GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

L'AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP SECTORIELLES

VOLUME 1



PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PLUi approuvé le 20 décembre 2019
Dernière actualisation : Modification n°3 du 27 septembre 2025*
** Pour plus d'information, se référer au tableau des procédures d'évolution*

INTRODUCTION

L'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) est un outil d'urbanisme réglementaire permettant de définir un contenu socle à certains secteurs stratégiques. Les projets d'aménagement ou de restructuration urbaine élaborés sur ces territoires devront être compatibles avec l'OAP sectorielle correspondante. Chaque OAP doit également être en cohérence avec les objectifs du PADD du PLUi et les principes programmatiques définis dans le zonage réglementaire du PLUi.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles s'appliquent sauf dispositions contraires prévues par les OAP thématiques.

Chaque OAP comporte des éléments de diagnostic concernant l'intégration du secteur d'OAP dans son environnement large, des orientations écrites définissant des invariants structurants (positionnement des accès, liens vers les réseaux de transports collectifs, maillage piétons-cycles, rapport au paysage et au bâti environnant, continuités paysagères, porosités et liaisons avec les autres quartiers,...) qui seront appréciés dans un caractère de compatibilité, éventuellement complétées par un schéma d'aménagement précisant les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

- **Ce qu'est une OAP :**
  - **La détermination d'intentions en matière d'insertion du futur projet dans son environnement au sens large. Les orientations d'aménagement et de programmation portent sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements et consistent à** :
    - définir les actions et opérations nécessaires à la mise en valeur environnementale des sites (respect des continuités écologiques et paysagères, requalification d'entrées de villes, mise en valeur du patrimoine, gestion des risques technologiques et naturels,...),
    - prendre en compte les qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit le secteur de l'OAP et permettre le renouvellement urbain,
    - assurer le développement des communes en favorisant les déplacements alternatifs à l'usage de la voiture et en permettant la mixité fonctionnelle entre habitat, commerce et économie.
  - **Les OAP peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser en fonction de la réalisation des équipements structurants nécessaires (réseaux viaires, haute, moyenne et basse tension, assainissement, eau potable, défense incendie...)**.

- **Ce que n'est pas une OAP :**
  - **Un projet d'aménagement traduit par un plan de composition, un plan des formes urbaines ou un plan masse. L'OAP prépare un projet dont l'élaboration est du ressort d'aménageurs, promoteurs ou constructeurs qui feront appel à des urbanistes, architectes et bureaux d'études pour en établir le contenu programmatique précis (typologie et nombre de logements...) et l'organisation spatiale en fonction de l'ensemble des contraintes et règlementations affectant chaque terrain (contraintes environnementales, constructives...)**.
  - **Les orientations d'aménagement et de programmation ne portent donc pas sur la typologie d'habitat (habitat individuel, habitat collectif, groupé ou intermédiaire...) ou d'usage (participatif, individuel, collectif), ni sur les reculs et hauteurs des bâtiments qui relèvent du règlement, ni sur la capacité constructive du terrain, la densité et le nombre de logements et de places de stationnement, qui relèvent de l'application du règlement**.

SOMMAIRE DU VOLUME 1 (SUR 4)

INTRODUCTION 3

1_ BRESSON 6

OAP99 – VILLAGE ANCIEN 7

2_ BRIÉ-ET-ANGONNES 30

OAP2 – LE CHUZET 31

OAP4 – LES BIOUX 37

OAP 118 – LE VERDERET 44

3_ CHAMPAGNIER 51

OAP5 – LE SAUZEL 52

OAP6 – ZAC DU SAUT DU MOINE 58

OAP 121 – LA COTE 65

4_ CLAIX 75

OAP7 – ENTRÉE NORD DU BOURG 76

OAP8 – FURONNIÈRES 82

OAP9 – LA RONZY 88

OAP10 – CROIX BLANCHE 94

OAP11 – JOANNY 100

5_ CORENC 107

OAP100 - BANQUE-REVIRÉE 108

OAP101 – CORENC VILLAGE 115

6_ DOMÈNE 121

OAP12 - PÂQUERETTE 122

OAP13 – BAS VERSANT 128

OAP14 – LES BRASSIÈRES 134

OAP102 – HALTE FERROVIAIRE 140

7_ ÉCHIROLLES 147

OAP15 – RÉPUBLIQUE – FRANGE VERTE 148

OAP16 – PÔLE GARE 154

OAP17 – KARTING 163
OAP18 – COURS DE L'EUROPE 170
8_ EYBENS 179
OAP122 – LA TUILERIE 180
OAP124 – JEAN PERROT – JEAN JAURES 190
9_ FONTAINE 231
OAP22 – ZI DES VOUILLANDS 232
OAP23 – PORTES DU VERCORS 240
10_ LE FONTANIL-CORNILLON 247
OAP24 – RUE DU RAFOUR 248
11_ GIÈRES 255
OAP103 – GARE OUEST 256
OAP104 – ROUTOIRS 262
OAP117 – GARE EST 269
12_ GRENOBLE 279
OAP18 – COURS DE L'EUROPE 280
OAP25 – ABBAYE 288
OAP26 – ESPLANADE 296
OAP95 – QUARTIER DIDEROT - VERCORS 310
OAP105 – FLAUBERT – CŒUR DE FLAUBERT ET BERTHELOT - ZOLA 320
OAP124 – JEAN PERROT – JEAN JAURES 331

