SCÉNARIOS DE TRANSFORMATION DU PAYS VOIRONNAIS

Février - Mars 2011

Workshop organisé avec des étudiants
de 2ème année de master urbanisme et projet urbain

sous la direction de
Gilles NOVARINA, Professeur IUG
Maddalena MICHELETTO, Manager Projet CAPACities
Gabriel SIBILLE, Urbaniste INTERLAND

L'étymologie de projet est double, elle renvoie aux langues grecque ou latine :

- Proairesis signifie prise de distance par rapport à une réalité. Ce terme grec renvoie à une attitude qui ne recherche pas à se détacher de la réalité, mais qui vise plutôt à la cueillir à nouveau, à la recueillir, à rassembler les éléments qui la composent afin de saisir une unité derrière l'apparence de fragmentation.
- Proiectum renvoie à l'attitude de « se jeter en avant » et est synonyme de projection dans le futur, de prévision ou de prospective. Dans une telle perspective, le projet consiste en une activité d'imagination qui peut prendre la forme de recherches à caractère utopique.

Massimo Cacciari, 2003

SOMMAIRE

INTRODUCTION 4

COUTURES VERTES 7

POCHES DE NATURE URBAINE 15

HABITER 23

MOIRANS : PORTE 33

VOREPPE : PORTE 41

TERRITOIRE ARCHIPEL 49

SYNTHESE 63

INTRODUCTION

Du 13 au 21 janvier 2011, l'Institut d'Urbanisme de Grenoble a organisé dans le cadre du Projet CAPACities un workshop portant sur l'élaboration de scénarios de transformation du territoire situé à l'articulation du Pays Voironnais et de l'Agglomération Grenobloise. Ce workshop a regroupé vingt-cinq étudiants de nationalité française ou étrangère, inscrits en formation initiale ou continue. Il visait à proposer aux élus et aux professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme des images contrastées de l'avenir de leur territoire.

Un Schéma de cohérence territoriale est aujourd'hui en cours d'élaboration sur l'ensemble de Région Urbaine de Grenoble, qui prévoit la recherche d'une plus grande proximité entre activités et habitat, alors que le Pays Voironnais s'est doté en 2007 d'un Schéma de secteur qui préconise de placer l'autonomie au cœur du développement du territoire, de préserver un équilibre entre espaces bâtis et espaces non bâtis et de conforter l'organisation du territoire autour de pôles urbains et de bassins de vie. Dans le prolongement de cette réflexion que le Pays Voironnais a engagé une réflexion sur l'organisation des centralités. Un groupe d'étudiants de troisième année de licence géographie-aménagement (option urbanisme) a participé, par ailleurs, à un workshop, organisé dans le cadre du projet CAPACities, et s'est inspiré de cette réflexion pour proposer une réorganisation des centralités dans le Voironnais.

Les communautés d'agglomération du Pays Voironnais et Grenoble Alpes Métropole ont, depuis quelques mois, engagé un échange sur la constitution d'un pôle métropolitain et sur d'éventuels projets qui peuvent contribuer à mieux organiser le développement d'un secteur qui va de la branche ouest de l'agglomération au Pays Voironnais. Une réflexion plus approfondie est envisagée sur la Cluse de Voreppe-Moirans, secteur qui accueille à la fois deux pôles urbains (Voreppe et Moirans), un vaste parc d'activités (Centr'Alp) et des espaces agricoles et naturels de grande qualité.

L'objectif du workshop est de proposer des scénarios contrastés de mise en valeur de la plaine de Voreppe-Moirans, pensée comme un espace de transition entre les deux bassins de vie que sont l'agglomération grenobloise d'une part, le Pays Voironnais de l'autre. A côté des réflexions portant sur le redéploiement de Centr'Alp 3 et le devenir du pôle gare de Voreppe, une attention a été portée au devenir de ce que les Schémas directeurs de 1973 et de 2000 ont appelé les coupures vertes. Ces espaces agricoles, naturels et forestiers doivent en effet faire l'objet d'un véritable projet qui pose à la fois la question de leur sanctuarisation (conservation d'un espace qui évoluerait du seul point de vue agricole) et de la valorisation des activités diverses dont ils sont le cadre (accueil de nouvelles formes de production agricole, développement des loisirs, valorisation du patrimoine et du paysage).

Les scénarios proposés ont articulé trois échelles de projet :

- celle de la région Rhône-Alpes avec la confrontation entre deux hypothèses, celle de l'affirmation du Sillon Alpin et celle de la constitution d'une Voie Dauphine entre Lyon et Grenoble,
- celle du pôle métropolitain qui associe les deux agglomérations de Grenoble et Voiron,
- celle du local, c'est-à-dire de la plaine de la cluse de Voreppe-Moirans.

Une documentation a été fournie par le Pôle aménagement et transport du Pays Voironnais et après présentation des enjeux de développement par le président et les professionnels de la communauté d'agglomération, une visite de terrain a été organisé. Les étudiants ont ensuite eu six jours pour formaliser des scénarios qui ont été organisés autour des thématiques suivantes :

- les coutures vertes comme moyen de restructurer et de requalifier le paysage,
- l'organisation de poches de nature urbaine pour impulser une dynamique agricole fondée sur la proximité avec la ville,
- la structuration de l'urbanisation en un double ruban,
- le développement d'un archipel urbain dans une perspective de recherche de nouvelles relations entre ville et campagne,
- la valorisation de portes d'entrées dans le Pays Voironnais (Voreppe ou Moirans).

Le workshop a été encadré par une équipe associant universitaire (Gilles Novarina, professeur, Institut d'Urbanisme de Grenoble) et professionnels Maddalena Micheletto (architecte-urbaniste de l'agence Territorio, chargée de recherches CAPACities pour l'IUG) et Gabriel Sibille (architecte-urbaniste, INterland Lyon). Il a fait l'objet d'une première présentation devant les professionnels du Pôle aménagement et transports le 21 janvier 2011 à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, puis d'une présentation devant les élus et les professionnels de la communauté d'agglomération d'une part, les représentants de l'Etablissement Public du SCoT et les maires de l'autre. Cette réunion s'est tenue le 17 mars 2011 dans les locaux du Pays Voironnais.

Ce workshop n'aurait pas pu avoir lieu sans le soutien bienveillant de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais qui a constitué le dossier documentaire, fourni les fonds de plan informatisés, organisé les visites de terrain et les débats avec les élus. La direction de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble tient à remercier tout particulièrement le président de la communauté d'agglomération du Pays Voironnais, Jean-Paul Bret et les professionnels de cette même communauté, au premier rang desquels Céline Lucas, Laurette Lagrande, Emeric Martire et Dominique Pallier.

COUTURES VERTES

en pays Voironnais

entre connexions, structuration, requalification

CARREAU Fanny
CHEVALIER Aurélien
LIN Rong
THONNELIER Josselin

Trame bleue, trame verte

La présence de l'eau est très forte sur le territoire. Elle s'organise autour de l'Isère marquant fortement le paysage de la Cluse et de la plaine. De nombreux cours d'eau rejoignent l'Isère. On distingue les rivières permanentes et canaux d'irrigations des cultures, des cours d'eau temporaires. L'ensemble de ces cours d'eau assure un maillage du territoire, particulièrement marqué dans la plaine et dans la Cluse.

Les boisements, les espaces naturels et agricoles constituent une trame verte sur l'ensemble du territoire. Leur maillage comprend l'ensemble des territoires du Pays Voironnais. En revanche, il faut renforcer leur continuité pour la mise en place de corridors écologiques assurant la liaison entre les deux massifs, ou plus fortement la liaison entre les massifs et le corridor écologique déjà constitué par l'Isère et sa ripisylve. Ces corridors ont pour objectifs de maintenir et développer la biodiversité tout en assurant le passage de la faune. Pour autant la traversée des infrastructures et des zones urbanisées sont une difficulté majeure pour assurer la liaison écologique.

Une question d'échelles

A l'échelle du Grand paysage

Nous avons identifié et souligné le passage (est/ouest) de deux corridors de la biodiversité au nord ainsi qu'au sud de Voreppe et ce, entre les Parc Naturel Régionaux (PNR) des massifs de la Chartreuse et du Vercors. Dans le cadre de notre projet, nous envisageons de les qualifier et de les matérialiser au prisme du territoire de la plaine de l'Isère, notamment en nous appuyant sur des réservoirs de la biodiversité existants (bosquets, chenaux, cours d'eau, haies, plans d'eau, etc.). Dans les faits, cela devra se traduire par un renforcement végétal, ainsi que par le recours à un traitement différencié de leur « sillage naturel ».

A l'échelle de l'agglomération

Il importe dans le cadre de notre travail, d'appuyer les connexions douces et les « liaisons vertes » entre les agglomérations voironnaise et grenobloise. De fait, cela passe par la réalisation d'un maillage structurant de voies cyclables et de cheminements pédestres orientés nord/sud au sein de la plaine de l'Isère. La requalification de l'espace agricole en présence, aujourd'hui largement dénué d'identité et de qualités, doit à terme, enrichir un territoire tampon et favoriser, aussi bien la rencontre que les échanges entre les deux agglomérations. Cela doit se penser aussi bien en termes d'échanges écologiques, qu'en termes d'échanges humains ou bien encore économiques (valoriser et promouvoir les circuits courts de distribution des productions maraîchères issues de la requalification de l'espace agricole par exemple).

Unités paysagères et agricoles : Leur devenir en question

Un potentiel à développer

La structuration existante met en évidence trois grandes entités agricoles : L' « amphithéâtre » situé au sud de Voiron, la Plaine de l'Isère au sud de Moirans ainsi que la cluse de Voreppe. Ces trois ensembles de qualité nous apparaissent nécessaires à conserver pour assurer les continuités écologiques des corridors, préserver la biodiversité et créer un maillage cohérent sur le territoire. Malgré la préservation de leur vocation agricole nous n'emploierons pas le terme de sanctuarisation puisque il est important de créer des ouvertures et des liaisons entre chaque espace, mais aussi de les connecter aux espaces urbanisés. La formation de cette « matrice » paysagère répond à la centralité métropolitaine du pays voironnais formée par les communes de Voiron, Moirans et Voreppe.

Des propositions de valorisation

Le système en réseau va être assuré par l'aménagement de cheminements et le traitement paysager des infrastructures existantes mais aussi des limites de ces espaces : plantation d'arbres, haies arborées... L'objectif est de créer un paysage structuré en opposition aux vastes espaces nus existants. Ces cheminements mixtes devront assurer le passage du matériel agricole, la prolifération de la flore et le passage de la faune. Mais aussi représenter des sentiers de promenade à destination des piétons, cyclistes et pourquoi pas des parcours équestres.

Un élément structurant, de rencontre de ces flux, pourra être aménagé autour de la ferme, actuellement située au centre de la coupure verte représentée par la cluse de Voreppe. Ce secteur pourrait devenir le point d'impulsion et de diffusion de cette nouvelle dynamique agricole et touristique. Il accueillera par exemple une AMAP autour de cultures maraîchères et de nouvelles fonctions écologiques et pédagogiques. Cet espace pourrait à terme avoir une dimension touristique de rayonnement métropolitain, assurant une liaison avec l'agglomération grenobloise, complété par un traitement paysager de qualité du secteur le plus au sud de la cluse de Voreppe.

Penser l'urbanisation et les infrastructures existantes dans leur rapport au paysage et à l'environnement

Assurer un certain degré de perméabilité des espaces urbanisés

Les linéaires, routes, allées, ruelles et cours d'eau présents en milieu urbain, constituent autant de supports, autant de passages et de couloirs susceptibles de favoriser la diffusion du « vert » et de la « petite faune ». Dans ce sens, nous avons pensé l'« intensification » écologique du lit de la Roize traversant la commune de Voreppe mais aussi la traversée de la zone d'activité de Centr'Alp. Cette intensification se traduit par une mise en végétation des abords du cours d'eau et par la création d'une continuité soumise à un traitement paysagé différencié.

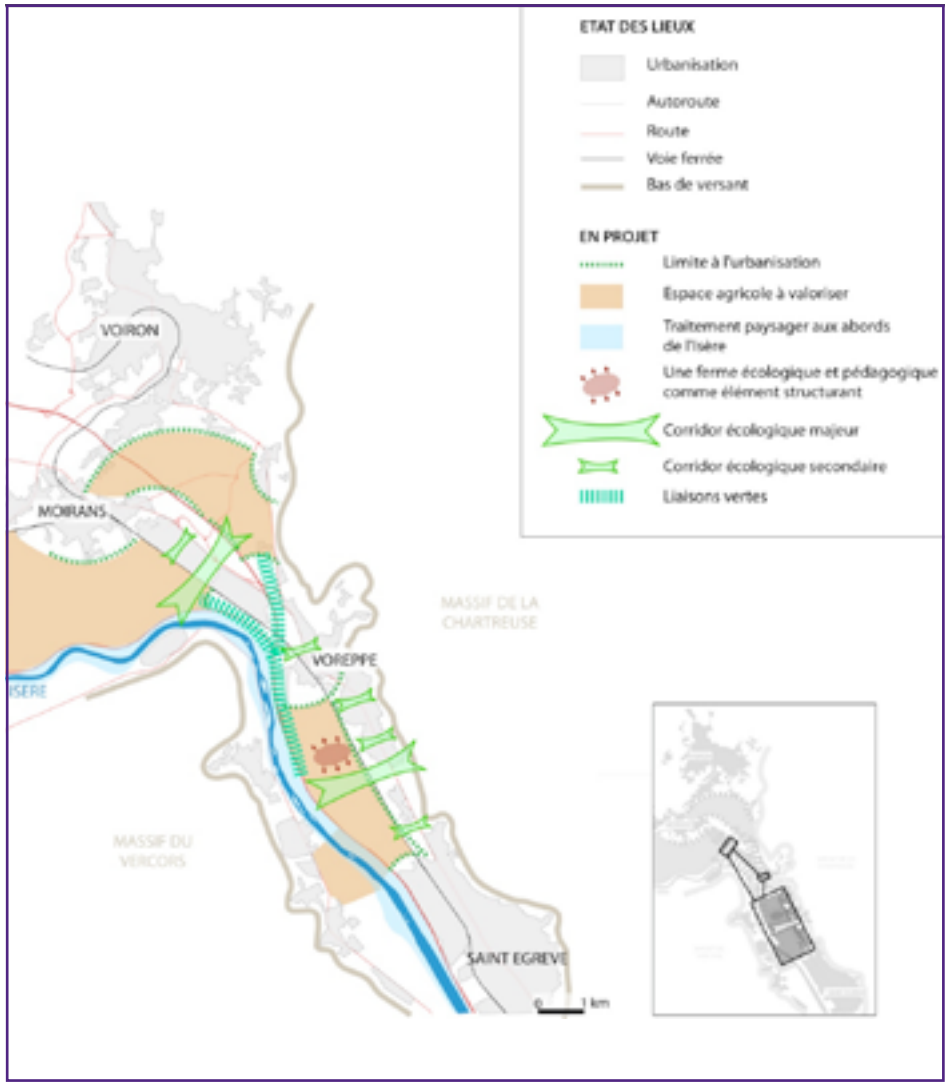
Le devenir de l'urbanisation

Dans notre schéma d'intentions, nous prévoyons de structurer l'urbanisation nouvelle par une densification du tissu existant des bas de versants de la Chartreuse à la voie ferrée. Dans la perspective de la création de la future ligne E de tramway ainsi que de la constitution de « transversales vertes » orientées est/ouest. Ces derniers éléments découpent le futur développement urbain en poches relativement denses et favorisent, par leur proximité, par leur qualité ainsi que par leur perméabilité, les échanges biotiques.

