycle entre ce nouveau quartier et le chemin du couvent (bien présente dans l'OAP) afin d'avoir un maillage urbain permettant le développement d'un véritable quartier urbain sur du long terme. Dans ce sens le dessin de la voirie structurante n'est pas très urbain, laissant deviner un quartier plutôt confidentiel.

#### SECTEUR DES MARRONNIERS :

- Les principes urbains développés et par ailleurs le montage opérationnel mise en place nous semblent pertinents.

#### SECTEUR TECUMSEH :

- L'avenue de la Libération est inscrite sur le Schéma Directeur Vélo de la CAPI, des aménagements cyclables sont prévus sur cette avenue (étude en cours).

#### SECTEUR CENTRE VILLE :

- VELO : Secteur Centre-ville : L'avenue Lesdiguière est inscrite sur le Schéma Directeur Vélo de la CAPI, elle est située en zone 30 sur le réseau cyclable projeté.

## **Règlement écrit**

### STATIONNEMENT :

- Concernant les stationnements dans l'ensemble des zones U (règlement p 78) : « 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de SDP d'entrepôt », nous paraît être un ratio élevé. A titre d'information, un projet logistique de 18 000 m<sup>2</sup> est envisagé ZAE de Malatrait, qui permettrait de requalifier un espace privé vétuste, nécessiterait 180 places VL. Plutôt que prescrire une correspondance stricte entre SDP et stationnements pour cette activité qui sera d'ailleurs très différente suivant le type de logistique exercé, il serait préférable de mentionner que les stationnements devront être conformes à l'activité exercée, de la même manière que sur la zone d'activité de Chesnes (Saint-Quentin-Fallavier).

### VELO :

- Rapport de présentation et règlement : fournir les ratios de stationnement vélo en suivant les préconisations du guide des aménagements cyclables de la CAPI (en annexe ci-joint).

## **Règlement graphique**

### EMPLACEMENT RESERVE :

- Le chemin du couvent faisait l'objet d'un emplacement réservé dans le POS, cet emplacement est remplacé par une réserve le long des voies ferrées. Comme il l'a été indiqué il nous paraît important de préserver une liaison piétonne entre la gare et le centre de Marques.
- Secteur Tecumseh : l'avenue de la Libération est inscrite sur le Schéma Directeur Vélo de la CAPI, des aménagements cyclables sont prévus sur cette avenue (étude en cours).
- La Voie verte de la Bourbre est inscrite en zone agricole et zone naturelle, il faut veiller à ce que le règlement permette sa réalisation.

## ANNEXE

### 5.3 PRÉCONISATIONS DANS LES PLU DU TERRITOIRE DE LA CAPI

Dans son article 12, le PLU fixe le nombre de places de stationnement vélos en fonction du type de construction :

Type de construction	Nombre de places de stationnement vélo
Habitat collectif	1,5 place par logement
Construction à usage commercial	1 place pour 5 emplois
Construction à usage artisanal et industriel	1 place pour 4 emplois
Construction à usage de bureaux et services	1 place pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Équipements sportifs, sociaux et culturels	1 place pour 20 usagers
Établissements scolaires	1 place pour 10 élèves
Autre équipement et établissement public	1 place pour 20 emploi

