

# LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT





# LA ZONE D'ACTIVITÉS DU PLATEAU DES ECHAVAGNES

## ENJEUX DU QUARTIER

### CONTEXTE INTERCOMMUNAL

La réalisation de la zone intercommunale d'activités du Plateau des Echavagnes s'inscrit dans la continuité d'un développement économique à l'échelle du canton de Saint Marcellin, notamment dans l'industrie de matériel électrique et de plasturgie :

- Arnould FAE (interrupteurs et connectique groupe Legrand et Nomabarre) ; l'entreprise Arnould a quitté la commune récemment.
- Groupe SCHNEIDER (canalisations électriques à Saint Marcellin)

La plasturgie autour de Saint Marcellin se développe à travers un petit pôle généraliste qui regroupe

- moulistes (DRP, V2E, Sermm)
- injecteurs (Bailly Comte Vercors, STI Plastics, Philippe relay PII...)
- intégrateurs (Chaitech Cannone par exemple).

Elle s'est développée au cours de cette dernière décennie le long de l'autoroute A 49 qui est devenue, depuis son ouverture en 1991, un facteur important dans le choix du lieu d'implantation des entreprises du secteur, dont l'activité dépasse les limites cantonales.

La Communauté de Communes du Pays de Saint Marcellin envisage, avec la création de la zone intercommunale d'activités du Plateau des Echavagnes, de renouveler son offre de terrain pour l'implantation d'entreprises de production, d'activités artisanales et créer ainsi des emplois locaux qui permettront à une partie de la population active locale de trouver un emploi sur place et de limiter ainsi la progression des flux migratoires.

Cette création s'inscrit en outre dans les priorités du contrat global de développement du Sud Grésivaudan.

### CONTEXTE COMMUNAL

Le projet de la Zone Intercommunale d'Activités vient compléter l'offre foncière à vocation économique aujourd'hui saturée, et concourt à l'aménagement de la Plaine avec une mixité des usages et du zonage qui les accompagne (articulation de zones naturelles, zones d'activités économique et zones d'habitation).

## DESCRIPTIF DU TERRITOIRE

### SITUATION

Le Plateau des Echavagnes est situé au sud de la Commune de Saint Marcellin sur le plateau qui domine l'autoroute et l'échangeur.

Le site est bordé par quelques maisons individuelles qui dominent la gare de péage.

Il fait pour l'instant une large part aux activités agricoles.

### DESSERTE

Le site est desservi par une large voie provenant de l'échangeur et qui relie le site Arnould et la zone d'activités actuelle des Echavagnes.

Outre l'autoroute A 49, la présence de la RD 518 et plus au Nord de la RD 1092 lui assure une bonne desserte.

### COMPOSITION GÉNÉRALE

Le site est composé de deux tènements distincts :

- un, d'environ 11 hectares, se situe sur le plateau qui domine l'autoroute et l'échangeur
- alors que l'autre (environ un hectare) est situé en bordure de la gare de péage.

La dimension des terrains et leur situation permettent d'envisager l'aménagement d'une zone d'activités de qualité, susceptible d'accueillir des entreprises de taille variée et orientée majoritairement vers des activités de transformation, s'inscrivant en continuité du tissu économique local.

### CONTEXTE ÉCONOMIQUE

L'environnement économique se caractérise par la proximité de la zone d'activités des Echavagnes ainsi que le site Arnould situé en face de l'autre côté de l'autoroute.

**ASPECTS PAYSAGERS  
ET ENVIRONNEMENTAUX**

Le site est assez aéré et présente de larges échappées visuelles sur le Massif du Vercors et le relief du Chambarand.

Le périmètre retenu est principalement occupé par des prairies, des cultures de pois et de tournesols ou maïs, des bandes enherbées ainsi que des noyers.

**PROJET D'AMÉNAGEMENT****GÉNÉRALITÉS**

Les travaux d'aménagement à prévoir sont classiquement la création de voiries et réseaux, le traitement paysager et la mise en place d'une signalétique.

Les principes directeurs qui ont été définis pour l'aménagement de la zone sont les suivants :

- permettre l'accueil d'activités non polluantes ainsi que des entreprises de production et de services.
- les bâtiments devront respecter une architecture de qualité.
- un effort particulier sera apporté sur le traitement de l'espace public et du végétal.
- le schéma d'aménagement présentera des terrains permettant une offre modulable en fonction de la demande des entreprises (petits ou grands lots).

Environ 11 hectares seront commercialisés avec des tailles de parcelles variant de 2 000 m<sup>2</sup> à 28 000 m<sup>2</sup>, permettant de répondre à la demande de différents types d'activités plus ou moins consommatrices d'espaces.

**DISPOSITIONS****PRISES POUR LES  
PARCELLES  
LIMITROPHES DE  
L'AUTOROUTE**

*(article L 111.1.4. du  
Code de  
l'Urbanisme-  
amendement Dupont  
de la loi Barnier)*

**Généralités :**

La Zone Intercommunale d'Activités du Plateau des Echavagnes est bordée en partie Sud-Est par l'Autoroute A 49 sur une longueur d'environ 170 mètres. Dans ce secteur, l'autoroute est encaissée et le plateau concerné par la future Zone d'activités domine cette voirie d'une hauteur variant de 6 mètres à 2 mètres dans le sens de la circulation Grenoble Valence. Ce plateau domine donc l'autoroute sur une longueur d'environ 170 mètres, ce qui est faible au regard de la vision cinétique d'un automobiliste évoluant sur l'autoroute.

L'aménagement de la Zone d'Activités dans ce secteur peut être envisagée comme une vitrine des activités de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Marcellin.

**Objectif en terme de Projet urbain :**

- Image :
  - L'image que cette zone doit donner est celle d'une zone d'activités, moderne, contemporaine et dynamique, reflétant le développement existant et souhaité de la Communauté de Communes. Celle-ci sera obtenue par la « composition » et « l'ordonnancement » des espaces, qu'ils soient bâtis ou paysagers.
- Volumétrie :
  - Les volumes construits seront donc simples et leur traitement architectural sobre.
- Espaces paysagers :
  - Les espaces paysagers seront traités soit en « à plat » pour mettre en valeur les bâtiments ou participer à des transparences paysagères, soit en bosquets d'essences diverses, pour créer des « volumes végétaux » équilibrant et accompagnant les « volumes bâtis », ou pour créer des zones d'isolement visuel par rapport aux zones d'habitat limitrophes.
- Aspects architecturaux :
  - L'objectif recherché est bien de conférer à la zone une unité architecturale contemporaine, sans rechercher une intégration architecturale par rapport à l'environnement proche constitué d'éléments architecturaux disparates et sans « qualités » remarquables.