Le traitement des grandes infrastructures existantes

Afin d'atténuer le poids visuel des grandes infrastructures présentes au sein de notre territoire de projet, il nous importe également de considérer leur insertion paysagère par un traitement paysager des abords de leur parcours. Si ce genre de traitement contribue largement à embellir le paysage, il constitue un plus pour les automobilistes ou les utilisateurs de transports en commun qui voient leur parcours rythmé et enrichit par la présence d'un environnement diversifié.

Schéma d'intentions

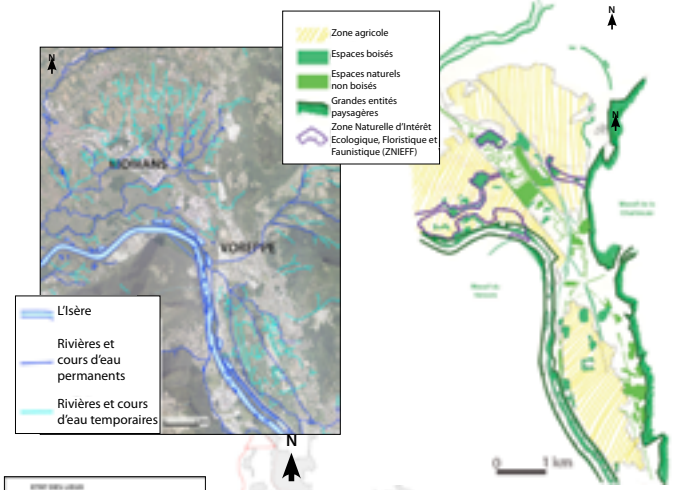


COUTURES VERTES EN VOIRONNAIS
ENTRE CONNEXION, STRUCTURATION ET REQUALIFICATION

A. CREER UNE TRAME VERTE EN APPUI D'UNE TRAME BLEUE EXISTANTE

1. DIAGNOSTIC

- Des espaces naturels fragmentés à connecter



- Des espaces agricoles à valoriser

Rythmer le paysage

Situation Pays Voironnais

Source : Carreau Fanny

Image de référence

Source : Grand-Sault (Nouveau-Brunswick)

Diversifier les cultures

Situation Pays Voironnais

Source : Lin Rong

Image de référence

Source : Le pays d'Aunis (Charente-Maritime)

2.ORIENTATIONS

Trois secteurs de projet :

Schéma conceptuel :

COUTURES VERTES EN VOIRONNAIS
ENTRE CONNEXION, STRUCTURATION ET REQUALIFICATION

B. CREER UN NOUVEAU PAYSAGE : DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1. MODELE DE VALORISATION DE L'ESPACE AGRICOLE SUD

- Des percées vertes

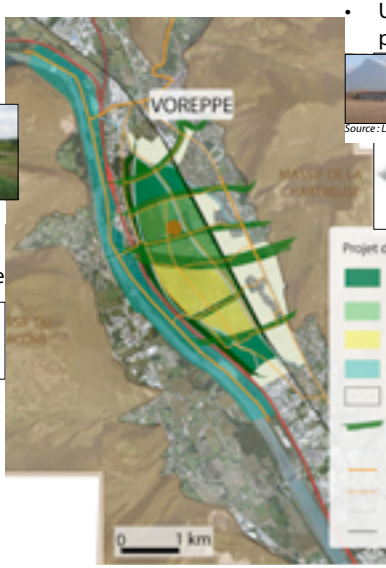
Source : Saint-Paulin (Québec-Canada)

- Coupe d'une percée verte

- Des cheminements mixtes

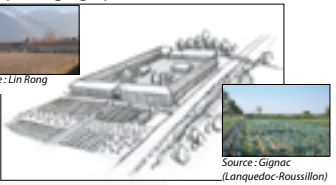
Source : Parc de loisirs de Bouvent (Bourg-en-Bresse)

Source : Chemin littoral (M.Carrière)



- Une ferme écologique et pédagogique associée à une AMAP

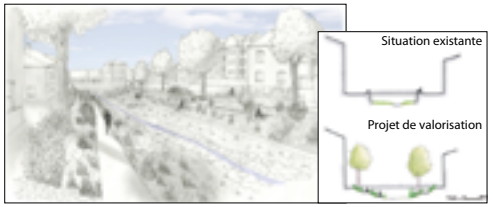
Source : Lin Rong



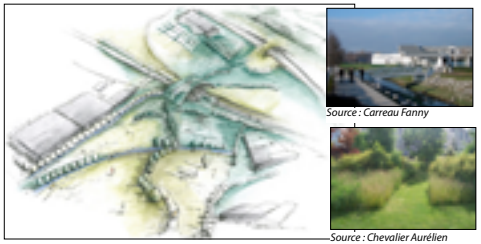
Source : Gignac (Lanquedoc-Roussillon)

2. ASSURER UNE PERMEABILITE DANS LE TISSU URBANISE

- Traversée de Voreppe



- Traversée de Centr' Alp



Source : Carreau Fanny

Source : Chevalier Aurélien (Jardin de l'ENS)

3. DESSIN D'ENSEMBLE DU PROJET

POCHES DE NATURE URBAINE

La clairière urbaine

DUCRETTET Kévin
MARQUIS Floraine
PARIS Bertrand
PROFIT Marion

Viabilisation économique pour résister à la forte pression foncière

Conservation et valorisation du patrimoine agricole

La conservation et la valorisation du patrimoine agricole passe par sa protection, son développement économique et la création d'une plus-value importante des surfaces concernées. Il s'agit en effet de près de 3500ha de terrains dont une grande partie directement affectable à l'agriculture qui sera diversifiée, notamment sur les zones du Gay et de l'île Gabourg.

Les Îles (la plus grande surface de nos trois espaces de travail) conserveront une vocation agricole de grandes exploitations, céréalières ou autres, tandis que le Gay aura une vocation plus mixte (en termes de types de cultures et d'usage de l'espace), à l'image de la « clairière » de l'île Gabourg. Cette dernière, située au niveau de la cluse, nous permettra d'illustrer plus précisément les orientations déclinées ici.

L'objectif est également de favoriser les cultures de qualité, à travers une gestion raisonnée des ressources, une utilisation modérée de produits phytosanitaires, voire un passage à l'agriculture biologique en fonction des possibilités (terrains pollués, proximité de l'autoroute...). Cette volonté s'accompagne d'une action de sensibilisation, de formation et de subventionnement sur le moyen terme pour les agriculteurs de la zone, encouragés ainsi à valoriser leur terrain en tant qu'espace agricole. Ceci afin de desservir les agglomérations environnantes en produits de qualité, pour favoriser la reconnaissance de ces espaces comme des lieux essentiels et qualitatifs de production agricole.

Orientation ludique

L'orientation ludique est essentielle pour créer un attrait auprès des populations métropolitaines et urbaines alentours : le potentiel de paysages et de nature en plein cœur de la Région Urbaine Grenobloise en fait un espace d'exception, à mi-chemin entre les massifs du Vercors et de la Chartreuse. Le développement d'activités sportives (sentiers de VTT et randonnée, centre équestre...) et de tourisme local (restaurant, espaces de cueillettes, ferme éducative...) est essentielle au développement harmonieux de cet espace avec son environnement direct.

Création et valorisation d'une centralité agricole et ludique

La conservation sur le long terme de ces espaces comme espaces agricoles nécessite une politique ambitieuse de valorisation et de viabilisation économique pour garantir une capacité de résistance à la pression foncière, notamment au niveau de l'île Gabourg, directement en lien avec la Métro.
Diverses solutions complémentaires sont envisagées. Ainsi, la création de coopératives par secteur d'activité (maraîchage, horticulture, exploitations céréalières) permettra de donner une force aux agriculteurs face aux grossistes. En appui à ces coopératives, la création d'une AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) vise à gérer les espaces de vente fixes, situés aux abords directs des zones de travail, ainsi que l'alimentation des marchés et commerces des agglomérations, faisant ainsi des « poches de nature » de véritables ventres des communautés de communes alentours.
La transition agricole, notamment sur le Gay et l'île Gabourg, vise à faire passer à terme d'une agriculture céréalière vers une agriculture maraîchère et vivrière, destinée à alimenter le marché local, comme évoqué ci-dessus. Ce processus passera par des dispositifs d'évolution douce des pratiques et de réaffectation des terres, à travers d'outils comme la SAFER, et l'attrait d'une activité rentable à travers de la diffusion de ces produits sur le territoire.

Ancrage sur le territoire urbain

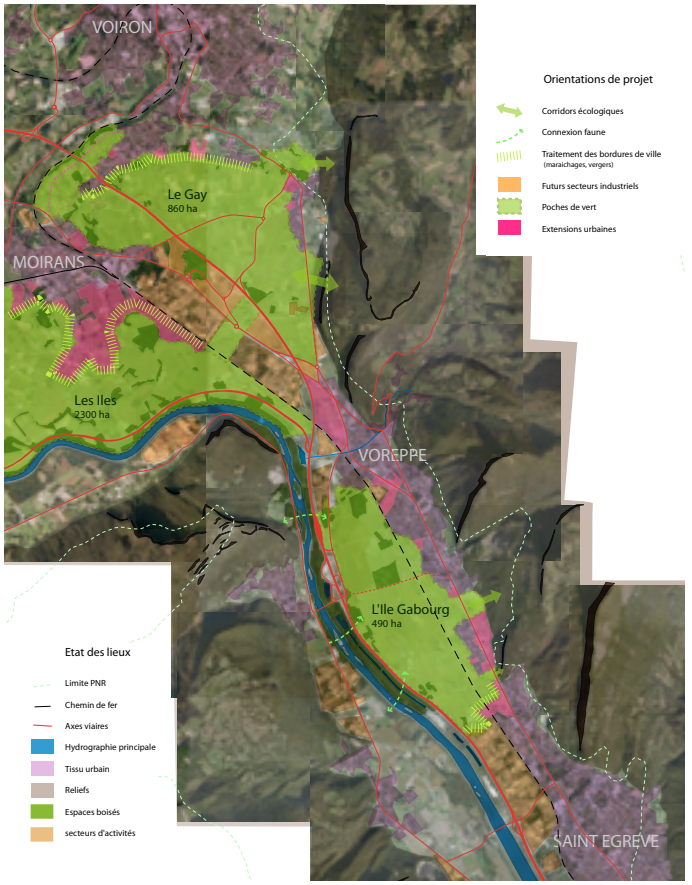
La viabilisation économique du terrain passe également par l'acceptation de sa situation : au centre d'un tissu urbain voué à se densifier et d'un réseau d'infrastructures importantes (voie de chemin de fer, autoroute, route nationale, transports en commun) dus à son positionnement au cœur de la RUG. C'est à la fois un risque pour cet espace (pression foncière) et une force : il constitue ainsi un véritable espace de respiration, à divers niveaux, pour les habitants du pays voironnais et plus largement de l'agglomération grenobloise.
Ces espaces, au moins pour le Gay et l'île Gabourg, doivent donc être inscrits sur le territoire, à travers des stratégies différenciées selon leurs spécificités. Nous développons cette idée sur l'île Gabourg pour illustrer ces propositions. Cela passe par une définition fine et une qualification des bordures de ville.
Cet ancrage n'empêche pas d'assumer l'aspect rural des zones de projet. Il faut donc renforcer les qualités paysagères de ces zones périphériques en évitant le tout-urbain et en préservant les vues depuis ces espaces vers les massifs, et vice-versa. Le traitement de ces vues est un aspect important dans le cadre du travail sur les bordures de ville.