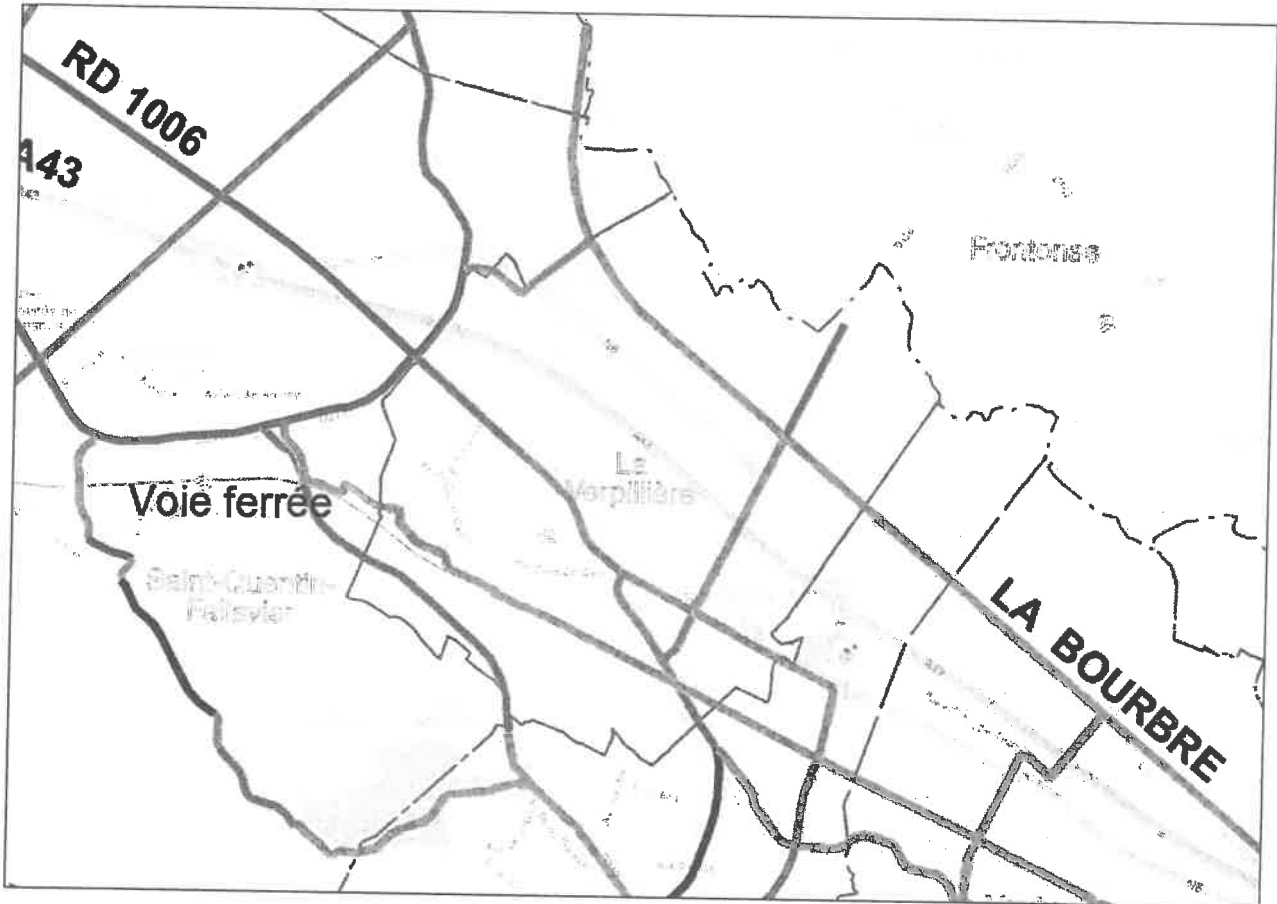
- **La surface minimale d'une place de stationnement vélo** (espace de manoeuvre compris) est fixée à 1,5 m<sup>2</sup>.
- **Logements** : à l'exception des logements individuels, **les constructions doivent comporter un local spécifique**, ou un emplacement clos et couvert et à claire-voie, **réservé au stationnement des deux roues non-motorisés**, dont la surface ne peut être inférieure à 8 m<sup>2</sup>.
- **Établissements scolaires** : ils doivent comporter un **local spécifique**, ou un emplacement clos et couvert et à claire-voie, **réservé au stationnement des deux roues non-motorisés**.

Ce local doit être :

- identifiable et signalé, en rez-de-chaussée, au 1er sous sol ou au 1er étage,
- accessible (accès à niveau ou à plan incliné) et fonctionnel,
- éclairé et équipé d'éléments fixes permettant l'attache des cadres (arceaux).

Extrait du « Réseau cyclable communautaire - Schéma Directeur CAPi » du 28 mars 2013.

A l'horizon 2027.



LEGENDE	
	Bandes cyclables montantes
	Bandes cyclables
	Double sens cyclable
	Partage de rue sans transit
	Partage de rue simple
	Pistes bidirectionnelles
	Pistes monodirectionnelles
	Trottoirs autorisés aux vélos
	Voie verte
	Zone 30
	Autres
	Commune cadastrale