**Justification au regard de l'environnement :**

- Plantations :
  - La liaison de cette « vitrine » créée, avec le paysage environnant est essentiellement réalisée par la plantation des bosquets latéraux de part et d'autre des limites, qui représentent des espaces végétaux de transition.
  - Cette implantation en bordure d'autoroute, est aussi un pendant par rapport à l'aménagement existant des établissements Arnould situés en face.

**Règles d'urbanisme retenues pour cet espace (bordant cette infrastructure et ce, dans la bande de 100 mètres de l'axe d'autoroute) répondant aux principes suivants :****a) Règles au regard des nuisances :**

- Généralités :
  - Classement sonore de la voie
  - Catégorie d'infrastructure : 2
  - Largeur du secteur affecté par le bruit : 250 m
  - Type de tissu urbain : tissu ouvert
- Dispositions :
  - Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20.2 et 95-21.3.
  - Pour les logements liés aux activités, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 Mai 1996, soit 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit à l'intérieur des bâtiments.
  - Il ne paraît pas nécessaire d'imposer des règles supplémentaires en la matière, compte tenu des activités envisagées et du niveau sonore actuel.
  - La création de la façade de la Zone d'activités le long de l'Autoroute devra contribuer à la protection contre les nuisances sonores.

# PROJET D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

## DISPOSITIONS PRISES POUR LES PARCELLES LIMITOPHES DE L'AUTOROUTE

(SUITE)

### b) Règles au regard de la sécurité :

- Sécurité routière :
  - La zone longeant l'autoroute, aucun accès véhicule n'est possible depuis la zone, aucun risque n'est donc envisageable au regard du trafic. Néanmoins, il nous semble important de ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs fréquentant l'autoroute.
  - Aussi, nous préconisons de traiter les espaces bâtis et les espaces paysagers de façon à ce qu'ils s'intègrent parfaitement dans le site, sans créer un « événement surprenant » susceptible de détourner leur attention.

### c) Règles au regard de la qualité architecturale :

- Généralités :
  - La façade de la Zone d'activité le long de l'Autoroute doit être traitée comme une « vitrine » de l'activité de la Communauté de Communes.
- Alignement :
  - Nous préconisons de créer un alignement parallèle à la limite de la zone, et donc à l'autoroute, alignement sur lequel les bâtiments seront obligatoirement édifiés.
  - Cet alignement aura un recul de 5 mètres par rapport à la limite de la zone : les bâtiments seront implantés à une distance variant entre 40 et 50 mètres de l'axe de l'autoroute, compte tenu de son évasement dans ce secteur.
- Implantation :
  - L'implantation sur ces parcelles des bâtiments en « fond » de propriété permettra également de créer un fond bâti le long de l'autoroute qui permettra d'atténuer les nuisances sonores de celle-ci par rapport au reste de la zone.
- Epannelage :
  - Afin d'assurer l'harmonie des constructions, une hauteur des bâtiments de 7 mètres est imposée au droit de cet alignement, et ce, sur une profondeur de 5 mètres par rapport à l'alignement imposé pour l'implantation des bâtiments.
  - Toutefois, si une seule implantation occupe l'ensemble du linéaire, la hauteur pourra être libre, dans une limite de 10 mètres, sur une profondeur de 5 mètres par rapport à l'alignement imposé pour l'implantation des bâtiments et, à condition que cette hauteur soit homogène.
- Architecture :
  - L'architecture des bâtiments sera de même facture, et les matériaux des différents bâtiments en façade, seront de même nature, de même qualité et de même couleur. Dans ce secteur, aucune toiture ne sera visible, la partie haute des bâtiments sera traitée en acrotères horizontaux.
  - Les ouvertures dans cette façade sont possibles, elles devront également être traitées en harmonie entre chaque bâtiment.
- Paysage :
  - La zone résiduelle entre les constructions et la limite séparative sera une zone obligatoirement plantée et engazonnée, afin de ne pas créer de voies de circulations dont le trafic pourrait engendrer une gêne visuelle pour les usagers de l'autoroute, et aussi pour éviter que cet espace ne devienne un « délaissé » non entretenu.
  - L'espace planté, situé au droit des bâtiments sera engazonné, sans plantation d'arbres de hautes tiges, ou d'arbustes. En revanche, les espaces interstitiels entre les limites latérales de la zone, et chacun des bâtiments, seront traités en bosquets, plantés en arbres de haute tige, de façon à créer un rythme entre les volumes des végétaux et les volumes des constructions.
  - Les bosquets laisseront ainsi libre la vue des bâtiments depuis l'autoroute, et permettront également la vue depuis les bâtiments sur le Vercors. Les essences seront composées de deux tiers d'arbres à feuilles caduques et un tiers d'arbres à feuillage persistant, afin d'assurer en toutes saisons le rythme souhaité.

# PROJET D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

## DISPOSITIONS PRISES AU REGARD DES OUVRAGES ET ESPACES PUBLICS

*(article L 123.3 du Code de l'Urbanisme)*

### Les Espaces et Ouvrages Publics :

Les espaces publics concernent essentiellement les voiries à créer pour desservir la zone d'activités, à partir des voiries existantes.

Les emprises de voiries sont reportées sur le document graphique (ci-joint).

Aucun autre ouvrage public ou équipement public, hormis les ouvrages de distribution d'énergie, n'est prévu dans cette zone.

### Les Espaces verts :

Le traitement des espaces verts est considéré comme un des éléments déterminants de son aménagement. L'intégration par rapport au site devra se faire par le traitement paysager. Ce traitement devra être rigoureusement respecté, car il sera le véritable garant de l'intégration de la zone d'activités par rapport à l'environnement proche.

Certaines plantations de noyers existantes sur le site pourront être conservées : en effet elles représentent une des caractéristiques particulières de l'aménagement paysager de la région du Sud-Grésivaudan, et ces alignements peuvent créer des espaces de transition « symbolique » entre la campagne environnante et la Zone à créer. Ces arbres sont plantés suivant une trame de 7 mètres, il conviendra donc de respecter cette trame pour les zones à préserver. Néanmoins, il convient de préciser que ces plantations nécessitent un entretien régulier tant au niveau de leurs ramures, de leur cueillette, que de leur sol, faute de quoi, elles deviennent très fragiles aux vents et intempéries.