La Clairière et ses franges

Cette clairière agricole peut se lire en trois espaces : tout d'abord, le parc, qui sert de frange permettant de faire le lien avec la zone urbaine, tout en l'isolant des nuisances de la ligne de chemin de fer, avec un cheminement en balcon tout son long. Ensuite, un espace central, un « ventre » agricole avec des cultures maraîchères et horticoles, concentrant les équipements ludiques et divers, comme un « restaurant agricole », un point de vente permanent des produits agricoles, ... le long de l'allée centrale. Et enfin une ceinture agricole, avec la conservation des cultures céréalières, la mise en place de vergers, et de jardins familiaux en bordure de la ville. Nous prévoyons de développer ceux-ci, en fonction du succès rencontré par les premiers jardins installés.
Le corridor entre le ventre et la Chartreuse, afin de légitimer son maintien comme une coupure verte, accueillera des activités ludo-économiques attrayantes pour les populations urbaines et péri-urbaines. Il s'agira notamment de jardins partagés, comme évoqués précédemment, d'un deuxième point de vente permanent (plus accessible en transports en commun, plus urbain) axé plus particulièrement sur des espaces de « libre-cueillette » installé sur ce corridor.
Un travail particulier est effectué autour de l'aspect paysager du site, autour du cadrage du paysage, notamment, grâce à des alignements d'arbres, des cônes de vue depuis l'autoroute, mais aussi des points de vue ponctuels, comme le belvédère à l'entrée sud de la Clairière. De même, une lisière arborée permet de constituer une zone tampon avec l'autoroute, tout en créant un point de vue agréable vers le Vercors.
Afin de rendre cet espace viable, il est cependant nécessaire de constituer un pan économique solide et attrayant. Dans cette optique, la forte valeur ajoutée en termes d'activités et de production agricole, qui vise la qualité plus que la quantité, a notamment pour objectif de valoriser les terrains urbanisés alentours. Il s'agit d'accueillir une population avec un pouvoir d'achat suffisant pour faire vivre ce commerce de proximité repensé. Ces populations ont la volonté et la capacité de s'opposer à la dégradation de leur qualité de vie qui résulterait d'une urbanisation au détriment des zones à vocation agricole.
La vocation de ces zones urbaines est donc de devenir un espace agréable à vivre, proche d'équipements ludiques et de commerces de qualité, et donc tirant sa qualité de cet espace agricole.

Une logique de boucles en modes doux, pour lier les espaces

Une réflexion poussée a été consacrée aux flux de circulations sur la Clairière. Il s'agissait de préserver l'aspect rural et la vocation agricole du lieu, tout en facilitant les liaisons aux zones urbaines, avec un fort accent sur les modes doux.
Une logique de boucle a donc été pensée à une échelle plus large que la clairière, pour créer des circuits cycles, en dur, et piétons, en chemins, le long de la ligne de chemin de fer, au milieu du parc, et le long de la lisière arborée, au sud, avec un lien vers la piste cyclable le long de l'Isère. Un maillage plus fin au centre de l'espace permet de profiter plus pleinement de celui-ci.
La circulation automobile de transit est limitée à l'allée centrale, aménagée comme un boulevard urbain. Cette voirie élargie accueille une piste cyclable, des cheminements piétons, des stationnements... Elle permet la desserte des équipements centraux de l'espace, tout en créant une connexion entre ceux-ci, l'autoroute et les zones urbaines à l'est.
L'accessibilité des espaces est donc primordiale, pour éviter un enclavement trop important de cette zone agricole. La desserte des équipements ludiques centraux, des jardins familiaux, des espaces de cueillette et des points de vente, notamment, sont les éléments principaux de ce schéma des circulations.
Il s'agit également de favoriser l'attrait de cette clairière comme espace de balades pour les riverains, mais aussi, grâce aux transports en commun, pour les habitants des communes, et des agglomérations, alentours. Cet espace pourra également s'ouvrir sur des balades plus larges à travers les trois poches du projet, et les massifs montagneux et leurs Parcs Naturels Régionaux (notamment grâce à la piste cyclable le long de l'Isère).



Situation des trois poches et orientations générales du projet

Situation

- Plus de **3500ha de surface de projet** répartis sur **3 espaces**
- Une situation stratégique : **au cœur de la RUG**, entre le Pays Voironnais et la Métro ; et entre deux Parcs Naturels Régionaux : la Chartreuse et le Vercors
- Une potentialité agricole très forte face à une pression foncière très importante

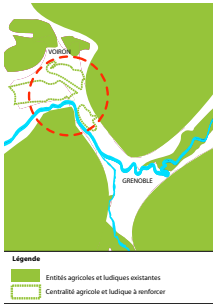
Une ouverture végétale à conserver vers la vallée de l'Isère

Des corridors à maintenir entre la plaine et le côteau

Objectifs

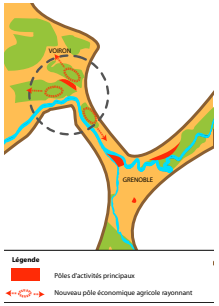
- Création et **valorisation d'une centralité agricole et ludique**

- Résistance à la pression foncière *via* une politique ambitieuse de valorisation et de viabilisation économique
- Solutions complémentaires : création de coopératives, d'une AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) pour gérer des espaces de vente fixes et l'alimentation des marchés et commerces des agglomérations.
- Transition agricole, notamment sur le Gay et l'Ile Gabourg, pour passer d'une agriculture céréalière à une agriculture maraîchère pour le marché local, comme évoqué ci-dessus. Ce processus passera par des dispositifs doux d'évolution des pratiques et de réaffectation des terres, à travers d'outils comme la SAFER.

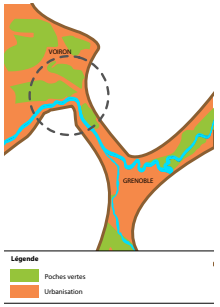


• Viabilisation **économique** pour résister à la forte pression foncière

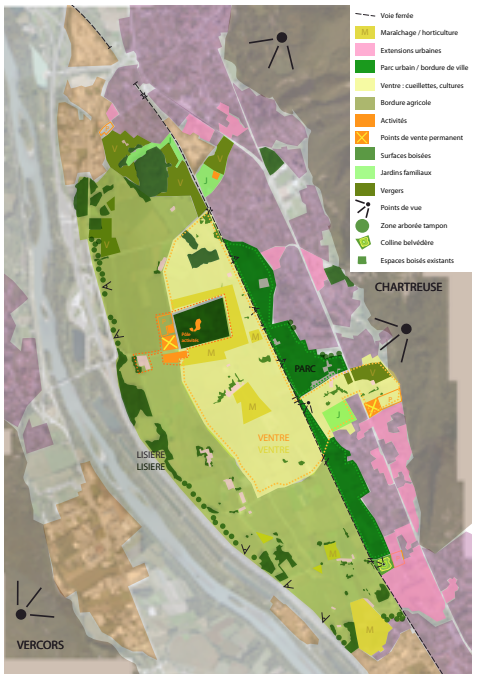
- Protection, développement économique et création d'une plus-value importante des surfaces concernées.
- Diversification des activités (agricoles et ludiques).
- Réorientation de certaines zones, notamment l'Ile Gabourg, traitée plus spécialement ici.
- Donner une orientation ludique pour créer un attrait auprès des populations métropolitaines et urbaines.
- Développement d'activités sportives (sentiers de VTT et randonnée, centre équestre...) et de tourisme local (restaurant, espaces de cueillettes, ferme éducative...).
- Mise en valeur du paysage.



• Ancrage sur le territoire urbain



- Ces poches sont au centre d'un tissu urbain voué à se densifier, au cœur de la RUG. C'est un danger et une force : forte pression foncière, mais véritable espace de respiration.
- Il est nécessaire de les inscrire, chacune spécifiquement, sur le territoire. Nous développons cette idée sur l'Ile Gabourg pour illustrer ces propositions.
- Définition fine et qualification des bordures de ville.
- Assumer l'aspect rural des zones de projet : renforcer les qualités paysagères de ces zones périphériques, préserver les vues...



La clairière et ses franges

Cet espace est divisé en 3 zones : un **parc** ; un **espace central** avec un « ventre » maraîcher et horticole, concentrant les équipements en son centre ; et enfin une **ceinture agricole**, avec des cultures céréalières, des vergers, et des jardins familiaux en bordure de la ville.

Le **cadrage du paysage** est permis grâce à des alignements d'arbres, des cônes de vue depuis l'autoroute, et des points de vue ponctuels sont aménagés, notamment le belvédère à l'entrée sud du site.

Le **parc urbain** s'étend entre la ville et le chemin de fer, avec un cheminement en balcon, pour permettre une vue sur le territoire tout en coupant les nuisances.

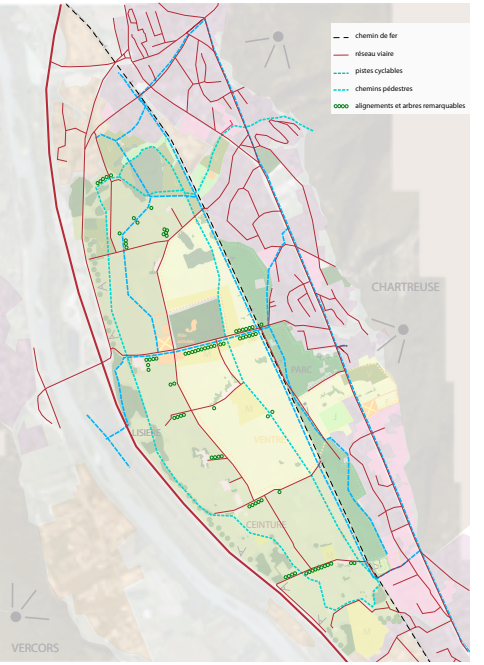
Une lisière arborée permet de constituer une zone tampon avec l'autoroute.

Une logique de boucles en modes doux, pour lier les espaces

Les circulations sur l'espace sont focalisées essentiellement sur les transports agricoles et riverains, mais aussi, et surtout, sur les **modes doux**. Une logique de boucles à l'échelle du territoire permet la constitution de circuits piétons, cycles... Avec, **au centre, des équipements ludiques** le long d'une **allée centrale arborée**, seule voie de transit, aménagée dans sa largeur (voir coupe ci-contre).

Les **liaisons avec les zones urbaines** sont favorisées, tout comme les liens avec les pistes cyclables existantes à l'échelle de l'agglomération, comme celle longeant l'Isère.

Le maillage se tisse ainsi entre le Parc, les zones urbaines alentours, et la clairière agricole.
L'accent est mis sur l'accessibilité des espaces et des équipements depuis les transports en communs, les zones urbaines, ...



Images de références : la butte, l'allée centrale, les usages : cueillette et ferme pédagogique, des surprises dans le paysage et les vergers

Coupe de principe (axe nord/sud) de l'allée centrale

Une transition paysagère à réaliser entre le côteau et la plaine

Un vaste territoire propice aux promenades

Une clairière agricole à sauvegarder

Un bâti remarquable à valoriser avec de nouvelles fonctions

UN DEVELOPPEMENT EN DOUBLE RUBAN

Habiter en pays Voironnais

BOSSON Pauline
PLARD Anne-Sophie
ULAN Clément
ZAHALCA Alexandra

UN DEVELOPPEMENT EN DOUBLE RUBAN

Structuration de l'habiter sur la plaine Voiron-Moirans-Voreppe

Bourgs historiques : Ils datent du Moyen Age pour la ville de Voiron comme en témoigne la présence de l'église St Pierre, de la tour Barral, et des vestiges du château Barral. La ville de Moirans était très fréquentée à l'époque romaine, car sa situation géographique la place sur l'axe entre l'Italie et Lyon. Voreppe s'est développé au XIVe siècle grâce à la présence de l'eau notamment pour l'activité agricole.
Maisons de ville : bâtisses de caractère en direction de la gare SNCF et vers le Nord du bourg.

Collectif : à Voreppe, l'habitat collectif dense se situe dans un quartier appelé « Bourg Vieux ».
Sur tout le territoire voironnais, en périphérie des villes on observe cette typologie de l'habitat.

Hameaux isolés : on les trouve en plaine, généralement liés à l'activité agricole, sous la forme de fermes de caractères.

Lotissements participent au mitage du territoire caractérisé par la maison individuelle très consommatrice d'espace. De plus, les rues sont sans issues pour la plupart, donnant parfois des formes très spécifiques au lotissement (ex : forme en raquette). Dans le cas de Moirans, le développement pavillonnaire sous forme de lotissements s'est étendu à l'Ouest en direction de Tullins.
En périphérie de Voiron, le mitage grignote progressivement en direction du sud sur les terres agricoles.

Activités : Moirans s'est développé en direction de Voreppe et inversement Voreppe s'est développé en direction de Moirans créant le pôle d'activités Centr'Alp.

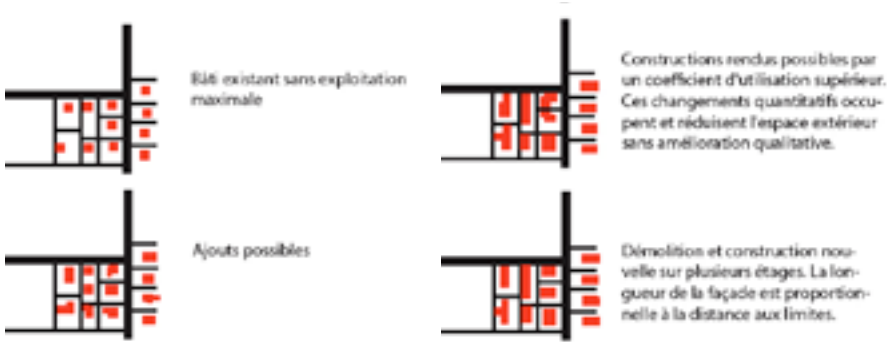
Projet : Une centralité linéaire et une ville autonome

1er ruban : ruban minéral

Objectifs :

- Développer l'offre résidentielle en adéquation avec l'évolution de l'emploi
- Offrir une typologie de l'habitat diversifiée en maîtrisant la consommation de l'espace
- Mixer activités et habitat pour les rapprocher
- Favoriser une organisation linéaire solidaire
- Intensifier en priorité l'urbanisation des espaces urbains existants pour délimiter un bassin de vie
- Réduire les concurrences entre les collectivités locales pour un bon équilibre du territoire

Projection : Une ville linéaire pour un pôle d'économie productive
Pour conforter le développement de Moirans en direction de Tullins et le développement de Voreppe en direction de l'agglomération grenobloise, une continuité urbaine bâti est proposée pour créer une ville linéaire en forme de ruban allant de Grenoble à Tullins en passant par Voreppe, le centre d'activité Centr'Alp, Moirans et Vourey.
Mixer l'habitat entre du bâti intermédiaire et du petit collectif mais aussi en densifiant les parcelles en lots existantes.