1_BRESSON



OAP ET SECTEURS DE PROJET

Orientation d'aménagement et de programmation

OAP99 – VILLAGE ANCIEN

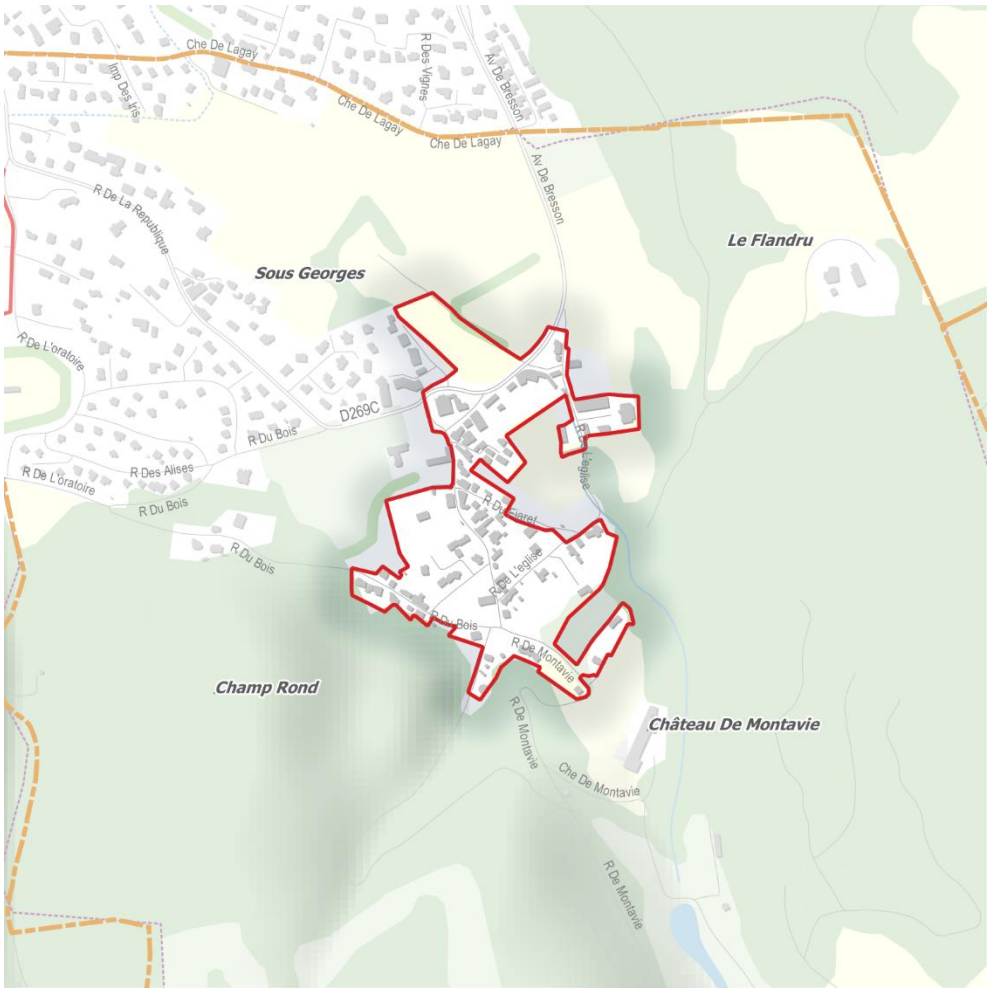
SITUATION

Situé en piémont du plateau de Champagnier et de ses bois, au pied de Belledonne, le village originel de Bresson s'inscrit dans un cadre naturel privilégié qui participe à l'attractivité de la commune. Sa situation en hauteur dote le village de vues remarquables sur le Vercors et la Chartreuse. Le village ancien est un marqueur fort de l'identité communale, tant le tissu résidentiel « ordinaire » des maisons de villages que les Châteaux (Montavie, Charlon, l'actuelle Mairie) ponctuant sa silhouette urbaine.

La présente OAP vise donc à :

- Préserver les qualités du village ancien, notamment afin de maintenir des respirations urbaines dans ce tissu déjà très dense et de conforter la place du végétal ;
- Accompagner les mutations urbaines possibles en les inscrivant dans la structure du Village Ancien et en veillant à préserver les intimités.

Localisation du site « Village ancien » à Bresson. Grenoble-Alpes Métropole



ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

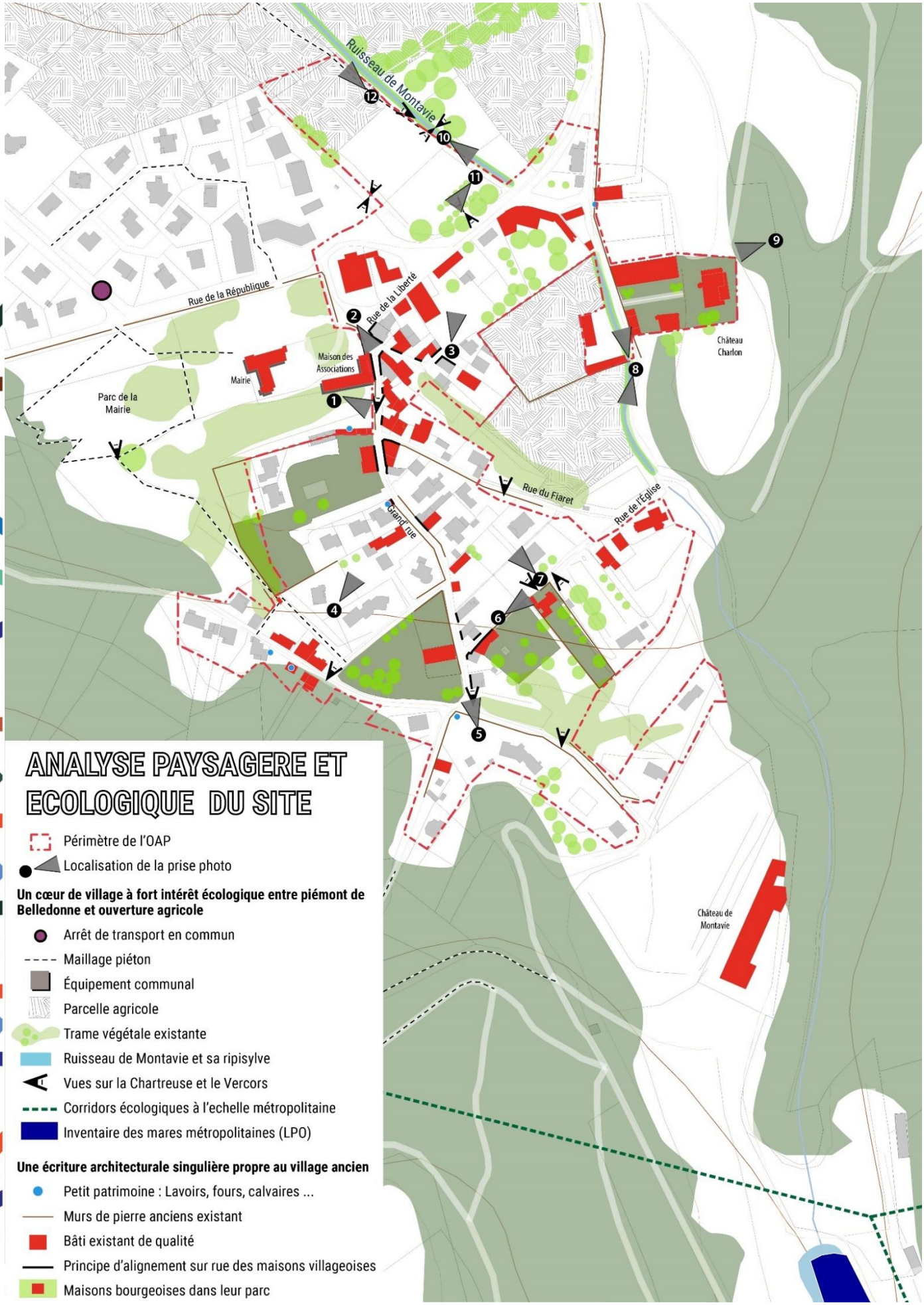
- **Un cœur de village, à fort intérêt écologique, entre les piémonts de Belledonne et la ceinture agricole**
  - Le site est à proximité de la frange verte boisée, reconnue comme corridor écologique de la trame métropolitaine.
  - Le village ancien est le noyau bâti historique de la commune, il forme **un ensemble bâti cohérent.** La présence végétale et le bâti dense de faible hauteur marquent fortement **l'identité rurale** du hameau.
  - La **déclivité Sud Nord** du village lui offre une **ouverture paysagère** sur les massifs du Vercors et de la Chartreuse.
  - Structurant cet ensemble bâti, la Grand'Rue, la rue de l'Église et la rue du Fiaret tiennent lieu de **belvédères**. Entre les murs anciens de pierre ou les masses végétales, elles offrent des **fenêtres sur le paysage** et sur les massifs environnants.
  - Ces voiries, comme les espaces publics, sont à l'**échelle du piéton** : venelles, rues étroites avec un impact contenu de la voiture et sans vocabulaire trop urbain.
  - Ces rues étroites sont ponctuées de **petit patrimoine** encore en fonctionnement : fontaines, fours à pain qui fondent la qualité urbaine des rues du village et participent à sa sociabilité.
  - **De nombreux espaces sont constitués de sols perméables** (cours, stationnements, voies privées), dans l'esprit d'aménagements de village et plus favorables au maintien d'une certaine fraicheur lors des chaleurs estivales.
  - **Deux pénétrantes végétales majeures** bordent le village : le parc de la Mairie, à l'Ouest, inscrit au patrimoine végétal du PLUI et une série de champs de fauche ou de culture à l'Est remontant jusqu'à l'Église de Bresson. Cette imbrication entre les espaces résidentiels et agricoles caractérise également le village Ancien.
  - Le **caractère extrêmement boisé des parcelles existantes** prolonge cette trame verte jusqu'à l'intérieur des cœurs d'îlots. Cette végétation est constitutive de l'identité paysagère du village ancien et il présente aussi une diversité d'espaces d'intérêt écologiques. Ils participent à la qualité de la rue en apportant une respiration et ouverture végétales en bordure de la rue. Ils participent également à la qualité des lisières de la parcelle en instaurant un recul vis-à-vis des bâtiments mitoyens et créant un filtre visuel végétal. Par exemple, le site dédié à un futur équipement municipal présente un beau patrimoine arboré en limite avec la rue de la République
  - Le **ruisseau de Montavie** borde le village sur sa frange Est, il est à l'air libre et accompagné d'une ripisylve le long de la rue de l'Église. Il constitue une continuité écologique d'intérêt local.