Les zones limitrophes des zones A et N et de la zone UC située au coeur de ZAC (mais hors du périmètre) seront plantées en bosquets denses afin de créer des zones d'isolement visuel avec les habitations proches.

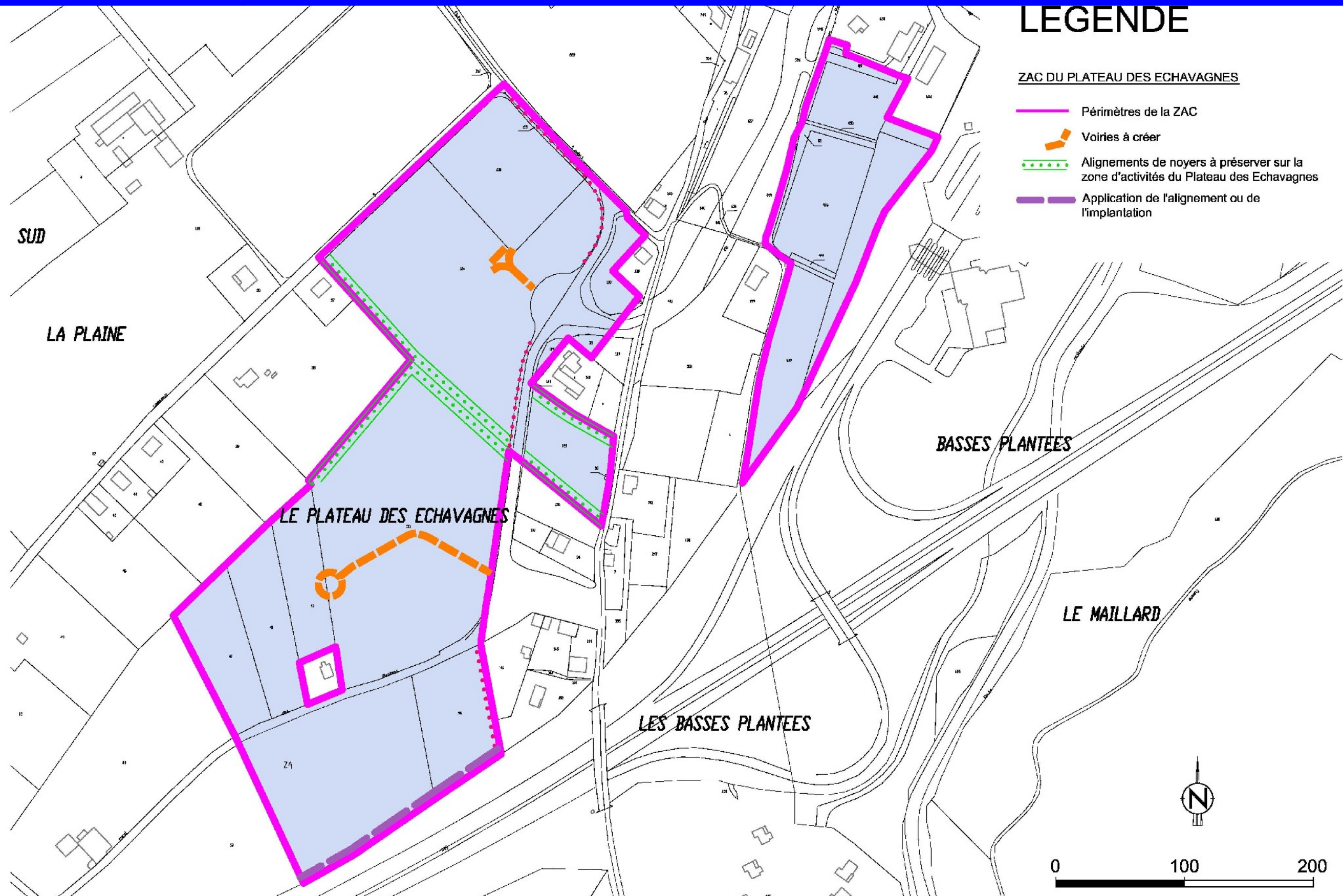
Les angles de parcelles seront également plantés de bosquets, afin de « marquer » les espaces, tout en équilibrant les « espaces bâtis » et les « espaces végétaux ».

Hormis les zones de circulation, de manoeuvres et de stationnement, le reste des parcelles non construit sera engazonné ou enherbé, afin de n'autoriser aucune zone de « délaissés » non entretenues. Les zones de stationnement seront obligatoirement plantées d'arbres de haute tige assurant un ombrage conséquent aux véhicules.

Les voiries principales de desserte de la zone seront plantées, au moins sur un côté, d'arbres de haute tige, en alignement, accentuant ainsi la signalisation par la formation d'un repère permanent dans l'espace.



## PRÉSENTATION GRAPHIQUE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT





# **EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DU PLATEAU DES ECHAVAGNES**

## Principes d'aménagement à respecter (objectifs)

### Déplacements

- Les accès motorisés à la zone économique doivent s'organiser depuis la rue de la Plaine. Les accès doivent être mutualisés en cas de desserte de plusieurs lots afin de limiter la multiplication des points d'accès sur la rue de la Plaine
- Aucun accès motorisé à la zone économique n'est autorisé depuis la rue de Gervans
- Une liaison douce piétonne sécurisée, d'une largeur de 2 mètres, est aménagée le long de la rue de la Plaine et doit faire l'objet d'un aménagement global en lin avec la frange paysagère décrite ci-après, dans le cadre de l'emplacement réservé n°27
- La sécurisation des deux roues s'inscrit dans le cadre du réaménagement de la rue de la Plaine qui prévoira la réalisation d'une desserte sécurisée (bande cyclable,...)