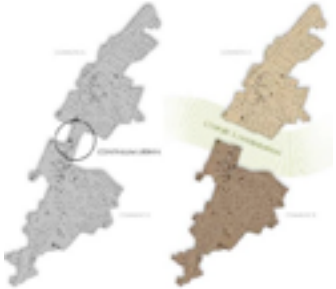
Source : Pascal Amphoux

Comme nous l'avons vu dans l'analyse préalable du Pays voironnais, la typologie de la maison individuelle sous la forme du lotissement est très présente en périphérie des villes.
Nous préconisons d'appliquer la théorie de Pascal Amphoux sur notre terrain d'étude. Cela se matérialise par des constructions dans les espaces libres au cœur des lotissements.

Justification de la forme

Cette évolution en forme de ruban s'appuie sur l'hypothèse de l'arrivée de la ligne E de tramway de l'agglomération grenobloise jusqu'au Fontanil dans un premier temps et jusqu'à Voreppe dans un second temps. Cette ligne pourra prendre la forme de tram-train. On imagine alors la forme d'un train dans les espaces les moins denses et la forme d'un tramway, avec des arrêts réguliers dans les espaces les plus urbanisés.
Une bande verte permet de délimiter l'urbanisation linéaire au nord et au sud avec les terres agricoles.

2e ruban : ruban végétal



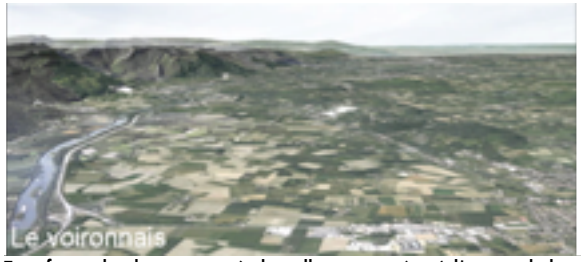
Objectifs :

- Favoriser une organisation linéaire solidaire
- Intensifier en priorité les espaces urbains existants pour délimiter un bassin de vie pour éviter la diffusion discontinue
- de l'habitat au sud de la ville
- Donner une identité paysagère aux quartiers d'habitat

Projection : un ruban végétalisé pour ceinturer le pôle d'économie résidentielle

Coupure verte sous la forme d'un bois récréatif entre Voiron et Moirans pour créer un espace de fraîcheur périphérique. Pour maîtriser le développement urbain au sud de Voiron, une ligne végétalisée accueillant un parcours cyclo-pédestre permettra de rejoindre La Buisse jusqu'à Moirans en longeant la commune de Voiron et de Saint-Jean de Moirans par le sud.

Pour la ville de Voiron, créer une densité au sud pour renforcer le pôle d'économie résidentielle.
« L'économie résidentielle, que l'on distingue habituellement de l'économie productive et de la sphère publique, regroupe les activités destinées à satisfaire les besoins essentiels des populations : services aux particuliers, construction, santé, action sociale, commerce de détail, activités financières, transports de voyageurs... ».



Toutefois, si les dynamiques résidentielles peuvent être à l'origine de la création d'activités et d'emplois, elles doivent être maîtrisées car elles s'appuient sur des équilibres parfois fragiles : gestion du cadre de vie, mixité sociale... » (L'économie résidentielle, levier du développement des territoires ?, avril 2008).

Justification de la forme

Utiliser la forme existante au sud-est où l'on repère la délimitation entre l'espace agricole et le sud de la ville de Voiron. On observe une amorce de route, sur laquelle va s'appuyer la future voie douce. Elle délimitera de façon nette l'espace agricole au sud de l'espace urbanisé au nord. Cette voie végétalisée sera dédiée aux modes doux à la fois piétons et cyclables, créant ainsi un espace de promenade récréatif familial.

Conclusion

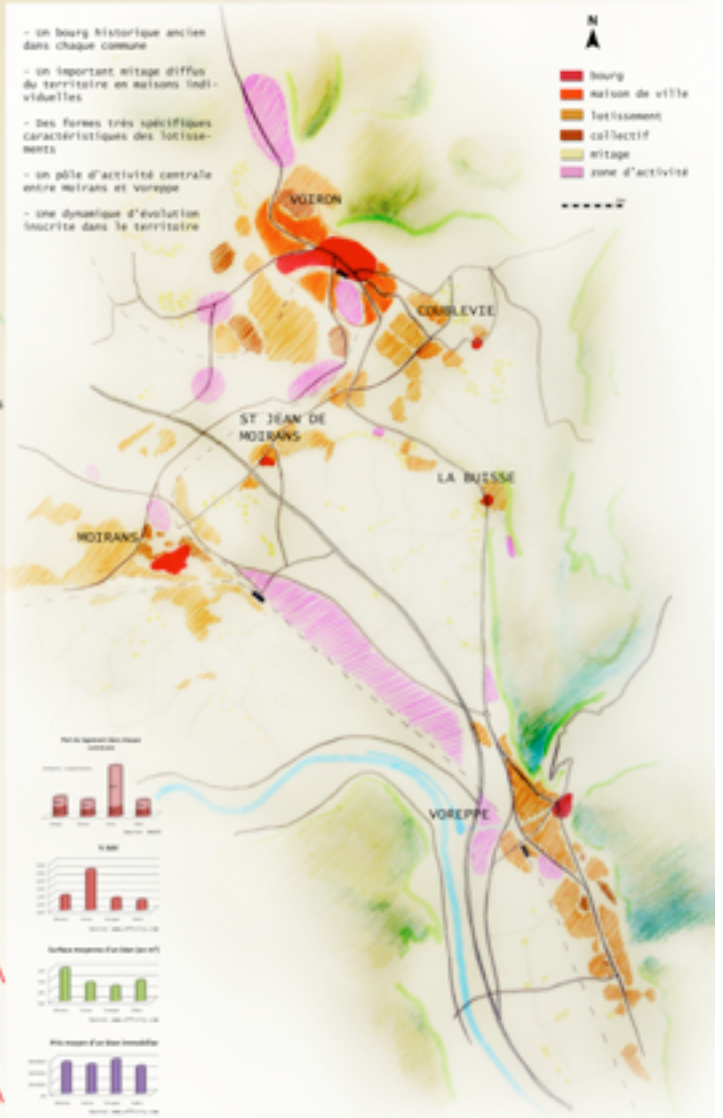
Les frontières institutionnelles n'ont plus de sens dans le développement urbain. Les choix et le quotidien des habitants dépassent l'appartenance à une seule collectivité.

Deux espaces,une dualité

Axes de développement des villes

Typologie des lotissements

- un bourg historique ancien dans chaque commune
- un important mitage diffus du territoire en maisons individuelles
- des formes très spécifiques caractéristiques des lotissements
- un pôle d'activité centrale entre Moirans et Voreppe
- une dynamique d'évolution inscrite dans le territoire



Un double ruban

Desserte tram-train E

Référence ZAC mixte à Blagnac

Coupure verte

1 Voreppe

La porte de l'agglomération grenobloise

Rattacher à l'extérieur vers l'agglomération grenobloise

Attract économique de Centr'Alp

Création d'intermodalité en renforçant la gare et offrant une desserte tramway

2 Centr'Alp

Une zone d'activités mêlant mixité sociale, urbaine, d'usage et de pratiques

Située entre deux zones agricoles, Centr'Alp s'insère à son passage avec une délimitation urbaine de son territoire.

Elle intègre des modes de déplacements doux qui lui permettent de relier les villes de Voreppe et Moirans mais aussi le cœur des agglomérations grenobloise et voironnaise.

Elle devient une véritable centralité économique et urbaine.

L'attractivité du territoire est pleinement renforcée

MOBILITE

HABITAT

ESPACES VERTS

COMMERCES ET SERVICES

MOBILITE

HABITAT

EQUIPEMENT PUBLIC:

Lycée Pierre Béghin

3 Moirans

Une «Ville étape depuis toujours

Située entre Voreppe et Tullins

Lieu de transit national (tramway, routes,autoroute, déplacements doux)

Densification de Centr'Alp + urbanisation Frange Sud de Moirans

MOBILITE

HABITAT

4 Vourey

Le bénéfice du tram

Offre de transport fiable aujourd'hui

Création d'une desserte tram-train

Accroissement offre économique et résidentielle

Urbanisation vers la ligne ferroviaire

MOBILITE

HABITAT

5 Tullins

Une nouvelle opportunité

Située sur la ligne grenoble-valence, avec une orientation vers Valence

Maintien desserte tram-train pour rejoindre Tullins de Moirans et Grenoble

Renforcement du ruban urbanisé créé

MOBILITE

HABITAT

MOIRANS

Porte du pays Voironnais

ADAM Aurélien
BARBIEUX Antoine
GASNIER Marielle
GRANGER Maxime
LAMBERT Fabien

MOIRANS : PORTE DU PAYS VOIRONNAIS

Introduction

Notre projet, sur le sud du Pays Voironnais, cherche à aborder trois échelles. Tout d'abord, l'agglomération ne possède pas de pôle structurant à l'échelle du Sillon Alpin. Les gares du Pays Voironnais ne sont pas desservies par les itinéraires majeurs comme Valence-Chambéry. De plus, le projet de « Shunt » qui consiste à accélérer l'accessibilité de Lyon par rapport à Grenoble écarterait davantage la commune de Voiron, qui serait consacrée uniquement à la desserte locale. Dans les pratiques, le territoire voironnais est donc vécu comme un lieu de passage sans visibilité apparente.

Le diagnostic sur les déplacements mentionne également que l'ensemble du bassin sud du Pays Voironnais est bien connecté en voiture et en transports en commun avec l'agglomération polarisante de Grenoble. Aujourd'hui, la branche nord-ouest du « Y » grenoblois est la plus fréquenté en termes de trafic routier, qu'il convient d'atténuer dans le futur. Le projet de la ligne E du tramway jusqu'au Fontanil constituerait alors une alternative à l'engorgement routier sur cette branche de l'agglomération grenobloise, dont pourrait bien profiter le sud du voironnais.

A l'échelle du sud de l'agglomération voironnaise, les déplacements intercommunaux en TER sont en nette augmentation. Néanmoins, les trois grandes polarités de vie et d'emplois de la plaine voironnaise (Moirans, Centr'Alp et Voreppe) restent mal connectés localement aux transports en commun et aux modes doux.

Il convient, dans le cadre d'un projet de territoire, d'interroger l'attractivité future des polarités voironnaises et particulièrement à l'organisation des déplacements. Le territoire manque, à l'échelle du grand territoire, de visibilité. De ce fait, doit-on renforcer le rayonnement de la ville-centre de Voiron ou organiser le territoire de manière polycentrique en consolidant les bassins de vie et d'emploi de la plaine voironnaise?

Le grand territoire : la structuration d'un réseau de déplacement

Notre réflexion vise à renforcer un pôle structurant à l'échelle de l'agglomération grâce à une mise en réseau des bassins d'emplois et résidentiels. Ce projet de territoire doit articuler « urbanisation, préservation de la coupure verte et transports », en lien avec l'agglomération grenobloise.
Ainsi, notre raisonnement vient appuyer le renforcement de la gare ferroviaire de Moirans, nœud névralgique en termes de réseaux de transport. La gare de Moirans est en effet la porte d'entrée de l'agglomération grenobloise lorsque l'on vient de Valence et de Lyon. De plus, le projet du « Shunt » sur la ligne Grenoble-Lyon aurait pour ambition d'exclure Voiron des dessertes rapides et la place de Moirans serait, au contraire, renforcée. Ce renforcement du pôle ferroviaire aurait un impact sur l'urbanisation de ce secteur. Le développement de l'urbanisation serait privilégié suivant l'axe Moirans-Voiron, préservant ainsi une coupure verte entre Moirans et Voreppe.

La commune de Moirans est également un lieu de vie dans le Pays Voironnais. Avec près de huit mille habitants, elle connaît une augmentation constante de sa population depuis 1975. La commune dispose de nombreux équipements publics pour une ville moyenne: Hôtel de Ville, gendarmerie, centre de secours ainsi, que des équipements socioculturels, scolaires, de santé, de loisirs et une piscine.
Moirans est également un moteur économique du pays voironnais avec l'implantation de Centr'Alp sur celle-ci. Deux lignes de bus desservent peu fréquemment cette zone économique alors qu'il s'y trouve un lycée, plus de 8 000 emplois dont la moitié se trouve sur Moirans, et pour finir des activités de recherche.

Il convient donc de coordonner deux échelles de projet à propos de cette nouvelle organisation des polarités du pays.

La première vise à consolider le rabattement autour de la gare de Moirans, nœud ferroviaire du pays voironnais. Les fréquences d'arrêt TER en gare de Moirans, seraient renforcées par des trains directs, afin de relier efficacement l'agglomération voironnaise à Valence, Lyon et au réseau à grande vitesse (LGV). Le rabattement autour de la gare de Moirans peut être étendu aux liaisons Transisère Express 7320 reliant Grenoble et l'aéroport international de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs. Ainsi, la desserte de Charnècles sur cette ligne pourrait être déplacée vers la gare de Moirans, futur pôle structurant du bassin voironnais.

Cette nouvelle structuration ferroviaire à l'échelle régionale se doit d'être complémentaire localement avec l'accessibilité du grand bassin sud de la plaine voironnaise. La géographie du site (sortie de cluse) et la présence de Centr'Alp entre Moirans et Voreppe nous incite à organiser un réseau de desserte en transport en commun « en collier de perle » tout en connectant cet axe à la ville de Voiron. En termes de tracé, un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) prendrait accroche au terminus de la ligne E du tramway à Fontanil pour relier centres bourgs, gares TER, certains équipements communaux et zones d'activités des communes de Voreppe, Moirans et Saint-Jean de Moirans jusqu'à Voiron. Le faible nombre d'arrêt permettrait d'augmenter la vitesse commerciale du bus et l'augmentation des fréquences rendrait ce dispositif de transport en commun plus attractif.