Ces éléments fondent les qualités paysagères du village ancien. Outre son rôle résidentiel, ce village possède un certain rayonnement extra communal, un rôle paysager, environnemental, récréatif, agricole. Il est également, un lieu d'accès à des espaces naturels, un lieu de fraîcheur et un point de vue remarquable pour les autres habitants de la Métropole.

- **Un rapport à la rue construit et végétal**
  - Les maisons les plus anciennes sont souvent **implantées à l'alignement, accolées**, sur rue, ou regroupées autour de rues en impasse ou d'une cour commune, elles participent ainsi à structurer et animer la rue.
  - D'anciens **murs et murets** en pierre bordent la plupart des rues, alternant avec une multitude de **respirations non bâties**, souvent végétales, sur rue, sur cour, à l'arrière. Ces petites constructions sont d'excellents réservoir de biodiversité, ainsi leur préservation favorise la préservation de la biodiversité locale.
  - Le végétal est présent sous forme de ponctuations arborées, d'arbres anciens de hautes tiges de diverses essences, de trames végétales, de lisières boisées ou plantées, en accompagnement de bâtis. Elle forme ainsi un continuum diversifié d'éléments prestigieux, spontanés, cultivés. Conjugués à la proximité du versant boisé ces éléments donnent une impression d'**omniprésence du végétal** au cœur du tissu bâti, et donne un réel intérêt écologique à ce site.
  - Les **espaces boisées en cœur d'îlot** sont encore très présents et offrent une remarquable canopée à ce tissu dense, minéral. Elle est cependant mise à mal par des opérations immobilières réalisées ces dernières décennies.

- **Une écriture architecturale singulière propre au village ancien**
  - **La silhouette villageoise présente une harmonie globale** avec des hauteurs, des gabarits qui ne nuisent pas à la lisibilité des éléments repères (église, mairie, école, place…), des gabarits proportionnés entre eux, des couleurs ton pierre-ciment, des matériaux locaux (le galet sur les murs et façades), les pentes de toits.
  - **La compacité et l'imbrication bâtie** est créé par un bâti implanté sur rue et des jeux de continuités des éléments construits (façades, pignons, murs, murets, appentis, terrasses, escaliers, porches…)
  - **Pour autant, une certaine hétérogénéité se constate** : avec une diversité des implantations selon les vents dominants et l'ensoleillement, des volumes non répétitifs, mixité d'usages, des grandes demeures, des fermes et des habitats plus modestes, des parcellaires agricoles et en lanière qui mutent, s'urbanisent, s'estompent
  - Les **toitures** offrent aussi de **grandes variations** : double pente, mono-pente, selon la situation du bâtiment (vues, ensoleillement, mitoyenneté).
  - Une **habitabilité de la pente** où chacun de ses éléments bâtis et non bâtis se recomposent pour former un ensemble solidaire : accès et pas de porte sur rue, terrasses en balcon, jardinets sur rue, interstices fleuris, cours ouvertes, pignons non aveugles, accès aux pièces de vie au 1er étage, intégration des parkings en rez-de-chaussée…
  - Ce patrimoine bâti riche et diversifié permet de **préserver les intimités au sein d'un tissu pourtant dense :** l'implantation accolée des bâtiments, les variations de hauteurs et de toitures, le positionnement des jardins en arrière de parcelle, les lisières de parcelles végétalisées…
  - Pourtant, sa diversité se voit peu à peu bouleversée par **des projets contemporains, plus standardisés**. Leur aspect architectural et les aménagements des espaces extérieurs font peu écho aux caractéristiques propres du village ancien. Elles posent des problèmes de co-visibilité, comportent peu de végétal et elles ont nécessité des mouvements de terrain importants.