### Paysage & patrimoine

- Les franges vertes existantes figurant sur la carte des principes d'aménagement doivent être préservées
- Le long de la rue de la Plaine, la liaison douce piétonne sécurisée décrite ci-avant est accompagnée par la réalisation d'une frange paysagère d'une largeur de 5 mètres. Cette frange, dont le principe exposé sur la coupe ci-contre, est composée d'arbres de haute tige espacés de 10 mètres maximum

### Espaces publics / espaces d'agrément

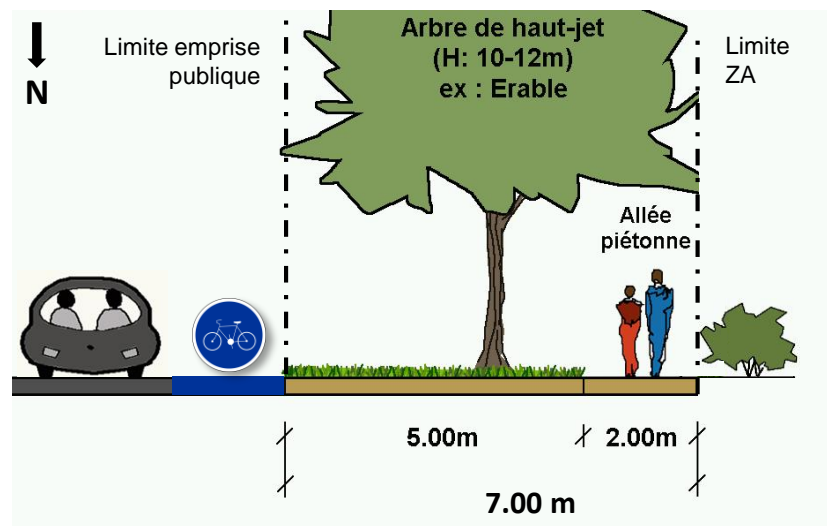
- Sans objet

### Trame verte et bleue

- L'infiltration des eaux pluviales sur site sera privilégiée
- La trame verte s'appuie sur les franges paysagères décrites ci-avant

### Caractéristiques urbaines








- Le long de la rue de la Plaine, un recul de 15 mètres minimum est exigé depuis la limite de l'emprise publique existante (avant la réalisation de la frange paysagère et la liaison douce)
- Le long de la rue de Gervans, un recul de 5 mètres minimum est exigé depuis la limite de l'emprise publique

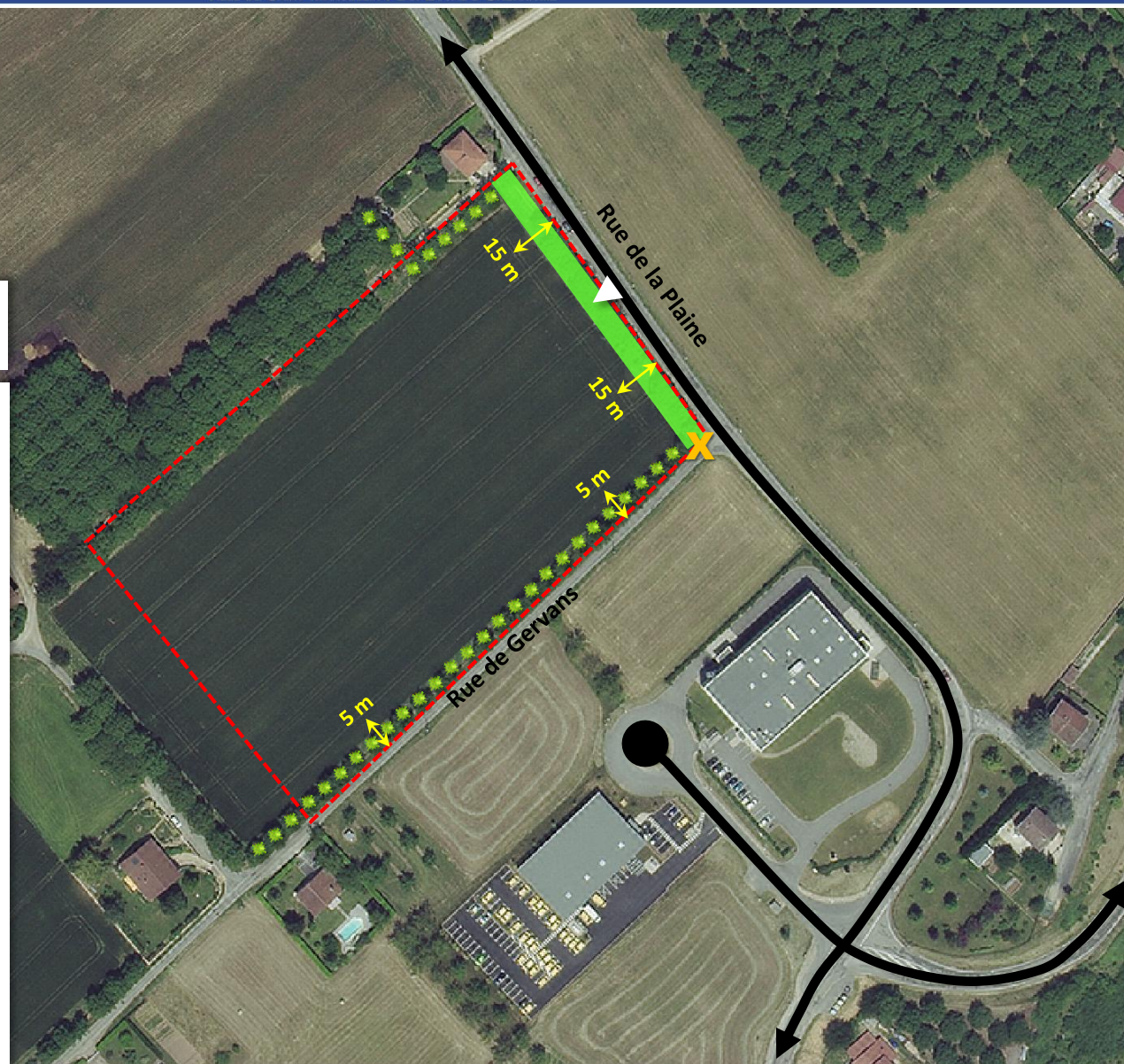


*Frange paysagère et liaison piétonne : coupe de principe à respecter*



## Principes d'aménagement à respecter (cartographie)

-  Rue de la Plaine
-  Desserte existante
-  Principe d'accès à la zone depuis la rue de la Plaine
-  Interdiction de desservir la zone depuis la rue de Gervans
-  Frange paysagère et desserte piétonne (voir la coupe page suivante)
-  Frange verte existante, à préserver
-  Recul minimum à respecter depuis la limite de l'emprise publique existante



# NOUVEAU QUARTIER DE LA PLAINE



## ENJEUX DU QUARTIER

### DÉFINITION DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE DE SAINT-MARCELLIN

La ville de Saint Marcellin est confrontée à une importante demande de création de logements neufs à laquelle il est indispensable de répondre, mais de manière maîtrisée et respectueuse des objectifs en matière d'intégration urbaine et sociale.