Après les transports en commun, il convient de restructurer le petit territoire, par une voie douce reliant Voiron aux berges de l'Isère en passant par la gare de Moirans. Le réseau cyclable est aujourd'hui discontinu entre Voiron et Moirans et ne possède aucune connexion à la voie verte le long de l'Isère, cheminement de loisir d'envergure départementale. Le renforcement de la polarité de Moirans, en termes de transport en commun, est une occasion pour l'agglomération de restructurer et de reconnecter le réseau cyclable « mode doux » de Voiron à Moirans en le faisant transiter par la gare multimodale.
A travers un emboitement de réseau de transport performant, une polarité d'entrée du territoire voironnais peut émerger à Moirans du fait de sa position géographique intéressante. Il convient d'optimiser dans un second temps et en termes d'aménagement spatial, la position de Moirans au cœur du pays voironnais.

Le petit territoire : l'aménagement autour de la gare

Faire de Moirans une commune de rabattement principal à l'échelle du pays voironnais ne serait pas une fin en soi dans le contexte où il est important de croiser densité urbaine et densité des flux dans les villes. En effet, la politique de densification autour des gares est un sujet d'actualité, où les gares sont vouées à devenir des nœuds d'urbanité.

Le contexte spatial autour de l'actuelle gare de Moirans offre de nombreuses opportunités de réaménagement. D'une part, les parkings de stationnement relais ne sont pas adaptés et sont en sous capacité par rapport aux usages quotidiens. D'autre part, la connexion entre la gare et le centre bourg est mal assurée et le quartier de gare, pour l'instant peu investi. Le territoire de la gare ne constitue donc qu'un lieu de passage. De plus, le foncier autour de la gare est abondant.

On note donc un réel enjeu de réorganisation du développement urbain autour de la gare de Moirans afin d'améliorer son attractivité. Notre projet a pour ambition de redonner au quartier de la gare, intrinsèquement excentré par rapport au centre historique, une véritable centralité, que ce soit par les activités qui s'y trouvent, par la forme urbaine ou encore par une réorganisation des déplacements vers l'ensemble de la ville.
De ce fait, la structuration de la gare de Moirans doit remédier aux situations d'enclavement. Elle doit prévoir des espaces publics accueillant et développer une offre de service diversifiée, en gare et à proximité, en lien avec les attentes des usagers et non usagers du train. Ainsi des zones d'activités, commerciales ou des commerces de proximité doivent être conçues vers le nouveau pôle d'échange en complémentarité avec l'offre de service en centre ville.

L'accessibilité à ce nouveau lieu de vie doit être accompagnée d'une amélioration de la visibilité de la gare, de la lisibilité de ses accès, et de l'atténuation des contrastes et coupures entre la gare et le centre-bourg de Moirans. Il convient donc de renforcer quantitativement un pôle intermodal de rabattement en aménageant un nouveau parking-relais automobile, et en favorisant l'accès « cheminement doux » à ses abords. Des « box à vélo » seront aménagés, à proximité de la gare et d'autres points stratégiques (Voiron, Centr'Alp...). Ils permettront à des travailleurs de Centr'Alp de se rendre à leur travail en empruntant les cheminements doux et en ayant la possibilité de garer leur vélo dans des lieux adaptés.

Remédier, à l'accessibilité et au désenclavement de la gare de Moirans, s'accompagne d'une politique de densification urbaine autour des nœuds stratégiques et ferroviaires. Pour preuve, et avec l'adoption de la loi Grenelle 2, les communes peuvent, dans leur PLU (Plan Local d'Urbanisme), proposer un COS (Coefficient d'Occupation des Sols) minimal autour des gares ferroviaires. Sur la base du référentiel du « finger plan » (système de planification danois), urbanisation, voies structurantes et espaces naturels convergeront vers le renforcement du pôle de la gare. On note un réel intérêt de créer des zones apaisées (squares, cœurs d'îlots protégés) en adéquation avec le plan de déplacement des modes doux.

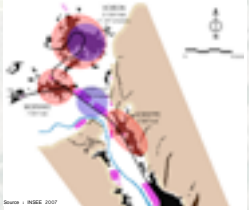
Conclusion

Notre réflexion sur la nouvelle organisation des polarités de l'agglomération voironnaise porte pour un développement multipolaire du territoire. Cette nouvelle structuration du pays autour de la gare de Moirans nous mène à deux échelles de projets. Une première intention est portée sur la réorganisation du système de transport et une seconde sur l'affirmation du repositionnement central de Moirans, comme porte d'entrée du pays voironnais. Les stratégies d'urbanisation contribueront à préserver la coupure verte entre les deux agglomérations, entre les communes de Moirans et de Voreppe.

MOIRANS : PORTE DU PAYS VOIRONNAIS

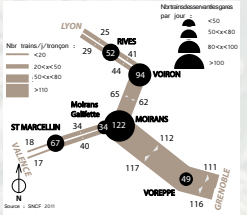
Moirans, un territoire à fort potentiel de centralité

>> UNE POSITION STRATÉGIQUE



- Un noeud ferroviaire : au carrefour des liaisons Lyon-Grenoble et Valence-Grenoble.
- Des pôles d'emplois important sur le territoire moironnais et à proximité.
- Trois bassins de vie.

>> UN RÉSEAU FERRÉ SATURÉ



- Moirans et Voiron : les deux gares principales du Voironnais.
- Des usagers venant principalement à pied et en voiture aux gares.
- Une faible possibilité d'accroissement du trafic malgré une augmentation croissante des usagers.

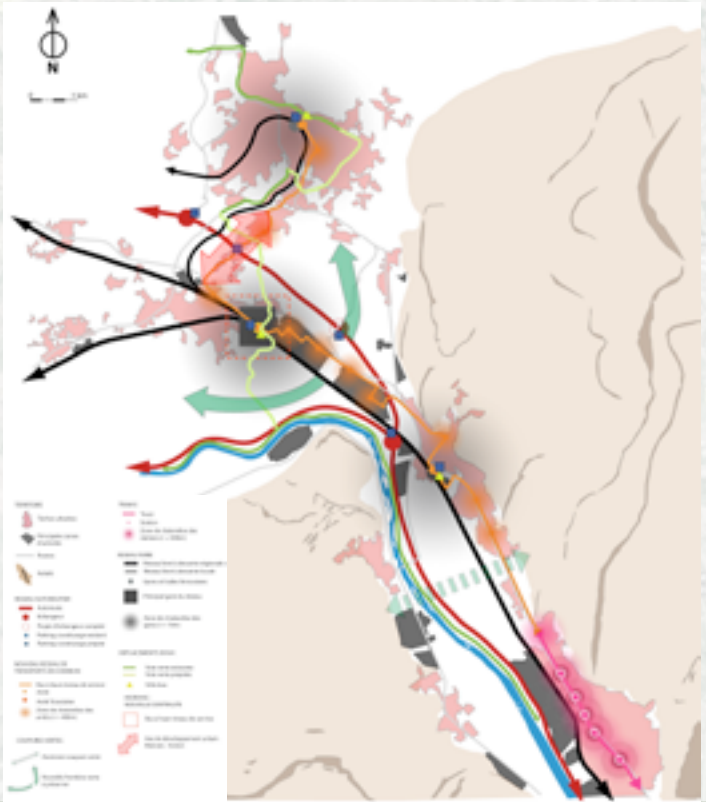
>> UN RÉSEAU DE BUS LIMITE

- Des fréquences des lignes Transisère et inter-urbaines insuffisantes.
- Un service avant tout adapté aux rythmes scolaires.
- Développement de l'offre de transport en commun adapté.

>> DEUX OPPORTUNITÉS POUR SON DEVELOPPEMENT

- Le Shunt de Voiron : pour une meilleure connexion ferrée des pôles régionaux Lyon-Grenoble.
- Le prolongement de la ligne de tram E jusqu'à Fontanil : une amorce de liaison de transport en commun pour le Sud Voironnais.

Mieux connecter la nouvelle centralité



- Offrir une desserte en transport en commun performante.
- Desservir la centralité par le bus express transisère 7300.
- Encourager le covoiturage par la mise en place de parking spécialisé et d'arrêts minutes aux point stratégiques.
- Favoriser l'intermodalité par la mise en place de box vélo.
- Connecter la nouvelle centralité au réseau de voies vertes existant et nouvellement créé.
- Améliorer l'offre ferroviaire Lyon-Grenoble.
- Préserver la coupure verte entre Moirans et Voreppe.

MOIRANS : PORTE DU PAYS VOIRONNAIS

Un pôle à développer

La commune de Moirans dispose de deux gares assurant la desserte entre l'agglomération grenobloise, Lyon et Valence. Si la gare de «Moirans Galifette» ne constitue actuellement qu'une halte ferroviaire, l'autre gare se positionne, elle, comme un point d'étape privilégié pour alimenter le pôle économique de Centr'Alp. Ce point névralgique fonctionne également en surcapacité de stationnement.

Le développement urbain autour de cette gare, ainsi que la requalification de la gare de «Moirans la Galifette», constitue un enjeu majeur pour le repositionnement de Moirans dans la multipolarité Voironnaise.

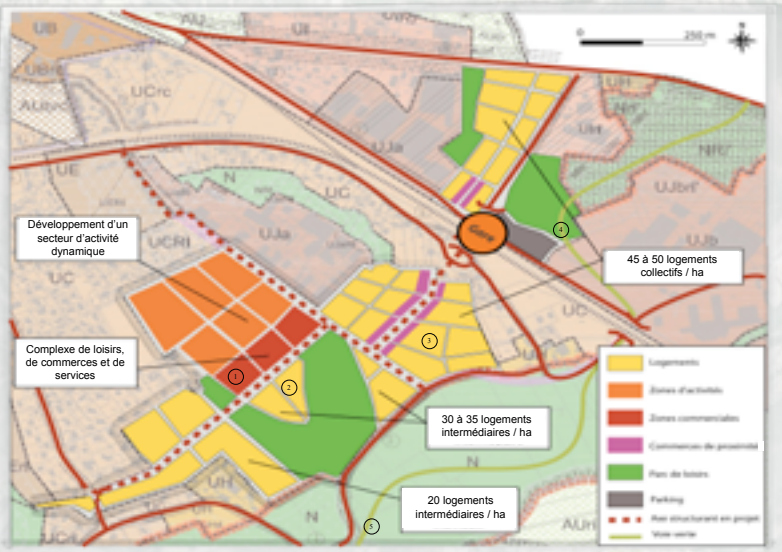
1 Projet «grand arena village», Floirac (Gironde)
2 Programme d'habitat mixte, La Rochelle
3 Programme habitat collectif, Sérignan (Hérault)
4 Photo montage, voie verte proche du Marais
5 Projet Parc de la Chiers, Differdange (Luxembourg)

Une gare en devenir

Demain, avec le projet du «shunt», la création d'une halte fréquente sur la ligne Valence-Grenoble et le développement du réseau de transport en commun, la ville de Moirans se positionnera à 40 min de Valence TGV (Marseille) et de Lyon Part Dieu (Paris).
Le système de planification du «finger plan» de Copenhague peu constituer une des stratégies d'orientation de développement du pôle ferroviaire.

Schéma du «finger plan»

Il privilégiera les programmes d'habitat mixte et dense, l'implantation de commerces et services de proximité ainsi que les accès en modes doux les plus courts à destination de la gare. L'utilisation des transports en commun sera encouragée pour les déplacements domicile-travail et pour conforter la liaison avec le centre.



VOREPPE
Porte des Alpes

BERTHIAU Jean-Félix

GUERINEAU Thibaut

HERVE Vincent

NATALE Chiara

VOREPPE : PORTE DES ALPES

Une entité territoriale hétérogène

Le Pays Voironnais constitue une entité territoriale hétérogène, qui regroupe une multitude de fonctions et activités. Pourtant, son rôle dans le contexte géo-spatial est encore loin d'être affirmé. La coexistence de plusieurs centres urbains, petits et moyens, caractérise le pays et contribue à son identité. La question centrale de ce travail se base alors sur le potentiel stratégique de cette communauté d'agglomération, où l'on retrouve le secteur agricole, des entreprises de haut niveau technologique, de l'artisanat et de l'habitat.

La configuration actuelle du territoire nous permet d'envisager le Pays Voironnais comme une des entités composant la région urbaine grenobloise. C'est un territoire qui subit l'accroissement des flux pendulaires et l'étalement de l'urbanisation. Son positionnement, en bordure de l'agglomération, lui confère un rôle stratégique, les potentiels qui en découlent doivent être exploités afin de valoriser ce territoire. Cet espace peut orienter son développement vers une polycentralité et constituer ainsi un pôle secondaire afin de renforcer son poids face à l'agglomération.

Voreppe est la première ville du Voironnais que l'on traverse en provenant de l'Agglomération Grenobloise. Voreppe souffre d'une dépendance vis-à-vis de Grenoble, celle-ci est renforcée par les infrastructures de transport qui limitent les échanges pour faciliter le transit. Le centre de Voreppe, dont le nom résulte de sa topographie, se caractérise comme la porte des Alpes. C'est un centre urbain de petite taille, mais qui grâce à son positionnement peut se vanter d'être le croisement d'importants flux.

Il nous a semblé important de se concentrer sur l'espace qui conduit aux portes de ce territoire dans le cadre d'un projet de revalorisation du Pays Voironnais. Le travail sur l'entrée de ville permet de répondre à ces enjeux.

Faire de Voreppe une entrée de ville

L'entrée de ville est définie par un changement d'état entre deux entités opposées, le rural et l'urbain. C'est le lieu où ces deux mondes entrent en relation. C'est un espace particulier puisqu'il implique la notion de frontière. Celle-ci peut être clairement indiquée, ou a contrario, plus diffuse. Selon l'intensité du marquage de cette frontière, le passage par l'entrée de ville est ressenti de diverses manières. Cela dépend du mode de transport utilisé, qu'il s'agisse de transports collectifs ou individuels. Nous conviendrons donc qu'il faut considérer cet espace avec la plus grande attention, et tenter d'y apporter un traitement particulier afin d'un faire ressortir la multiplicité de ses caractéristiques.