- **Un site marqué par différentes contraintes naturelles et urbaines**
  - Une **mobilité motorisée contrainte dans un tissu ancien et non adapté :** le tissu dense et compact du village ancien présente des qualités certaines mais sa structure initiale n'a pas été pensée pour intégrer la voiture. Ainsi les voiries, parfois contenues entre deux murs anciens, sont étroites et tortueuses, rendant la circulation contrainte et forçant à la cohabitation modes actifs – modes motorisés. Ces rues adoptent de fait un statut « d'**espace partagé** » entre les différents usagers
  - Par ailleurs le **stationnement n'est pas intégré** dans les bâtiments les plus anciens, posant des problèmes d'offre de stationnement sur l'ensemble du centre ancien.
  - Des **aléas naturels présents sur ce secteur** : situé en débouché de la combe de Bresson, le périmètre de l'OAP est impacté par les risques naturels suivants : crue rapide des rivières, inondation en pied de versant, crue des torrents et ruissellement torrentiel, ruissellement sur versant et ravinement, glissement, de terrain, chute de pierres et de blocs.


Ruisseau de Montavie
Rue de la République
Rue de la Liberté
Maison des Associations
Mairie
Parc de la Mairie
Château Charlon
Rue du Fiaret
Rue de l'Église
Grand'rue
Château de Montavie
ANALYSE PAYSAGERE ET ECOLOGIQUE DU SITE
Périmètre de l'OAP
Localisation de la prise photo
Un cœur de village à fort intérêt écologique entre piémont de Belledonne et ouverture agricole
Arrêt de transport en commun
Maillage piéton
Équipement communal
Parcelle agricole
Trame végétale existante
Ruisseau de Montavie et sa ripisylve
Vues sur la Chartreuse et le Vercors
Corridors écologiques à l'echelle métropolitaine
Inventaire des mares métropolitaines (LPO)
Une écriture architecturale singulière propre au village ancien
Petit patrimoine : Lavoirs, fours, calvaires ...
Murs de pierre anciens existant
Bâti existant de qualité
Principe d'alignement sur rue des maisons villageoises
Maisons bourgeoises dans leur parc


1


2


3


4


5


6

7



8



8



9



10



11



12



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La présente OAP vise à fournir des outils aux porteurs de projets pour insérer dans leur projet, les qualités urbaines, architecturales et paysagères qui fondent le village ancien. Ces éléments favoriseront l'intégration des projets dans le village, afin de ne pas le dénaturer.

COMPOSER LES PROJETS AVEC LES MOTIFS PAYSAGERS DU VILLAGE ANCIEN, SA TOPOGRAPHIE, ET EN VALORISANT LES RICHESSES ÉCOLOGIQUES.

- **En maintenant des ouvertures paysagères orientées vers le Nord, vers les massifs du Vercors et de Chartreuse.**

- **En valorisant le végétal présent sur les sites de projet.**

  Conformément aux éléments repérés sur le document graphique de la présente OAP, l'implantation veillera à conserver les arbres remarquables, les potagers, les vergers... afin de conforter la trame écopaysagère existante.

  La dimension végétale constituera une composante forte du projet à travers des espaces de jardins ou vergers (collectifs par exemple), une végétalisation des pieds de murs ou de bâtiments, ou encore la présence d'arbres. Le caractère naturel des jardins et des limites végétales (essences indigènes non taillées, matériau naturel, forte présence de l'herbe...) sera privilégié.

- **En créant des lisières végétales, garantes de l'intimité visuelle au sein de ce tissu dense.**

  Comme avec des haies multi strates peuvent constituer les dispositifs de séparation et filtres végétaux entre la construction ancienne et la nouvelle. Afin de limiter leur emprise, le projet veillera à ne pas doubler ces dispositifs de séparation. Il veillera au contraire à privilégier l'aménagement d'une seule ligne de haie (haie mitoyenne) ou en quinconce pour rompre l'aspect rectiligne.

- **En créant des clôtures en harmonie avec celles du village ancien : murs, murets et murs bahuts.**

  Le village ancien comporte de nombreux murs et murets. Les murs anciens repérés sur le document graphique seront préservés et restaurés au besoin au regard de leur qualité patrimoniale et écologique. Toute intervention se fera dans le respect de leur dimension (pas de surélévation ou de rabaissement) leurs matériaux et technique constructive (pierre locale, galets roulés, mortier de chaux naturelle, recouverts d'un enduit ou laissés apparents).

  L'OAP indique également certains secteurs où l'accompagnement par un muret ou un mur bahut avec grille transparente accompagné de végétation plutôt qu'un grillage, pourrait être opportun (rue de l'Eglise, rue de la Source...). Ces clôtures articuleront les opérations avec la rue de manière qualitative :

  - par un rappel de matériaux en utilisant totalement ou ponctuellement la pierre ou le galet (mise en œuvre similaire à un mur ancien)
  - par l'utilisation de couleurs rappelant la pierre locale (ocre clair ou beige ocre) et en limitant les contrastes avec les couleurs des murs alentours.
  - par l'intégration de végétal doublant le muret

- **Par une implantation des constructions offrant un maximum d'espaces extérieurs qualifiés, supports d'usages.**

  L'implantation des constructions nouvelles doit permettre de dégager un maximum d'espace extérieur structurants, c'est-à-dire suffisamment important pour avoir des fonctions et des usages, et ne pas être résiduels. Une attention sera portée à l'aménagement de ces espaces extérieurs qui pourront être mitoyens, communs, partagés, voire multifonctionnels : jardins, vergers, jeux pour enfants, cour, terrasses, composteurs, cheminements, espace jardiné en interface entre la rue et la façade.

- **Par la création d'espaces publics à échelle humaine (le piéton comme mètre étalon) et de voiries sous forme de ruelles et non de rues.**

  Sur les plus grands tènements, un système de venelles et de cours intérieures permettra de gérer un lien entre les espaces collectifs et privés et d'apporter des respirations dans ces opérations compactes.

  Outre la qualité générale apportée au projet, ces espaces interstitiels permettent de graduer les accès, du collectif au privé et de générer des relations de voisinage, propres à conforter la vie de village.

- **Par une adaptation du bâti à la pente et une inscription attentive aux co-visibilités et aux effets de masque visuels :**

  La disposition du village en pente implique une forte attention aux co-visibilités. L'implantation des nouvelles constructions doit éviter de créer tout masque visuel aux habitations situées en amont du bâtiment en projet, autant pour les espaces intérieurs qu'extérieurs.

  Le projet devra être adapté à la pente du terrain naturel (et non l'inverse). Ainsi, l'implantation et l'architecture des constructions seront étudiées en fonction de la pente et adaptées au terrain naturel de façon à limiter au maximum les terrassements. En cas de mouvements de terrains, les talus ou murs de soutènement feront l'objet d'un travail paysager ou architectural soigné.