Parmi les derniers secteurs du territoire communal aptes à accueillir le développement urbain figure le secteur dit "de la Plaine".

En effet ce territoire, encore marqué par l'activité agricole, situé à l'entrée Sud de la ville, apparaît comme un secteur à fort potentiel de développement, d'autant plus intéressant que la progression de l'urbanisation sur les coteaux est arrêtée du fait des risques naturels et des impacts paysagers.

La ville de Saint Marcellin a décidé d'adopter les objectifs suivants pour l'aménagement du Nouveau quartier de la Plaine :

- offrir un habitat diversifié, pouvant accueillir des petits collectifs, de l'habitat intermédiaire et de l'habitat individuel accolé ou non, afin de répondre à un large panel de demandes en matière résidentielle et afin de favoriser la mixité sociale.
- créer un centre de quartier au niveau de la rue Jean Rony, doté de services d'équipements publics et privés.
- développer des espaces publics de qualité et à caractère urbain et paysager affirmé.
- accompagner l'entrée de ville de Saint-Marcellin, en frange des futurs aménagements, par des actions qualifiantes.
- soigner l'intégration, et notamment les liaisons entre les parties existantes et les parties à aménager de ce quartier.
- adopter une démarche globale d'aménagement répondant aux principes de développement durable.

## ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

### GÉNÉRALITÉS

Le secteur étudié s'étend sur un plateau formé par une terrasse de la basse Isère au Sud de l'agglomération de Saint Marcellin.

Il est délimité au Nord par la voie ferrée, à l'Ouest par la rue de la Plaine et la rue La Fontaine, au Sud par l'avenue du Vercors et à l'Est par la Cumane.

La première tranche opérationnelle de 5 ha est délimitée à l'Est par la rue Jean Rony, au Nord et à l'Ouest par des habitations individuelles et par la rue de la Rivallière, et au Sud par l'ensemble collectif Jean Rony.

### CONTRAINTES HYDROGÉOLOGIQUES

La terrasse correspond à une gouttière fluviale et fluvo-glaciaire enserrée entre les reliefs des Chambarans au Nord Ouest et du massif du Vercors au Sud Est.

Le sommet de la terrasse est très plat avec une légère pente longitudinale (5%). Le substratum rocheux est composé de marnes sableuses imperméables sur plusieurs dizaines de mètres et de molasse sablo-gréseuse perméable. Les formations superficielles sont composées essentiellement d'alluvions fluviales de matière essentiellement sableuse dans lesquelles migrent les eaux souterraines. Ces dernières présentent une vulnérabilité forte du fait notamment de la perméabilité des horizons superficiels.

La terrasse de Saint Marcellin est bordée à l'Est par la Cumane, qui se jette dans l'Isère. La pente élevée et l'étroitesse du lit ainsi que la fragilité du substratum favorisent une érosion linéaire forte lors des crues. La qualité de ce cours d'eau est mauvaise.

Le Savouret quant à lui traverse la partie urbanisée de la commune et se perd en amont immédiat du projet. Sa qualité est médiocre.

Afin de ne pas aggraver la vulnérabilité du sous-sol et des cours d'eau, il sera nécessaire de limiter les surfaces imperméables et de traiter les eaux superficielles liées à l'imperméabilisation des surfaces par la mise en place de traitement avant rejet dans la nappe ou dans le cours d'eau récepteur. Pour compléter les dispositifs de percolation, des dispositifs de stockage temporaire devront être envisagés.

### PAYSAGE ET MILIEU NATUREL

Le site se trouve à l'interface entre le massif du Vercors au Sud Est, les collines des Chambarans plus proches au Nord Ouest et la vallée de l'Isère. Au Nord du site, les collines de Chambarans, distantes de moins de 2 km, arrêtent le regard avec un relief adouci couvert de végétation. Les contreforts imposant du Vercors au Sud (1 000/1 500 m d'altitude) sont omniprésents dans le paysage.

Bien que situé sur une terrasse surélevée, le site, plat, est difficile à distinguer depuis son environnement éloigné. Il est principalement visible de la rue de la Plaine à l'Ouest.

Deux corridors biologiques bordent le secteur étudié : la plaine agricole sur la commune de Chatte à l'Ouest et le vallon de la Cumane à l'Est, relié à un continuum forestier.

La zone d'étude est composée d'éléments très hétérogènes : alternance du bâti dont l'importance est croissante et de la végétation, caractérisée par des plantations de noyers, cultures de maïs, friches rases ou boisées, coteaux herbeux et talus forestiers. La présence de nombreux aménagements (bâtiments, voiries) et de zones agricoles subsistantes limitent la diversité floristique sur les espaces en friche ou le long du coteau de la Cumane : orties, luzerne, arbre à papillons, clématite, vigne blanche ...

Les zones de friches sont favorables à la nidification et au déplacement de l'avifaune (passereaux, pics verts, moineaux, chardonnerets, rapaces) de même que, dans une moindre mesure, les secteurs d'habitat disposant de jardins d'agrément. On note également la présence du renard dans le périmètre étudié.

Il conviendra d'intégrer des espaces verts de qualité, de préférence favorisant les espèces végétales locales maintenant autant que possible des potentialités d'accueil pour les oiseaux. Ces trames vertes devront se faire dans le prolongement des espaces existants de façon à garantir une intégration paysagère des aménagements.

### TERRAINS AGRICOLÉS

Cinq exploitants se partagent les terres cultivées sur le périmètre de l'étude, dont deux sur le périmètre de la ZAC du Nouveau quartier de la Plaine. La majeure partie des terrains est exploitée en noyers, le reste en maïs et luzerne.

La volonté de la commune d'urbaniser les terres agricoles du quartier (classées en NA et NAc dans le POS) répond à l'objectif d'urbanisation modérée, au sein de l'enveloppe urbaine.



## ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT (SUITE)

### CONTEXTE URBAIN

Les franges du secteur étudié sont majoritairement occupées par de l'habitat individuel.

Au Nord, à proximité de la voie ferrée, au Sud de la gare, le long des grands axes de circulation, s'est développé un habitat pavillonnaire ancien doté d'un jardin d'agrément, parfois potager. Dans le secteur de l'ancienne manufacture des tabacs, le long de l'avenue du Vercors et à l'angle des rues du Colombier et La Fontaine, on trouve quelques immeubles collectifs R+4 maximum.

Au Sud et au centre de la zone, ce sont des constructions très récentes de maisons individuelles en lotissements en cours de construction ou d'achèvement (le Domaine de la Rivallière, le Clos des Noyers) développées sans cohérence avec l'environnement immédiat.