Le territoire Voironnais est donc structuré par l'attractivité des pôles de Grenoble et, dans une moindre mesure, de Voiron. Les centralités de Lyon et Valence exercent à leur tour une certaine influence, mais nous avons pris le parti de concentrer notre action sur les synergies locales.

En termes « d'entrée de ville », le modèle le plus proche est celui de Grenoble, situé historiquement au niveau de la Porte de France. A cet endroit, sur les vestiges des anciennes fortifications, l'accès au centre-ville est immédiat et l'effet de transition, entre l'autoroute et l'urbain, remarquable. Néanmoins, avec la progression de l'urbanisation, généralisée sur l'ensemble des vallées entourant l'agglomération, et plus particulièrement sur la cluse de Voreppe, la distinction des deux espaces tend à devenir de plus en plus floue. À un point tel qu'on pourrait actuellement situer la limite plus au nord vers Saint-Egrève ou Voreppe.

La volonté de faire de Voreppe un pôle de référence pour le Voironnais, par la concentration des activités et des services, pose des enjeux de développement autour des dynamiques qui animent ce territoire.

Une mise en œuvre en deux étapes

Le développement de la ville de Voreppe en porte d'entrée des Alpes pourrait se dérouler en deux étapes.

Dans un premier temps :
l'objectif est de créer une plateforme multimodale, lui conférant ainsi une nouvelle identité et un outil pour lier habitat, activités et loisirs. Pour cela, il faut s'appuyer sur le développement des zones d'activités de Centr'Alp I et II et concentrer des modes de transports en un point défini, la gare de la ville de Voreppe, car il s'agit d'une position charnière. Le rassemblement des outils nécessaires à proximité de ces zones économiques pourrait favoriser une mutation vers le modèle des Clusters spécialisés.

De plus, avec le prolongement de la ligne de tramway E (ou la création d'un Bus à Haut Niveau de Service) jusqu'à Voreppe, l'interconnexion entre le Pays Voironnais et l'agglomération grenobloise sera optimisée. Cette interaction entre les différents modes de transport, tous reliés dans la cluse de Voreppe sous forme de « Hub », permettra des déplacements plus aisés pour chacun des modes (doux, tram ou bus, TER, voiture), encourageant les automobilistes à laisser leurs véhicules sur des parkings relais directement connectés au réseau viaire.

Dans un second temps :
il s'agira de densifier cet espace, ce qui permettra de matérialiser une entrée de ville sur l'agglomération et les Alpes. Cette densification, pourra se baser sur de l'habitat intermédiaire, donnant une importance accrue à cette partie du territoire tout en conservant une identité périurbaine. La ville de Voreppe se doit de progresser au-delà de la barrière ferroviaire, en direction de l'Isère afin de constituer un front bâti marquant une limite nette et franche entre deux entités territoriales.

Afin de contribuer à l'amélioration qualitative de ces espaces, il serait judicieux de s'intéresser au traitement des zones naturelles, agricoles et récréatives, et constituer des « percées vertes » pour garantir la perméabilité entre les massifs et renforcer la présence des corridors écologiques. Cette perméabilité qui lie les espaces agricoles et maintient un passage entre le Vercors et de la Chartreuse, permet de maintenir une réserve foncière garantissant la sauvegarde de l'activité agricole. La valorisation des paysages se fera en tenant compte du contexte dans lequel ces interventions auront lieux, notamment par la mise en scène des cours d'eau, ou la création d'une vue sur le grand paysage.
Le développement de l'agriculture doit se faire en lien direct avec les grands centres urbains et dans une logique de durabilité, il nous semble intéressant d'encourager la pratique des circuits courts pour garantir l'interdépendance des territoires juxtaposés.

Cette proximité permettra d'avoir une offre ciblée sur la demande et ainsi favoriser la diversité des productions.

En guise de synthèse, nous pouvons affirmer que les principes fondamentaux du projet d'entrée de ville, que nous proposons, sont :

- la création d'un Hub, plateforme multimodal d'échanges sur le site de la gare de Voreppe ;
- la densification urbaine entre les deux massifs jusqu'aux berges de l'Isère ;
- la requalification d'une zone stratégique en entrée de ville avec un front bâti permettant la transition entre urbain et rural ;
- la valorisation des espaces agricoles existants.

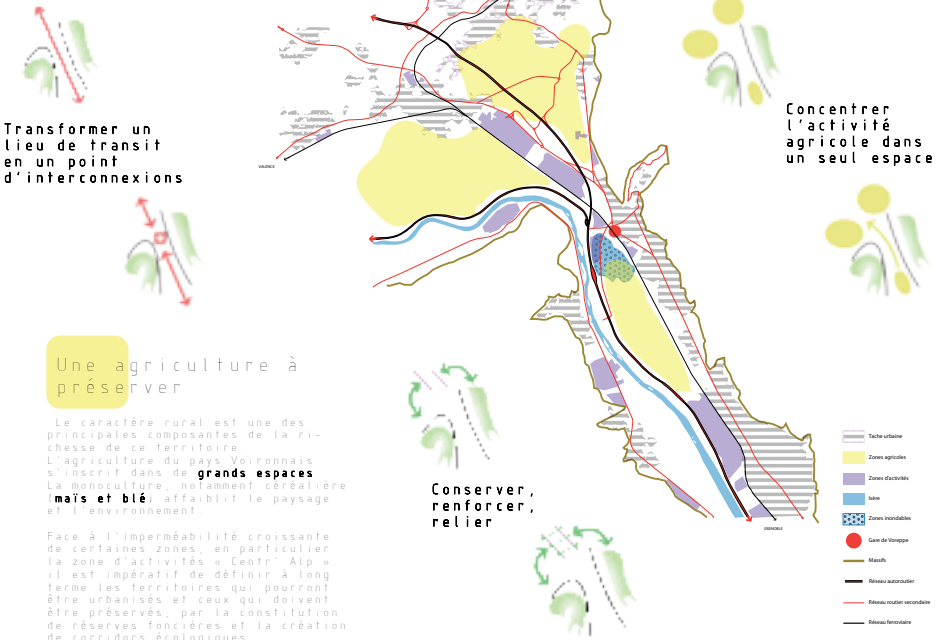
Entrée du Voironnais- Porte des Alpes DIAGNOSTIC

Un lieu de passage et de connexion

La Cluse de Voreppe est un lieu de passage, elle **rassemble les flux** venant du pays Voironnais, de Grenoble mais aussi de Valence et de Lyon. C'est un lieu particulier de par les contraintes physiques qui le caractérise et contraint à la **superposition des voies** de transports. Cette caractéristique engendre des **conflits** territoriaux forts mais cela offre également des **opportunités** économiques.

L'espace urbain

L'espace urbain est dominé par des villes moyennes et petites. Le **mitage et la périurbanisation** caractérisent une part croissante du territoire. L'habitat individuel est prédominant, les parcelles sont de taille importante, d'où une impression d'un espace **peu structuré** et manquant d'interaction.



Une agriculture à préserver

Le caractère rural est une des principales composantes de la richesse de ce territoire. L'agriculture du pays Voironnais s'inscrit dans de **grands espaces**. La monoculture, notamment céréalière (**maïs et blé**) affaiblit le paysage et l'environnement.

Face à l'imperméabilité croissante de certaines zones, en particulier la zone d'activités « Centr'Alp », il est impératif de définir à long terme les territoires qui pourront être urbanisés et ceux qui doivent être préservés, par la constitution de réserves foncières et la création de corridors écologiques.

Entrée du Voironnais- Porte des Alpes PROJET

L'espace Naturel

Rendre visible l'entrée de ville par un contraste ville/campagne

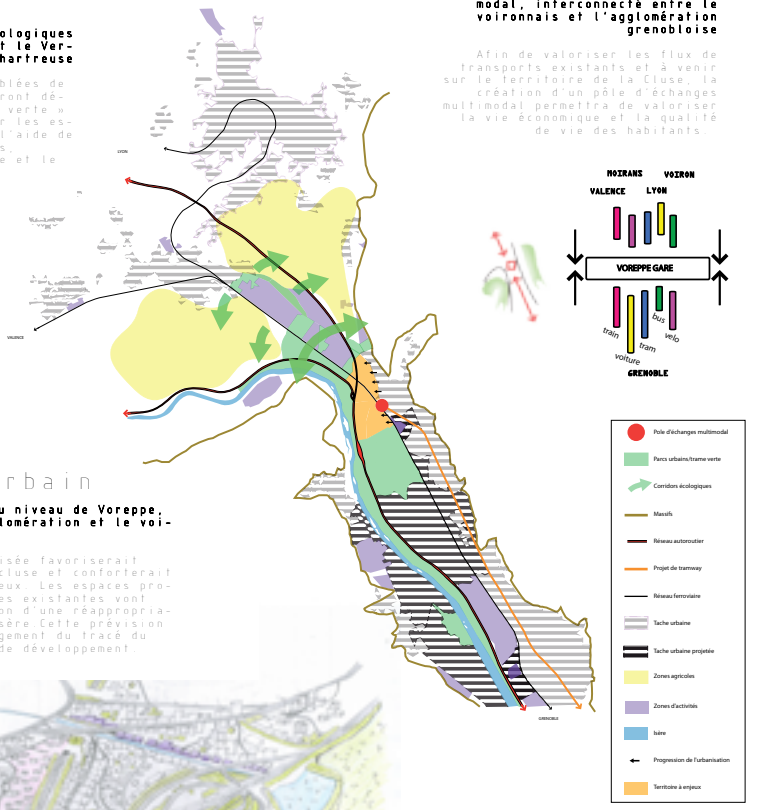
Créer des corridors écologiques et paysagers en reliant le Vercors au massif de la Chartreuse

Certaines parcelles ciblées de la zone d'activités auront désormais une vocation « verte » permettant de connecter les espaces agricoles et, à l'aide de continuités écologiques, connecter la Chartreuse et le Vercors.

Les Transports

Faire de Voreppe un pôle multimodal, interconnecté entre le voironnais et l'agglomération grenobloise

Afin de valoriser les flux de transports existants et à venir sur le territoire de la Cluse, la création d'un pôle d'échanges multimodal permettra de valoriser la vie économique et la qualité de vie des habitants.



L'espace Urbain

Créer un pôle urbain au niveau de Voreppe, transition entre l'agglomération et le voironnais

Une urbanisation organisée favoriserait la valorisation de la cluse et conforterait cette zone à forts enjeux. Les espaces proches des tâches urbaines existantes vont s'urbaniser en direction d'une réappropriation des berges de l'Isère. Cette prévision s'appuie sur le prolongement du tracé du tramway comme vecteur de développement.

Un front bâti et un aménagement paysager de qualité marqueront franchement la frontière entre l'urbain et le rural en constituant une nouvelle entrée d'agglomération.

VERS UN TERRITOIRE ARCHIPEL

DANIEL Mélanie

DIEGO Jérôme

GOUIRI Yazid

LAGRANGE Grégory

Eléments de diagnostic du territoire

L'expansion urbaine de l'agglomération grenobloise et le développement de la mobilité sont sources d'interrogations, voire de crainte, pour les territoires (encore) limitrophes de la Métropole. Certaines coupures sont devenues, au fil de l'urbanisation, des espaces de transition à la pérennité plus ou moins incertaine.

Parmi ces territoires, le Pays Voironnais, à l'instar du Nord Grésivaudan, s'est construit dans une logique de défense vis-à-vis de l'extension de l'agglomération grenobloise. Toutefois, cette stratégie ne semble plus constituer le cœur de la politique de développement de cette agglomération.

Ainsi les communautés d'agglomération du Pays Voironnais et Grenoble Alpes Métropole semblent désormais s'orienter vers un renforcement de leur collaboration dans la perspective de l'émergence d'un pôle métropolitain et d'éventuels projets, que le futur Scot de la région urbaine grenobloise pourrait préparer et qui pourraient contribuer à mieux organiser le développement urbain d'un secteur qui va de la branche ouest de l'agglomération au Pays Voironnais.

Le développement du Pays Voironnais et notamment de sa partie sud autour d'un triangle Voiron Moirans Voreppe, constitue un thème central de réflexion dans la mesure où il s'agit de l'antichambre et de la porte s'ouvrant sur Grenoble et son agglomération.

Subissant et bénéficiant à la fois du développement urbain grenoblois, la question de l'organisation du développement de ce triangle apparaît comme centrale pour le territoire voironnais.

Ce territoire, situé en périphérie du second pôle urbain du sillon Alpin, constitue la partie sud d'un vaste regroupement de communes, formant une communauté d'agglomération et se vivant comme un bassin de vie autonome, mais néanmoins intégré à la région urbaine grenobloise.

Plusieurs éléments séquencent le paysage de ce territoire et sa physionomie.

Un territoire contraint...

Par un environnement naturel très prégnant

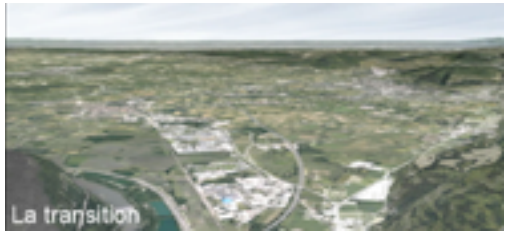
Ce territoire se caractérise par l'existence d'une géographie mouvementée qui offre des paysages très diversifiés :

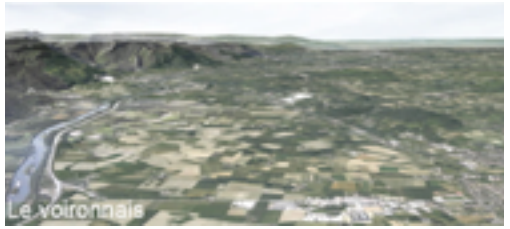
- La Cluse de Voreppe-Moirans qui marque l'entrée de la vallée de Grenoble entre les massifs du Vercors et de la Chartreuse, caractérisée par une vallée en forme de U qui relie Voreppe à Grenoble.