  La construction pourra être perpendiculaire ou parallèle aux courbes de niveau selon le contexte paysager et urbain (implantation des constructions voisines, accès, pente, vue…).

  Cette attention à l'inscription des bâtiments dans la pente génèrera une variété des volumes et une richesse spatiale intérieure et extérieure.

RÉALISER DES DIVISIONS PARCELLAIRES QUALITATIVES OPTIMISANT LE FONCIER ET FAVORABLE À LA BONNE COHABITATION DE VOISINAGE

- **En envisageant l'adossement au bâti existant ou son extension plutôt qu'une division parcellaire.**

  Le tissu urbain existant peut évoluer par sous divisions de bâtiments ou extensions. Dans certains cas, cette approche permet de réduire les vis-à-vis et de bénéficier de plus grands jardins. Adosser l'implantation du nouveau bâtiment au bâtiment existant permet également de ne pas avoir de problèmes d'ombres portées, de limiter les déperditions énergétiques, tout en permettant de créer une isolation acoustique entre les deux bâtiments. Ainsi pourront être envisagées :

  - La division bâtimentaire c'est-à-dire la division en volume qui consiste à détacher une partie d'un bâtiment existant, par exemple, un étage inoccupé par un couple de personne âgées occupant un rez-de-chaussée. La création d'un accès indépendant à l'étage ainsi que divers aménagements assurant le bien-vivre ensemble (isolation acoustique…) peuvent rendre possible une cohabitation au sein du même bâtiment
  - L'implantation de la nouvelle maison en prolongement du bâtiment existant sur la parcelle, sous réserve de ne pas nuire à des accès ou des ouvertures existantes, ou de les restituer à travers la nouvelle opération.

- **Par des divisions parcellaires permettant une relation du bâti avec la rue**

  Dans le cas du village ancien, le découpage parcellaire devra privilégier des divisions permettant une relation du bâti avec l'espace public, en favorisant le contact des nouveaux bâtiments avec la rue, l'alignement sur rue étant l'une des caractéristiques du village ancien.

  Cet alignement sur rue ne devra toutefois pas créer un effet « canyon », les projets devront maintenir le rythme espace bâti/espace ouvert (et végétal) sur la rue.

- **En cherchant à mutualiser les accès véhicule, piétons et les stationnements extérieurs ou couverts.**

  Cette mutualisation permettra :

  - d'économiser l'espace sur les parcelles et de réduire l'imperméabilisation des sols
  - d'éviter la multiplication des portails qui peut nuire à la qualité paysagère et la sécurité routière

  Pour les parcelles contraintes, le bâtiment, implanté à l'alignement sur rue, pourra intégrer un porche afin de mutualiser l'accès avec la construction à l'arrière. Le nombre d'accès devra être limité au strict nécessaire.

  Lorsque la division parcellaire rend inévitable une division « en drapeau », éviter les chemins d'accès trop longs ou trop larges qui constituent une perte de surface et une augmentation des coûts de mise en œuvre.

- **Par une implantation du bâti permettant de gérer les vis-à-vis entre les bâtiments :**
  - En créant un quinconce entre les constructions
  - En s'implantant en mitoyenneté de la construction existante
  - Lorsque le règlement le permet et sous réserve de ne pas impacter la qualité de vie des habitants du bâtiment existant, le nouveau bâtiment pourra également se retourner (implantation en L sur limite) l'aile implantée en limite parcellaire, créant une intimité visuelle pour les deux habitations.
  - En implantant des annexes (abris de jardin, garage à vélo, véranda…) sur la limite parcellaire dans le prolongement de la construction existante, sous réserve d'intégration architecturale et de sobriété.

Ces deux dernières hypothèses devront veiller à limiter l'impact des ombres portées et prévoir des matériaux ne favorisant pas la rétention de chaleur ou prévoir une végétalisation des murs.

RESPECTER LES CARACTÉRISTIQUES DU PATRIMOINE EXISTANT ET L'IDENTITÉ DES LIEUX DANS LES RÉNOVATIONS ET EXTENSIONS

- **En en prenant soin, au sein des projets de rénovation de s'inscrire dans la silhouette du village et de conserver dans des proportions dominantes les caractéristiques existantes :**
  - Les gabarits
  - Les volumes imbriqués
  - Les couleurs et matériaux
  - Les respirations sur rue
  - La présence végétale
  - Les modénatures

- Les compositions des ouvertures et types de menuiseries

- **En favorisant une écriture contemporaine du projet qui réponde aux commodités actuelles mais ne nuiront pas à la lecture d'ensemble à l'échelle du bâtiment et de ses annexes ou dépendances :**
  - **Ne pas alourdir l'existant avec des rajouts d'éléments et privilégier des volumes non clos** (un appentis-garage, une coursive pour accès supplémentaire, un balcon ou une terrasse pour agrémenter d'un espace extérieur un logement tout en créant une animation sur rue (principe de respiration) …
  - **Avoir recourt à des matériaux de teinte locale et jouer des contrastes avec parcimonie**,
  - **Traiter les toitures avec des pentes et avancées de toiture** (une ou plusieurs avec des degrés différents d'inclinaison)
  - **Traiter les ouvertures en s'adaptant à la composition générale** : une grande ouverture (baie) pourra se substituer à des petites fenêtres dès lors que ses proportions, lignes structurelles et matériaux reprendront les caractéristiques du bâtiment existant.
  - **Aménager le pas de porte de manière à entretenir, intensifier la relation à la ruelle par l'apport d'éléments similaires** (choix des matériaux pour le traitement du sol, intégration de végétation, …). Il est important de ne **pas cloisonner cet espace.**

INSCRIRE LES MUTATIONS, DIVISIONS ET IMPLANTATIONS NOUVELLES DANS LA STRUCTURE DU VILLAGE ANCIEN ET SES QUALITÉS

- **Par une certaine compacité des opérations,** en lien avec la densité du village ancien et non des implantations isolées sur leur parcelle : ce caractère imbriqué des volumes répond également à des enjeux de sobriété foncière et de conception bioclimatique.
- **Par une diversité typologique des bâtiments sur la parcelle**
- **Par des prolongements bâtis du tissu existant ancien** et non des éléments rapportés, déconnectés, isolés sur la parcelle.
- **Par des gabarits qui s'inscrivent dans ceux de l'habitat villageois**
- **Par des volumétries qui permettent de retranscrire les principes de composition architecturale du village ancien :** volumes imbriqués, diversifiés qui jouent l'adossement, l'accolement pour le caractère compact mais aussi pour l'intimité de cours, patios…et qui laissent échapper des vues sur le grand paysage
- **Par une écriture contemporaine « située / contextualisée » et non un geste ni du pastiche.** La conception de bâtiments contemporains ou d'extensions instaurera un dialogue entre formes hérités et style contemporain, en s'inspirant notamment des caractéristiques du bâti ancien du Village, sans pour autant être dans le pastiche.
- **Par un bâtiment qui compose un rapport à la rue, qu'il soit bâti ou végétal** et propose des rez-de-chaussée ou rez-de-jardin soignés, qualifiés.