Au Sud-Est de la zone, de part et d'autre de l'avenue du Vercors, des logements collectifs R+2 et R+4, les résidences Beau Soleil et Parmentier, appartenant à l'OPAC 38, contrastent avec le reste de l'urbanisation.

Il n'existe aucune continuité architecturale ou physique entre les différents pôles d'habitat, d'autant plus que ces derniers sont séparés par des parcelles cultivées ou en friche.

Un des enjeux de l'aménagement du secteur sera bien de mettre en cohérence les différents pôles d'habitat et de favoriser l'émergence d'un véritable quartier en prolongement du centre ville.

L'émergence de ce nouveau quartier devra répondre à la fois à un besoin de jeunes couples à revenus modestes de rester sur le territoire communal et de répondre à un large panel de demandes en matière résidentielle.

### EQUIPEMENTS PUBLICS

#### Les équipements scolaires :

- Dans le secteur d'étude, il existe l'école maternelle et primaire de la Plaine, fréquentée par les élèves habitant dans le périmètre considéré. Il peut être réalisé rapidement deux classes supplémentaires, soit par aménagement, soit par extension des locaux existants.
- L'aménagement du quartier de la Plaine induira l'accueil d'une nouvelle population. Cet apport amènera une nouvelle population en âge d'être scolarisée, ce qui nécessitera l'ouverture de nouvelles classes au sein du groupe scolaire de la Plaine existant. Cela participera également à l'augmentation des effectifs en enseignement secondaire.
- Pour ce qui est des établissements secondaires, la commune possède un collège et deux lycées, dont un privé d'enseignement professionnel et technique. A l'exception du lycée polyvalent public, les deux autres établissements sont au maximum de leur capacité. A noter que ces équipements accueillent une population scolaire étendue à l'échelle cantonale voire régionale. La construction en cours d'un autre collège sur la commune de Chatte va permettre d'étendre les capacités d'accueil du secondaire.

#### Les équipements de petite enfance :

- La halte garderie communale "les Marmousets" est utilisée au maximum de ses capacités sans possibilité d'extension. La crèche "le Petit Prince", qui a recentré sa vocation au niveau communal, peut voir sa capacité d'accueil étendue (400 m²). Il existe également sur la commune un centre de loisirs et un relais d'assistantes maternelles.

#### Les équipements administratifs, culturels et de loisirs :

- Trois pôles regroupent les équipements administratifs sur la commune :
  - dans le bourg (mairie, police municipale, Hôtel des impôts, CCAS, Office de Tourisme).
  - le long du boulevard Gambetta (Palais de Justice, Poste, hôpital).
  - dans le périmètre de l'étude, au Sud de la voie ferrée, l'ancienne manufacture des tabacs regroupe la "Maison de l'Economie", une ludothèque, un restaurant scolaire, un relais d'assistantes maternelles, une antenne de l'ANPE.
- Dans le secteur étudié, la Maison des Jeunes et de la Culture, située à proximité des résidences Beau Soleil, propose des activités pour les enfants. Cette activité sera transférée à moyen terme dans l'ancienne manufacture. Le bâtiment existant a vocation à devenir un équipement de quartier.
- L'ancienne salle des fêtes a été fermée et remplacée par un nouvel équipement : Le Diapason, de rayonnement intercommunal.

#### Les équipements sportifs :

- La majorité des équipements sportifs est localisée à proximité des établissements scolaires de part et d'autre de l'avenue de la Saulaie et de l'avenue du Dr Carrier : les gymnases Carrier et la Saulaie accueillent les scolaires ; le gymnase Le Château regroupe des salles de danse et de gymnastique ; la piscine municipale se situe sur l'avenue de St Verand au Nord Est de la commune.
- Une piscine à vocation intercommunale est en cours de réalisation.
- A noter que, sur le périmètre d'étude, le bâtiment de l'ancienne manufacture accueille une salle d'arts martiaux et d'escrime.

#### Les équipements de santé :

- La Commune dispose d'un hôpital, d'un centre social et d'un centre médical psychopédagogique.
- De même, il existe un centre de long séjour pour les personnes âgées.
- La maison de retraite de l'agglomération (MAPA) est située à Chatte.

#### Les espaces verts publics et de détente :

- Ils se concentrent dans le centre ville et sur la promenade de Joud (parc animalier) ainsi que sur les coteaux.
- L'adaptation des équipements de la petite enfance et des équipements sportifs, culturels et de loisirs permettra à terme de répondre à la demande des nouveaux arrivants.

#### Les réseaux :

- L'ensemble des réseaux passe en bordure du périmètre de la ZAC, le long de la rue Jean Rony.

## ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT (SUITE)

### COMMERCES ET SERVICES

Le centre de Saint Marcellin regroupe l'ensemble des commerces et services dont l'attrait est établi à l'échelle du Sud Grésivaudan. De type majoritairement traditionnel et familial, le tissu commercial se modernise. A noter la présence de grandes surfaces en périphérie (Leclerc, Intermarché).

En revanche, aucun commerce n'existe à l'intérieur du périmètre d'étude, la voie ferrée matérialisant la limite Sud de l'attractivité commerciale.

Il existe pourtant une demande importante locale en commerces et services banaux de proximité, d'appoint ou complémentaires des commerces du centre ville, identifiés dans l'étude commerciale du Cabinet PROSPECTIVES (boulangerie, supérette, tabac presse, cabinet médical, ...).

### DESSERTE

La desserte principale du secteur est faite par la RD 518, voie artérielle prolongée par la rue Jean Rony. Cet axe favorise l'accès du centre de Saint Marcellin depuis l'autoroute A49 et également le transit Nord Sud, ce qui explique la densité du trafic (5 700 véhicules /jour). La fréquentation de cet axe est d'autant plus forte que la RD 518 constitue le seul véritable axe d'interconnexion sur la commune, avec les axes majeurs Nord Est et Sud Est du Sud Grésivaudan reliant Valence à Grenoble (A49, RN 92 et RD 27) et, par extension, le Nord européen et le Sud européen.

Sur la rive gauche de l'Isère, la RN 532 draine 5 150 véhicules / jour.

A noter que les zones d'activités principales se situent à proximité de ces grands axes : zone d'activités communale des Echavagnes, zone d'activités intercommunale du plateau des Echavagnes, ZA de la Gloriette, ZI rue Lafontaine, ZI de la Maladière.