- L'Isère qui coule le long de cette vallée constitue un autre élément physique majeur de cette partie du territoire.

- Les coteaux, dont le coteau le long du massif de la Chartreuse urbanisé selon une bande prolongeant ainsi l'urbanisation depuis la branche Ouest de l'agglomération grenobloise.

- Une vaste plaine agricole s'ouvrant, à la sortie de la Cluse, sur le Pays Voironnais.





Par une concentration importante d'infrastructures

La géographie contrainte du lieu et ce positionnement comme espace de transition entre deux bassins de vie ont entraîné une forte concentration des infrastructures de transports (routes, autoroutes, voie ferrée) qui imposent un découpage linéaire de ce territoire, producteur d'espaces en lanière hermétiques les uns aux autres :

- L'autoroute A 48 traverse la cluse en longeant l'Isère avant de se séparer en deux branches en entrant dans la plaine. Une branche s'oriente au sud vers Valence et la Méditerranée. Une autre branche souvent qualifiée de « Voie Dauphine » rejoint l'autoroute A 43 et Lyon.
- La nationale 85 traverse l'Isère depuis Veurey-Voroise en direction de Voreppe puis de Moirans et Voiron.
- La N 75 constitue l'axe le long duquel l'urbanisation s'est développée. Cette voirie travers toute la Cluse d'Est en Ouest.
- Une ligne de Chemin de fer coupe également la Cluse. Cette ligne relie Grenoble à Voreppe, Moirans. La ligne se sépare à Moirans, vers le sud à destination de Valence. Vers le nord à destination de Voiron et Lyon.

Carte synthétique des éléments d'analyse, en tant que support de projet

Une urbanisation...

conditionnée par les éléments du relief

Voreppe se situe à l'extrémité Est de la cluse dans la partie la plus resserrée. La ville s'est développée en pied de Chartreuse en s'étendant progressivement d'est en ouest.

La jonction avec l'agglomération grenobloise n'apparaît plus comme une véritable question, seules les questions du « quand » et du « comment » semblent encore appeler des réponses.
Si les massifs rendent très difficile l'urbanisation dans la pente, celle-ci est également contrainte par le caractère torrentiel de l'Isère.

Dans la plaine, l'urbanisation semble s'être faite de manière longitudinale en bande, le long des infrastructures de transport. La zone industrielle Centr'Alp caractérise cette urbanisation.
Si le côté Est du triangle reste moins urbanisés, on note en revanche une continuité quasi complète entre Moirans et Voiron. St jean de Moirans jouant le rôle de point de jonction entre les deux communes.

Mitant le territoire agricole

La Cluse comme la Plaine se caractérisent par la présence forte de terres agricoles de grande qualité consacrées, pour l'essentiel, à la culture du maïs. Le centre de la cluse entre Saint Egrève et Voreppe est ainsi constitué de parcelles agricoles de dimension variable ponctuées de bosquets, et de quelques groupes d'habitation.
Dans toute la partie centrale de la cluse, sauf au niveau de Voreppe, la ligne de Chemin de fer matérialise la limite entre les espaces urbanisés et les terres agricoles.
La partie centrale de la plaine est occupée par le parc d'activité économique «Centr'Alp» marquant une séparation entre les terres agricoles situées de part et d'autre.
Ces espaces ont connu un développement de leur urbanisation par mitage progressif, notamment dans la partie septentrionale de la plaine.

Aux limites floues

Les limites entre urbanisation et espaces ouverts sont soit déterminées par des infrastructures (routières, ferroviaires) ou par les éléments naturels (lit majeur de l'Isère, massifs). Il ressort de cette situation une impression de confrontation plus que d'interaction. L'espace rural est mité, apparaissant disponible, sauf contraintes majeures, pour une urbanisation à venir.

Note méthodologique

Les scénarii d'évolution possibles

Un scénario au fil de l'eau verrait le renforcement du développement d'une ville linéaire entre Saint-Egrève et Moirans ou celui d'une ville diffuse de part et d'autre de cette ligne.

Le développement d'une ville linéaire ou d'une ville diffuse, étant étroitement inféodé aux possibilités des déplacements individuels par la voiture, s'opère prioritairement dans une logique routière. Une urbanisation linéaire fragilise le paysage en diluant la forme urbaine et une urbanisation diffuse est source de consommation grandissante et de mitage de l'espace naturel, agricole et forestier.

Une troisième voie, plus volontariste, peut cependant être proposée : celle du territoire archipel, c'est-à-dire d'un territoire constitué d'éléments séparés physiquement mais entretenant entre eux des liens primordiaux.

Le concept de ville-archipel proposé est un acte d'urbanisme et d'aménagement volontariste du territoire. Il met un arrêt à une urbanisation linéaire et diffuse contradictoire avec ce concept.

La ville-archipel est une approche paysagère du développement urbain qui conduit naturellement à préciser la forme urbaine en capacité à marier ville/nature. Il s'agit d'inverser le regard en reconsidérant non pas par opposition ville/nature à l'échelle globale de la planification du territoire, mais à considérer l'espace dans son ensemble comme :

- une centralité intercommunale, faite d'espaces bâtis et d'espaces non bâtis agencés et articulés les uns aux autre ;
- une centralité adaptée à la réalité du fonctionnement dilaté du territoire (facilité des déplacements, communication à distance) et aux aspirations des habitants (proximité aux espaces de nature).

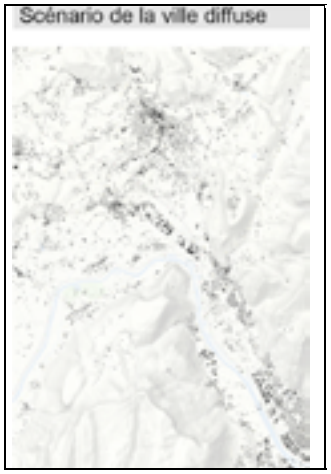
Un principe central qui structure le projet : Renouer avec l'identité des espaces, une approche par le paysage

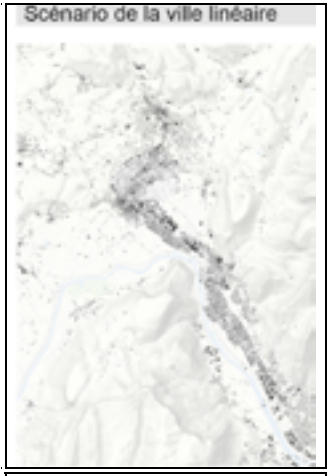
Les pôles urbains du sud voironnais sont bordés par des espaces ouverts, plus ou moins étendus et contraints qu'il s'agit justement de considéré comme des ressources à valoriser.

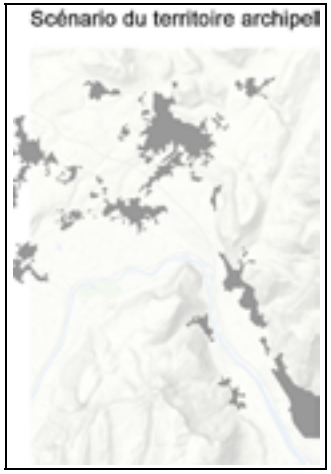
Les espaces d'urbanisation récente s'inscrivent souvent en rupture avec le caractère du paysage des plaines qu'ils occupent alors qu'ils peuvent être recomposés de manières à renouer avec l'identité de ces espaces, à l'image d'un parc construit et homogène.

Ainsi, l'idée centrale sur laquelle repose notre projet est de ne pas penser l'avenir de ce territoire en prenant en compte le paysage, presque accessoirement, mais plutôt faire du paysage le point de départ de la réflexion, une armature qui structurait le développement du sud voironnais.

L'approche par le paysage lié au concept de territoire archipel suppose d'organiser la réflexion autour de plusieurs enjeux :
Un premier enjeu qui renvoie à la notion de « frontière » ou plutôt de limite :
- entre deux territoires : la Métro et le Pays voironnais,
- entre les parties urbanisées et non urbanisées de la Cluse et de la plaine.
- et enfin, entre Chartreuse et Vercors.
Le second enjeu est celui du lien entre les éléments de l'archipel : plusieurs éléments de réponses :
- La trame paysagère, vecteur d'un dialogue entre espace urbanisé et espace agricole,
- Les infrastructures de transport.







La question des limites :

La Cluse de Voreppe : affirmer la transition...

- Les dimensions à prendre en considération ; développer les vecteurs de la transition :

Le front urbain de la Métro :

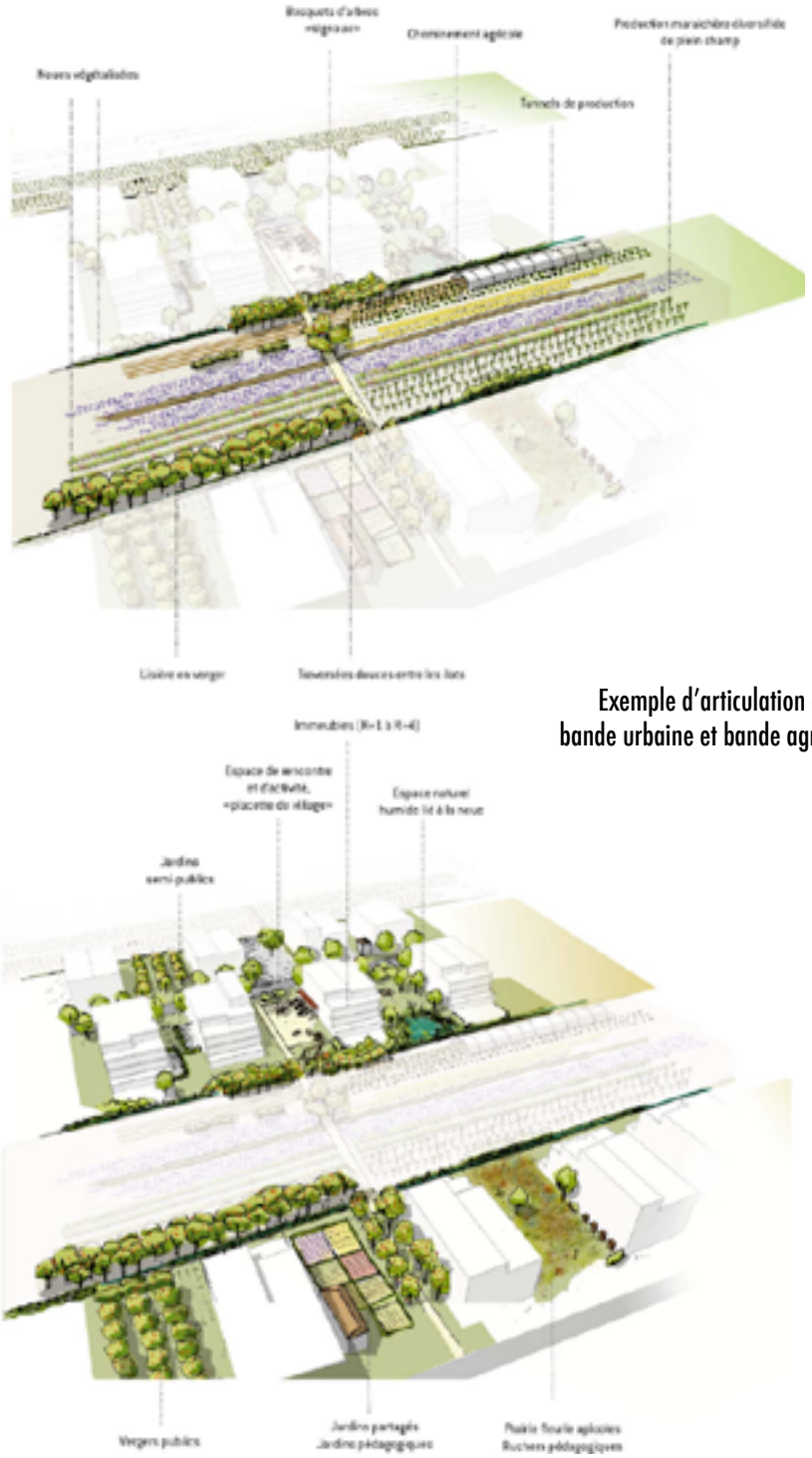
- Proposition de stabiliser ce front en établissant des limites pérennes à celui-ci dans le sud de la Cluse en ne considérant pas qu'une jonction est une fatalité.

Le développement de Voreppe :

- Proposer un périmètre d'urbanisation futur au-delà des infrastructures en s'appuyant sur de nouvelles transversales qui viendrait adoucir le caractère ultra longitudinal de ce massif et établirait des passerelles/ corridor entre les massifs
- Etablir des limites aux îlots d'urbanisation présents au milieu des terres agricoles. L'idée serait de limiter la consommation de l'espace rural au stricte nécessaire permettant de don ner de la cohérence au front urbain de ces îlots.

Le devenir des zones agricoles :

- Si l'établissement de limites stables, voire pérennes, entre les espaces urbains et les espaces agricoles doit permettre de préserver les espaces ruraux, une réflexion sur leur devenir ne peut escamoter la question de leur caractère périurbain :
- envisager l'agriculture dans ces zones comme devant se « tourner vers la ville » par la substitution d'une agriculture maraîchère à la monoculture du maïs avec l'ambition de développer les circuits courts, la « promenade cueillette » et des AMAP. Créer des circulations douces pour permettre une appropriation de ces espaces par les citadins.
- Développer les bois et bosquets par la création d'un réseau arboré qui pourrait également consolider les transversalités et la Cluse comme espace de transition.



Exemple d'articulation entre bande urbaine et bande agricole

La Plaine : le triangle Voiron-Voreppe-Moirans :

Les espaces d'urbanisation récentes s'inscrivent souvent en rupture avec le caractère du paysage des plaines qu'ils occupent. Ils pourront être recomposés de manières à renouer avec l'identité de ces espaces, à l'image d'un parc construit et homogène.