  En cas d'implantation sur rue mais en retrait, un espace jardiné permettra de créer une interface entre l'espace public et privé.

  En cas d'alignement sur la rue, il pourra proposer une façade, éventuellement accompagnée de plantations en pieds de façades, un mur pignon à l'alignement prolongé d'un jardin, d'une cour ou d'un accès latéral.

ORIENTATIONS

Périmètre OAP

CONFORTER ET PÉRENNISER L'AMBIANCE VILLAGE ANCIEN

- Péréniser la trame arborée et la trame éco paysagère : boisements continus et arbres isolés
- Arbres fruitiers existant à conserver
- Cours d'eau et sa ripisylve à valoriser
- Espace végétalisé existant à conforter
- Vue sur le grand paysage à préserver
- Perméabilité visuelle à permettre
- Murets à conserver, valoriser et entretenir
- Murets ou clôture qualitative à recréer
- Végétation ponctuelle en pied de façade (bâtiment ou mur) à implanter
- Bâtiment existant à préserver ou rénover
- Accès existant pouvant être mutualisé pour la desserte de la parcelle

INSCRIRE LES PROJETS DANS LA STRUCTURE DU VILLAGE ANCIEN

- Accès mutualisé à créer
- Continuités piétons/cycles à créer ou à revaloriser
- Principe de courée à créer accompagnant le stationnement mutualisé
- Zones d'implantation des constructions les plus hautes / denses
- Zones d'implantation des constructions les moins hautes & moins denses
- Interfaces - lisières paysagées
- Espace végétalisé collectif à créer
- Espace public paysagé à créer
- Talus existant à prendre en compte et à paysager
- Implantation à l'alignement sur rue
- Implantation alignée avec le bâti mitoyen, avec un espace jardiné donnant sur la rue


Ruisseau de Montavie
Avenue de Bresson
Rue de la République
Rue de la Liberté
Château Charlon
Mairie
Maison des Associations
Parc de la Mairie
Rue du Fiaret
Rue de l'Eglise
Grand'rue
Rue de la Source
Rue de Montavie
Château de Montavie

PRÉCONISATIONS PAR SECTEURS

Ci-dessous figurent les préconisations par secteurs mutables du Village Ancien.

Secteur rue de la Liberté





Zoom sur le secteur *Rue de la Liberté*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

L'accès préférentiel identifié à ce site se situe à l'Est de la grange existante, sur la rue de la Liberté.

Le renouvellement de ce secteur s'appuie avant tout sur la réhabilitation qualitative des bâtiments existants en front de rue : Maison Argoud (la plus au centre) et la Grange (à l'Ouest). La rénovation de la grange existante pourra notamment prévoir d'ouvrir des ouvertures sur le pignon Nord, actuellement aveugle afin de s'ouvrir sur la rue. La maison située la plus à l'Est de la parcelle pourrait être démolie et remplacée par un nouveau bâtiment qui s'implantera à l'alignement.

A l'Est du secteur Liberté, il importe d'instaurer un retrait des constructions avec le restaurant Chavant afin d'éloigner des nuisances liées à cette activité (sonores, olfactives). Cet espace tampon sera traité avec un aménagement paysager qui participera notamment à créer un filtre vis-à-vis de ces nuisances. Des usages pourront y être proposés : jardins, petits édicules (stationnement couvert, cabanons jardin…).

Le potager sur la limite Sud-Ouest sera préservé. En cas d'opération d'ensemble, il pourra être mutualisé entre les habitants.

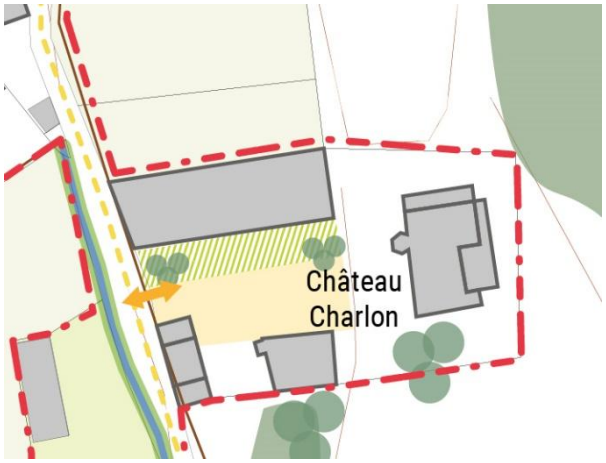
Un accès piéton / modes actifs pourra également être créé dans cet espace. Il sera traité dans l'esprit des venelles de villages anciens : végétation, qualité des matériaux au sol, des clôtures …

Les ouvertures sur la façade Est des bâtiments donnant vers le restaurant seront limitées.

En termes de constructibilité nouvelle, la parcelle, pourra accueillir de **nouvelles constructions en « second front bâti ».**

L'évolution du secteur pourra s'accompagner par la végétalisation en pied de bâtiment, afin de palier le caractère aujourd'hui trop routier et minéral de la rue de la Liberté.

Secteur Charlon



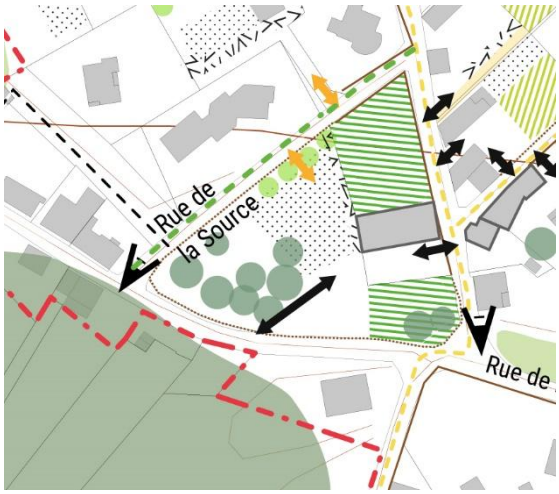


Zoom sur le secteur *Charlon*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Ce secteur présente une constructibilité limitée. L'évolution du secteur porte davantage sur :

- La rénovation des volumes existants en respectant le règlement. En cas d'implantation de nouveaux logements dans ces volumes existants, le nombre de logements devra prendre en compte la caractère contraint des voies d'accès (rue de l'Eglise) et ne pas entraîner une surcharge excessive en termes de circulation.
- La requalification et l'amélioration de l'entrée du Château : végétalisation, diminution des espaces imperméabilisés, travail paysager autour des espaces végétaux et espaces dédiés à la voiture.
- Mise en valeur de l'ancien mur et du portail.