L'avenue du Vercors constitue la desserte principale de la frange Est de la zone, notamment vers le futur pôle multimodal de la gare. L'Ouest de la zone est longé par la rue de la Plaine, identifiée comme voie de distribution pour les zones d'habitat au Nord.

Seule la rue de la Rivallière permet de desservir le "cœur" du quartier de la Plaine du Nord au Sud. Une traversée Est - Ouest du périmètre n'est pas possible à ce jour.

La circulation piétonne se fait essentiellement sur la rue Jean Rony par les enfants effectuant des trajets quotidiens entre les quartiers Parmentier et Beau Soleil et l'école de la Plaine. Cet axe présentant un trafic élevé, les risques d'accidents sont nombreux. L'étroitesse des trottoirs sur l'avenue du Vercors pose également des problèmes de sécurité. Seules les rues des lotissements récents de la Plaine disposent de trottoirs suffisamment larges, mais la continuité des cheminements piétons avec le reste du quartier n'est pas assurée.

Concernant la circulation cycles, l'étroitesse de la chaussée, la vitesse excessive et le flux important notamment Rue Jean Rony rend le parcours dangereux.

Il n'existe pas de desserte en transports en commun dans l'agglomération saint-marcellinoise, mais un système de réservation centralisée de taxis pour des trajets à l'intérieur du périmètre communal.

L'urbanisation du quartier suppose l'établissement d'un maillage viaire automobile et piéton permettant une desserte optimale du secteur et une continuité avec le centre ville de Saint Marcellin. De plus, l'aménagement des voies doit assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, conformément au Plan de Déplacements Urbains et du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables élaboré en novembre 2003 à l'échelle de l'agglomération. Enfin, la rue Jean Rony est mise en sécurité de façon à permettre une desserte sécurisée du quartier tout en conservant sa fonction d'axe de transit, ceci tant qu'un autre axe de transit de l'agglomération ne sera pas créé.

### POLLUTIONS ET NUISANCES SONORES

L'étude d'impact existante précise l'état des pollutions et des nuisances sonores.

Les principales sources de pollution de l'air proviennent pour l'essentiel des foyers de combustion domestiques de l'agglomération et du trafic automobile.

Les valeurs limites et objectifs de quantité des polluants auxquels sont exposés les habitants sont respectés sauf pour l'ozone où les valeurs limites sont dépassées en période climatique défavorable.

Concernant les nuisances sonores, elles sont moyennement élevées rue Jean Rony (trafic automobile), nettement plus modérées dès que l'on s'éloigne de cet axe.

Des solutions de réduction ou de limitation des polluants et nuisances devront être favorisées dans le parti d'aménagement : écrans végétaux, techniques alternatives d'assainissement pluvial, limitation des vitesses.

L'étude d'impact précise aussi les caractéristiques naturelles et urbaines de la zone et donne les informations générales sur les quartiers environnants. Elle évalue également les impacts du projet sur l'environnement et définit les mesures compensatrices envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet pour l'environnement et la santé.

## PROJET D'AMÉNAGEMENT

### GÉNÉRALITÉS

Le site concerné occupe une surface d'environ 5 ha sur la commune de Saint-Marcellin.

Ce projet de quartier traduit une politique urbaine qui vise deux objectifs :

- Volonté d'assurer les mixités de logement et de fonction
- Volonté de créer de nouveaux logements pour les Saint Marcellinois et l'accueil de nouveaux habitants

Ce sera un lieu de centralité pour le Sud de la commune, assurant une fonction résidentielle et économique, par la possibilité d'implanter des commerces de proximité.

L'aménagement de ce nouveau quartier poursuit plusieurs objectifs :

- une offre diversifiée d'habitat par la création d'environ 260 à 300 logements répartis en petits collectifs, en habitats intermédiaires ainsi qu'en maisons individuelles accolées ou non ;
- la création d'un centre de quartier à la jonction de la rue Jean Rony et de l'avenue du Vercors accompagnant la nouvelle de la salle de spectacles, d'un ensemble de commerces et de services ;
- le développement d'espaces publics de qualité par l'arborisation de toutes les voies, la requalification de la rue Jean Rony, la création d'une place traversante entre les commerces et la salle des fêtes, l'instauration d'une « zone 30 » ;
- la création d'espaces verts fédérateurs par l'aménagement d'un mail vert, la mise en valeur des perspectives paysagères par la gradation de l'épannelage du bâti.

### ORGANISATION SPATIALE

Ce nouveau quartier projeté est organisé de manière à offrir des atouts pour la qualité de vie à ses habitants. Les constructions implantées le long des rues dégageront des parties centrales, appelées « coeurs d'îlot ». Ces « coeurs d'îlot » devront être aménagés en pleine terre et pourront être traversés par des chemins piétons/cycles. Ces espaces sont des poumons d'oxygène et des zones de rafraîchissement du climat. Ils pourront comprendre des zones humides de récupération des eaux pluviales, des plantations d'arbres de hautes tiges d'essences locales, des zones de jeux pour les petits et des bancs pour les riverains.

### PRINCIPES URBANISTIQUES

L'aménagement paysager de la zone consiste principalement à créer un paysage structuré autour de coeurs d'îlots verts, ainsi que d'un mail vert le long des rues de dessertes.

Les hauteurs maximales autorisées sur le secteur permettent un épannelage des constructions :

Le long des limites avec les lotissements existants : R+1+combles permettant l'implantation de maisons individuelles en bande ou groupées, avec des discontinuités possibles.

Dans la partie centrale : R+2+combles permettant des logements collectifs ou des constructions dites intermédiaires (sans parties communes (ou peu), avec des entrées individualisées pour chaque logement, des jardinets de part et d'autre, côté rue et côté jardin) ;

Le long de la rue Jean Rony : R+3+combles permettant la construction de bâtiments collectifs avec possibilités de commerces en rez-de-chaussée ;

Dans un souci permanent de la qualité de la vie des habitants, des prescriptions environnementales seront encouragées :

- la maîtrise de la place des voitures dans le quartier : stationnement le long de la voirie, absence de poche de parking, ajustage des dimensions des places de stationnement de la largeur des voies en fonction de la hiérarchie et des nouvelles formes prises par le civisme au volant (zone 30 ; cours urbaines ; ralentisseurs) ;
- la réduction de l'imperméabilisation des sols et le développement de la végétalisation et des zones de pleine terre ;
- la construction visant une Haute Qualité Environnementale.