Le développement urbain :

- Un axe de développement fort entre Voiron et Moirans par Saint Jean de Moirans de part et d'autres de la voie ferrée.
- Un autre axe de développement urbain « dans la pente »entre Saint jean de Moirans et La Buisse de part et d'autres de Route de Grenoble.

Il ne s'agit pas d'établir une continuité entre les communes mais, là encore, de redéfinir l'ensemble des zones et îlots urbanisés en proposant des possibilités de densification et en limitant l'extension.

- L'avenir de Centr'Alp :
- La zone de Centr'Alp 1 dispose encore d'une dizaine d'hectares disponibles alors que Centr'Alp 2 n'accueille à ce jour qu'une seule entreprise. Au total plus de 50 hectares sont réservés au développement du second pôle d'activité de la région grenobloise.
- Il est proposé d'abandonner les projets actuels d'un Centr'Alp 3 pour privilégier la densification des deux zones actuelles mais aussi de préparer leur requalification.
- Enfin, de privilégier également la requalification de l'ensemble des zones d'activités présentes le long de la ligne de chemin de fer depuis la Gare de Moirans jusqu'à Voiron, en développant de la mixité (logements / Services / économique) ;

Le devenir des terres agricoles :

- La plaine entre l'Isère, Moirans et Voiron, la Buise et Voreppe doit conserver son caractère agricole. Une délimitation des îlots urbanisés entre St Jean et La Buisse circonscrivant leur extension est nécessaire. Les limites de l'extension urbaine de Voiron par le sud ainsi que l'extension de la Buisse vers l'ouest et le nord doivent également être arrêtées.
- Il n'est pas proposé de transformation des cultures dans cette zone sauf peut être dans la partie ouest de la plaine, entre St Jean et la voie de chemin de fer.
  L'implantation de jardins familiaux pourrait venir en complément d'une urbanisation renforcée dans cette zone. Le même développement pourrait être envisagé en pie de coteau au Sud de Voiron.
- Un renforcement et le prolongement des itinéraires de circulation douce pourraient être envisagés en direction de Voiron et Moirans depuis Voreppe à travers la plaine.

Le lien entre les territoires : deux types de lien physiques et fonctionnels

Une ligne ferroviaire Train / Tram entre Voreppe et Voiron comme lien entre les éléments de l'archipel :

- Prolongation du Tramway depuis Saint-Egrève vers Le Fontanil puis vers Voreppe (Gare).
- A partir de Voreppe, le tramway pourrait devenir un Train Tram desservant Centr'Alp (deux arrêts dont une P+R)), Moirans (P+R), Saint Jean de Moirans (P+R), Voiron (Plaine sportive ; station P+R)) puis Voiron gare. Proposition de créer une ligne spécifique le long de la voie ferrée actuelle entre Voreppe et Moirans.
- Création d'un Shunt Ferroviaire entre Moirans et Saint Cassien permettant de rendre la ligne entre Moirans et Voiron au trafic domestique.
- Confortement de Moirans comme pôle ferroviaire du Sud Voironnais.

La Gare de Voiron deviendrait un terminus de Train Tram vers Grenoble et le nœud ferroviaire de Moirans.

Des espaces ouverts : les terres agricoles « mises en paysages » constituent l'autre lien entre les pôles d'urbanisation. L'idée constituerait à ne pas considérer ces espaces ouverts comme du vide attendant d'être rempli mais comme un espace de liaison entre les 5 communes du sud Voironnais.

LE PAYSAGE COMME ARMATURE STRUCTURANTE DU PROJET DE TERRITOIRE

02

Une logique en lanières : découpage

Des marges à signifier

Des transversales à révéler

Carte synthétique des éléments d'analyse, en tant que support de projet

Un paysage à révéler
Des axes à conforter
Autoroute
Nationale
Transversales
Voie ferrée
Surface urbanisée
Courbes de niveau
Isère

Photos panoramiques des différentes séquences paysagères. (Source : Géoportail)

Quel équilibre pour quel dispositif ?

La ville portée
+ Diffusion

La dualité
+ Etanchéité

La complémentarité
+ Porosité

Espaces agricoles et naturels actuels

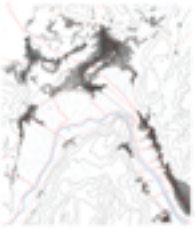
Scénario de la ville diffuse

Scénario de la ville linéaire

Scénario du territoire archipel

LA VILLE-ARCHIPEL : UNE PERCEPTION SENSIBLE DE VILLE/NATURE

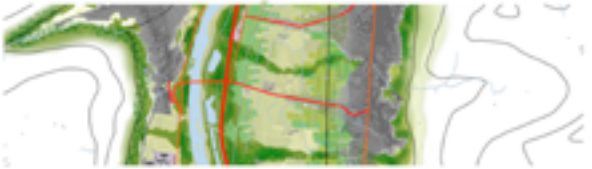
02


Trame urbaine

Trame bleu

Trame verte

LEGENDE :
Autoroute
Nationale
Transversales
Voie ferrée
Surface urbanisée
Courbes de niveau
Isère
Maraichers



Exemple de Rennes

LIRE LE TERRITOIRE ET IMAGINER SES TRANSFORMATIONS

La méthode des scénarios

NOVARINA Gilles

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

LIRE LE TERRITOIRE ET IMAGINER SES TRANSFORMATIONS
La méthode des scénarios

Les savoirs de l'urbanisme et de la planification territoriale

Confortée par l'adoption récente de lois et renouvelée par de nombreuses expériences locales, la participation est désormais au cœur des processus d'élaboration et, dans une moindre mesure, de mise en œuvre de la planification territoriale et des projets urbains. L'objectif de ces nouvelles démarches n'est plus, comme dans le cas des procédures de consultation, d'informer les citoyens afin de « faire passer » un projet, dont les grandes orientations ont été préalablement définies par les décideurs que sont les responsables professionnels et les techniciens. Dans un contexte marqué par ce que les théoriciens des organisations ont appelé la « rationalité limitée », aucun des acteurs en présence, qu'ils détiennent ou non une position de commandement, n'est en mesure de mobiliser l'ensemble des éléments indispensables pour identifier les problèmes à traiter et pour définir des solutions appropriés.
Les démarches de participation apparaissent alors comme le moyen de recueillir l'ensemble des savoirs qui permettent de formaliser et de légitimer la chaine de décisions nécessaires à l'élaboration et la mise en œuvre de plans ou de projets.

Ces savoirs, répartis de manière plus ou moins équilibrée entre les différentes catégories d'acteurs intéressés à la résolution d'un problème peuvent être répartis entre trois grandes catégories :

- ceux qui sont liés à des connaissances techniques qui peuvent relever de disciplines diverses, les sciences de l'ingénieur, l'architecture, l'urbanisme, les sciences sociales, le droit, et dont les dépositaires sont les groupes de professionnels, de plus en plus divers, qui participent à la définition de stratégies et de projets dans le champ de l'urbanisme,

- ceux qui sont liés à des pratiques habitants, à une connaissance sensible et intime des lieux, et que les professionnels cherchent à recueillir à travers des dispositifs (enquêtes, parcours commentés, « charrettes », workshops...) de plus en plus sophistiqués,

- ceux qui sont liés à la médiation des intérêts et des points de vue en présence et qui font appel à des techniques de négociation dont non seulement les élus, mais aussi de nouveaux types de professionnels (ceux que l'on regroupe sous le terme de médiateurs), sont aujourd'hui les dépositaires.

A propos de l'intégration de ces savoirs dans le projet de territoire

Pendant longtemps, les responsables politiques et les professionnels se sont heurtées à la question de l'articulation de ces différentes catégories de savoirs et ont eu pour cela recours à des représentations qui permettaient d'exclure des points de vue jugés moins légitimes que d'autres. La conception républicaine d'un intérêt général, qui transcende les intérêts particuliers, a ainsi permis d'invalider les prises de position des habitants, de groupes locaux ou des associations, auxquels il était reproché de défendre leur « bout de jardin » . Les urbanistes ont répondu de manière voisine à cette question tout en ayant recours à une autre terminologie. Au cours des années 1960-1970, dans le cadre d'un système hiérarchique dit en cascade (« sistema a cascata »), ils ont imaginé un processus linéaire et séquentiel de planification territoriale, dont le point de départ est une réflexion stratégique à l'échelle du grand territoire, dont les étapes intermédiaires consistent en l'élaboration de schémas directeurs à l'échelle de la région urbaine ou de l'agglomération d'une part, de plan d'urbanisme à l'échelle communale d'autre part, et dont le point d'aboutissement est la mise au point de projets opérationnels.

L'urbaniste italien Giovanni Astengo, pour décrire le passage d'un étape à l'autre, a eu recours à la métaphore de la longue vue (« cannocchiale »). Le passage d'une étape à l'autre (du plan territorial au plan d'urbanisme, puis du plan d'urbanisme au projet) supposerait un simple réglage des instruments d'analyse permettant de voir les choses avec plus de précisions . Nombreux sont les urbanistes qui ont compris la position de Giovanni Astengo en imaginant un processus de projet basé sur une accumulation toujours plus poussée de données statistiques, sur des enquêtes sociologiques toujours approfondies, sur un travail cartographique toujours plus complet, laissant d'ailleurs en suspens la résolution de la question complexe du passage de l'analyse au projet.

Pourtant, si l'on reprend à son compte la métaphore de la longue vue, force est de constater que lorsque l'on ajuste la vision, force est de constater que l'on voit aussi autre chose. Le passage d'une échelle territoriale à une autre implique en effet la prise en compte d'autres éléments de la réalité, l'intégration des points de vue de nouveaux acteurs qui ne se sont pas jusque-là exprimés. L'ajustement des savoirs évoqués plus haut ne peut donc se faire selon un dispositif défini une fois pour toutes et applicables quelles que soient les situations locales. Il résulte au contraire d'un processus d'interactions qui cherche, dans la mesure du possible, à prendre en compte les points de vue particuliers qui s'expriment à l'occasion de situations particulières.

Workshop et scénarios

C'est dans cette perspective qu'il faut replacer l'initiative commune au Pays Voironnais et à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble d'organiser un workshop dont l'objectif était de réfléchir, dans la perspective de constitution d'un Pôle Métropolitain aux avenirs possibles d'un ensemble d'espaces qui se situent à l'articulation du territoire de l'agglomération grenobloise et de celui du Voironnais.

La communauté d'agglomération du Pays Voironnais s'est engagée de longue date dans une réflexion sur le développement économique et l'organisation spatiale de son territoire. Elle a participé à l'élaboration du Schéma directeur approuvé en 2000 et participe activement aux réflexions sur la Schéma de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration. Elle a souhaité préciser les modalités de mise en œuvre du Schéma directeur en se dotant en 2007 d'un Schéma de secteur, qui a été complété par les plans sectoriels que sont le Plan de déplacements urbains d'une part, le Programme local pour l'habitat de l'autre. Elle a prolongé la réflexion par la commande à deux groupements d'études d'une réflexion sur l'organisation des centralités à l'intérieur du Pays Voironnais, organisation qui devait, bien entendu s'inscrire, dans l'armature urbaine présente au niveau de la Voie Dauphine (axe Lyon Grenoble) d'une part, du Sillon Alpin de l'autre.

Le workshop qui a impliqué les étudiants de master ne s'est pas donné comme objectif de produire une synthèse des études et analyses disponibles au niveau du Pays Voironnais. Il se proposait, dans un laps de temps relativement court (une semaine et demi), de faire produire par les étudiants un regard qui soit complémentaires (et donc ne cherchent pas à se substituer) aux regards d'ores et déjà constitués par les professionnels, les politiques ou les habitants sur le devenir de leur Pays.
Les étudiants ont eu en effet deux jours pour prendre connaissance des études réalisées, pour rencontrer quelques uns des responsables de la communauté d'agglomération (son président, quelques membres de la direction aménagement et politiques contractuelles) et pour effectuer une brève visite de terrain. Après qu'ils aient synthétisé les informations ainsi obtenues, il leur a été demandé de réfléchir à la construction de scénarios de transformation du territoire autour de trois questions : la requalification et la mise en réseau des espaces agricoles et naturels, la réorganisation des espaces résidentiels et le traitement des entrées du Pays Voironnais.

La construction de scénarios s'est basée sur un travail cartographique qui a permis d'identifier les éléments présents sur le territoire qui peuvent contribuer à la mise en place d'un système des espaces naturels, qui peuvent favoriser une restructuration du développement résidentiel autour de pôles ou de centres, qui favorise la lisibilité du passage entre les deux réalités que sont l'agglomération grenobloise et le Voironnais. Les questions et les problèmes à traiter sont abordés en prenant en compte leur inscription dans la réalité physique et matérielle que constituent les secteurs géographiques à étudier. La lecture morphologique du territoire permet à la fois d'identifier les atouts sur lesquels s'appuyer pour favoriser une transformation et les problèmes à résoudre. C'est sur la base de ces états des lieux qu'il est possible d'imaginer des scénarios qui constituent autant d'images possibles des transformations du territoire attendues dès lors que l'on s'est donné une orientation du type « constitution d'une trame verte et bleue », « organisation d'une entrée du Pays Voironnais », « renforcement de la centralité autour des pôles de Moirans ou de Voiron ».

L'objectif d'une telle démarche est de produire un autre regard sur la réalité du Pays Voironnais. Les étudiants de master, dès lors qu'ils ne sont pas partie prenante des réseaux sociaux locaux et qu'ils ne sont pas appelé à répondre à une commande opérationnelle, sont en mesure de proposer, avec plus de fraîcheur peut-être qu'un professionnel ou un chercheur universitaire, une nouvelle perspective de transformation, par rapport à laquelle les réflexions des politiques, des professionnels et des habitants, peuvent trouver de nouvelles justifications. L'objectif poursuivi par le workshop n'était pas de produire une vision exhaustive de l'avenir du Voironnais, mais plus prosaïquement de proposer une série de points de vue qui, confrontés avec ceux des acteurs du territoire, peuvent peut-être contribuer à enrichir la réflexion sur l'avenir des ce territoire périphérique de la Région Urbaine de Grenoble.