Secteur rue de la Source



Zoom sur le secteur *Rue de la Source*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Ce site se situe sur les hauteurs du Village Ancien, au carrefour de plusieurs rues. Il est très arboré, doté d'une topographie très marquée (pente descendante vers le Nord) et sans parcelles mitoyennes.

Cette position « d'isolat », en hauteur et en proue sur la grande rue, souligne d'autant plus les enjeux d'intégration paysagère et de qualité architecturale pour les opérations pouvant se développer sur la parcelle.

L'espace constructible est identifié sur la partie Ouest. La Maison existante sera préservée.

Afin de préserver les vues depuis et vers la Maison, les espaces verts attenants au bâtiment seront également préservés : son jardin Nord qui lui offre une perspective visuelle sur le grand paysage et son jardin Sud dont le caractère boisé est à préserver puisqu'il participe à une perception plus végétale des rues attenantes.

L'implantation des nouvelles constructions sera à privilégier sur le bas du site ou dans la pente, afin de préserver le boisement existant et la visibilité vers la Grande Rue depuis la rue Mont Jayet.

Toutefois, l'accès à l'opération pourra se faire par la rue de la source ou par la rue du bois (accès existant), selon l'implantation du projet et le parti pris quant à l'inscription dans la topographie.

Si l'accès se fait depuis la rue de la Source, le stationnement devra être fortement intégré dans le volume bâti existant.

Secteur lotissement Grand'rue



Zoom sur le secteur *Lotissement Grand'Rue*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Ce secteur concerne un lotissement relativement récent sur lequel des parcelles pourraient faire l'objet de projets :

- D'une part, l'extrémité de l'impasse du lotissement dont une partie se situe en zone UA et une partie en zone N (inconstructible).
- D'autre part, en surplomb de ce lotissement, un jardin potager pourrait également muter.

Sur ce secteur, il s'agira de :

- Impasse du Lotissement : Proposer des volumes compactes qui, par leur architecture et leurs matériaux, s'intègrent au paysage. Ils ne s'implanteront non pas en milieux de parcelle comme les maisons existantes au sein du lotissement mais viendront plutôt en limite parcellaire afin de mieux gérer les covisibilités et les intimités ;
- Impasse Rue de la Source : le volume d'habitation se situera en prolongement du bâtiment existant à l'Est du potager. Le stationnement sera intégré au bâtiment. Les arbres fruitiers sur la limite Nord seront préservés. Le talus sud sera traité de manière paysagère.

En cas de mutation de l'ancien corps de ferme, les bâtiments et le mur en pierre seront préservés et rénovés, en cohérence avec les préconisations patrimoniales « Ensemble Urbain homogène ».

Secteur Rue de l'Eglise Nord



Zoom sur les secteurs *Rue de l'Eglise Nord & Sud*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Ce secteur comporte de grandes parcelles aujourd'hui végétalisées, susceptibles de faire l'objet de densification. Il comporte quelques spécificités propres :

- Grande ouverture visuelle sur la chartreuse
- Topographie marquée, à la fois sur la parcelle (pente descendante vers l'Ouest) et vis-à-vis de la rue de l'Eglise (situé en contrebas)
- Proximité avec la rue de l'Eglise au caractère très contraint : elle est étroite, ne comporte pas d'espaces pour le piéton, elle est en pente vers l'Est et un mur ancien en pierre la borde au Sud.

Ainsi, au regard de ces caractéristiques, les opérations ou l'opération d'ensemble prendront garde à :

- Préserver des fenêtres visuelles offrant la vue sur la chartreuse depuis la rue de l'Eglise
- Proposer des implantations qui limitent les terrassements et remblais, s'inscrivent en cohérence avec la topographie existante.
- Participer à ouvrir –au moins visuellement- la rue de l'Eglise. Pour ce faire, l'aménagement de la parcelle située au Nord de la rue privilégiera un espace jardiné le long de la rue de l'Eglise et un nouveau bâtiment au nord, en retrait de la rue mais en alignement de l'existant.

En cas de projet global et concerté entre voisins, à l'échelle du tènement, les accès aux deux nouvelles implantations pourront se faire depuis ceux qui existent :

- Pour la parcelle adressée rue de l'Eglise : l'un des accès se situe Grand'Rue, il passe cependant devant l'habitation existante actuellement. L'autre se situe rue de l'Eglise mais semble avoir été condamné (portail donnant sur un espace de jardin).
- Pour la parcelle située en cœur d'îlot : un accès existe sur la Grand Rue, elle dessert la maison mitoyenne (à l'Ouest). Il comporte une courette qui sert de stationnement. Cet accès permet de desservir les deux parcelles mutables et peut proposer un stationnement

mutualisé, extérieur ou couvert via une structure légère. Il sera donc judicieux de mener un projet concerté à large échelle pour l'évolution de ce secteur.

Concernant la parcelle rue de l'Eglise, l'implantation se fera de préférence en prolongation des bâtiments existant avec une cohérence de gabarits. Cette implantation permet de privilégier des espaces extérieurs au sud et une façade exposée sud, considérant l'ensoleillement limité de ce secteur. Elle permet également de ne pas créer un « effet canyon » sur la rue de l'Eglise déjà contrainte en y implantant un front bâti à l'alignement.

Pour la parcelle en cœur d'îlot, le bâtiment pourra s'implanter en quinconce par rapport aux deux bâtiments des parcelles mitoyennes, afin de préserver l'intimité des trois jardins mitoyens à la parcelle

La densification éventuelle de ce secteur devra donner lieu à un travail architectural et paysager fin et qualitatif sur les lisières, étant donné le caractère déjà dense du secteur. Il s'agira notamment de préserver les intimités des espaces extérieurs.

Secteur Rue de l'Eglise Sud



Ce secteur est extrêmement boisé dans sa partie Nord. Celle-ci est marquée par une forte topographie qui la situe en contrebas de la rue de Montavie. Ainsi, depuis la rue de Montavie, une large vue sur la plaine grenobloise et les massifs s'offre au promeneur, passant au-dessus de la canopée de la parcelle concernée.

La partie sud du secteur est davantage construite, les maisons étant implantées à l'alignement sur la rue de l'Eglise. Quatre maisons se suivent, d'époques différentes, avec deux bâtiments anciens au Nord et deux bâtiments plus récents à l'Ouest sur la Grand'rue.