### TRAME VERTE

L'aménagement paysager de la zone consiste principalement à créer un paysage structuré autour de coeurs d'îlots vert à usage public, ainsi que d'un mail vert public, le long de la voie reliant le lotissement de La Rivalière à la rue Jean Rony.

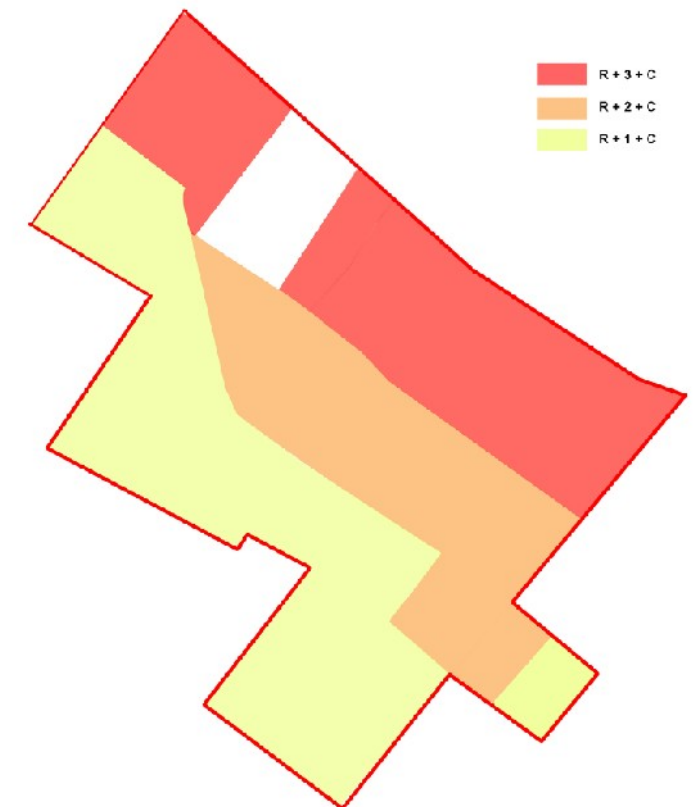
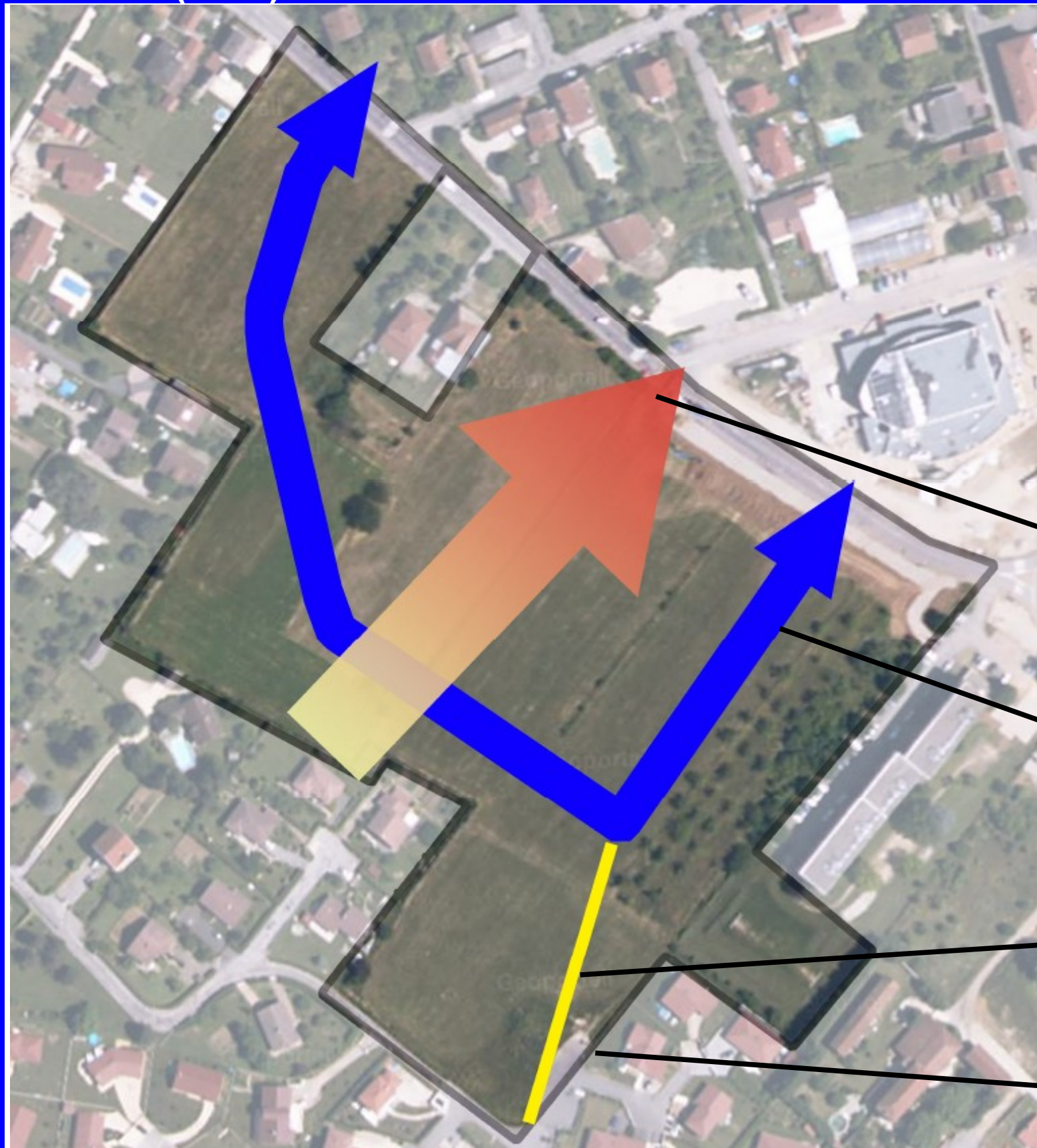
### VOIRIE AUTOMOBILE

L'aménagement de cette zone demande la création d'une voirie interne pour sa desserte. Cette voie sera reliée à la rue Jean Rony, en limite Ouest de la zone, avec un prolongement pour les piétons et cycles faisant le lien entre le lotissement de La Rivalière et la rue Jean Rony.



## PROJET D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

REPRÉSENTATION  
GRAPHIQUE



Principe des épannelages maximum autorisés

Principe de maillage viaire

Liaison piéton/cycle

Périmètre de l'orientation d'aménagement