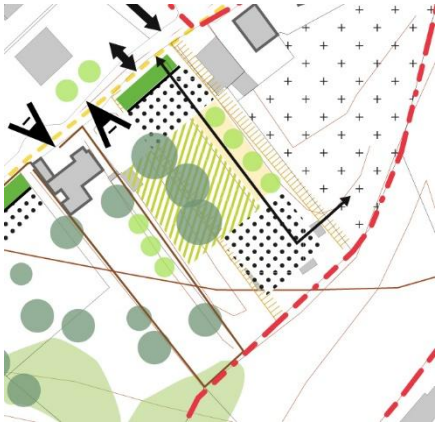
La partie identifiée comme mutable s'inscrit en continuité de cet espace bâti, le long de la rue de l'Eglise.

Il est proposé une implantation en recul, en cohérence avec l'implantation de la maison mitoyenne (ancienne école) et en accord avec la volonté de d'ouvrir visuellement la rue de l'Eglise. Celle-ci revêt actuellement un caractère très contraint : elle est étroite, sentiment renforcé par le mur en pierre qui la borde au Sud, elle ne comporte pas d'espaces pour le piéton et elle en forte pente vers l'Est.

Ainsi le projet veillera à ménager un espace de recul par rapport à la rue. Cet espacesera végétalisé et accompagné d'une clôture qualitative, qui pourra être de type « mur bahut » avec une grille transparente montée sur un muret en pierre, accompagné de végétation. Le mur existant sera préservé voire rénover.

L'accès à l'opération prendra appui sur l'accès existant, dans la mesure du possible. En cas d'impossibilité de mutualisation, cet accès pourra être positionné à l'Est, comme le suggère le parcellaire. Cela permettra de ne pas accoler deux accès et de maintenir le rythme bâti/espace ouvert sur la rue. En proposant des porosités visuelles, des ponctuations végétales sur la rue, entre le nouveau bâtiment et l'ancienne école.

Secteur église & cimetière



Zoom sur le secteur *Eglise & Cimetière*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Cette parcelle en lanière est bordée d'une part par l'Eglise et le cimetière communal (Est), d'une autre part par une maison d'habitation, ancienne école communale (Ouest).

Elle est actuellement occupée par un espace de stationnement et un équipement vieillissant mais toujours actif, utilisé ponctuellement par les associations bressonnaises. Elle permet également l'accès technique des espaces verts aux sources d'eau, l'accès du corbillard et des engins d'entretien au cimetière.

La lisière, la limite parcellaire mitoyenne au cimetière fera l'objet d'un travail paysager particulier.

Le site est marqué par une forte topographie, il est composé de deux talus inscrit dans la longueur de la parcelle. L'aménagement du site tâchera de s'intégrer à cette topographie et proposer des architectures qui en tirent parti.

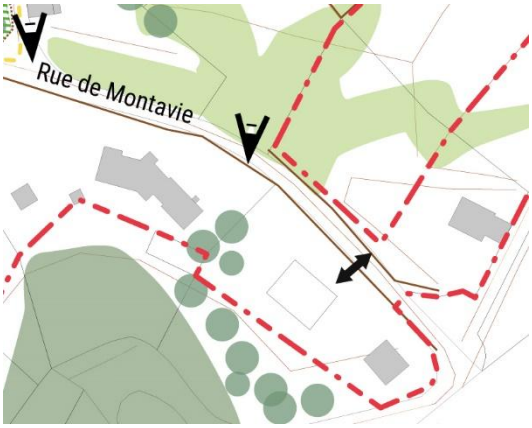
L'un des talus est particulièrement arboré et bénéficie d'un bel alignement d'arbres. Le projet veillera à maintenir ces arbres qui pourront venir en accompagnement d'un jardin commun sur le talus le plus haut.

L'accès véhicule se fera alors sur la partie la plus à l'Est de la parcelle.

Une implantation Nord / Sud est proposée. Un premier volume, plus au Nord, vient recréer un rapport à la rue de l'Eglise, en s'implantant légèrement en recul, en alignement de l'ancienne école. L'implantation de ce volume veillera à ne pas impacter les arbres et leur système racinaire. Il apparait également important que le volume s'implante de manière à maintenir une porosité visuelle sur le jardin, et notamment sur l'alignement d'arbres. Un retrait à l'Ouest permet cette ouverture visuelle.

Une seconde implantation d'un volume bâti est possible au sud de la parcelle, reprenant l'implantation actuelle de l'équipement existant.

Secteur rue de Montavie



Zoom sur le secteur *Rue de Montavie*, du schéma d'aménagement « Village ancien »

Ce site à la déclivité Ouest / Est se situe à la fin du Village Ancien, à proximité du Château de Montavie.

Sa partie Ouest, située en surplomb de la rue de Montavie, sur un talus, délimité par un mur de pierre, accueille une villa, ses dépendances et une piscine extérieur.

Sur sa partie Est, un secteur apparaît comme mutable. Il est bordé sur sa partie Nord / Est par le chemin d'accès véhicule de la Villa. Un bosquet d'arbres ancien marque une limite naturelle et un filtre visuel entre la maison existante et son jardin, et le secteur mutable.

Le projet mutualisera les accès véhicule en s'appuyant sur celui qui existe actuellement. L'implantation du volume bâti se fera de manière à préserver les arbres en place. Le bosquet existant sera conservé

Secteur Rue de la Liberté _ zone AU



Ce secteur a été en partie acquis par la municipalité afin d'y réaliser un équipement public en cas de besoin. Il accueille actuellement des jardins potagers, un verger, des espaces naturels enfrichés. Il est bordé d'espaces agricole et par le ruisseau de Montavie à l'Est. Un cheminement borde sa limite Est et donne accès à d'autres potagers ainsi qu'au champ situé plus au Nord-Ouest.

L'évolution de ce secteur fera l'objet d'une attention particulière vis-à-vis des interfaces du projet avec son environnement proche, très naturel ou agricole, dans un souci d'intégration paysagère :

- Réalisation d'une lisière paysagère au Nord, en interface avec le champ. Sa localisation et sa nature s'ajustera selon l'implantation, la taille et la destination du bâtiment.

- Valoriser la présence du ruisseau de Montavie et de sa ripisylve dans les futurs aménagements.
- Au Sud du secteur, l'alignement de noyers le long de la rue de la Liberté sera préservé, en revanche dans un souci de visibilité de l'équipement, des éclaircissements sont possibles au sein de la végétation, notamment en supprimant la strate basse composée d'une haie très opaque. Le verger existant sera préservé.

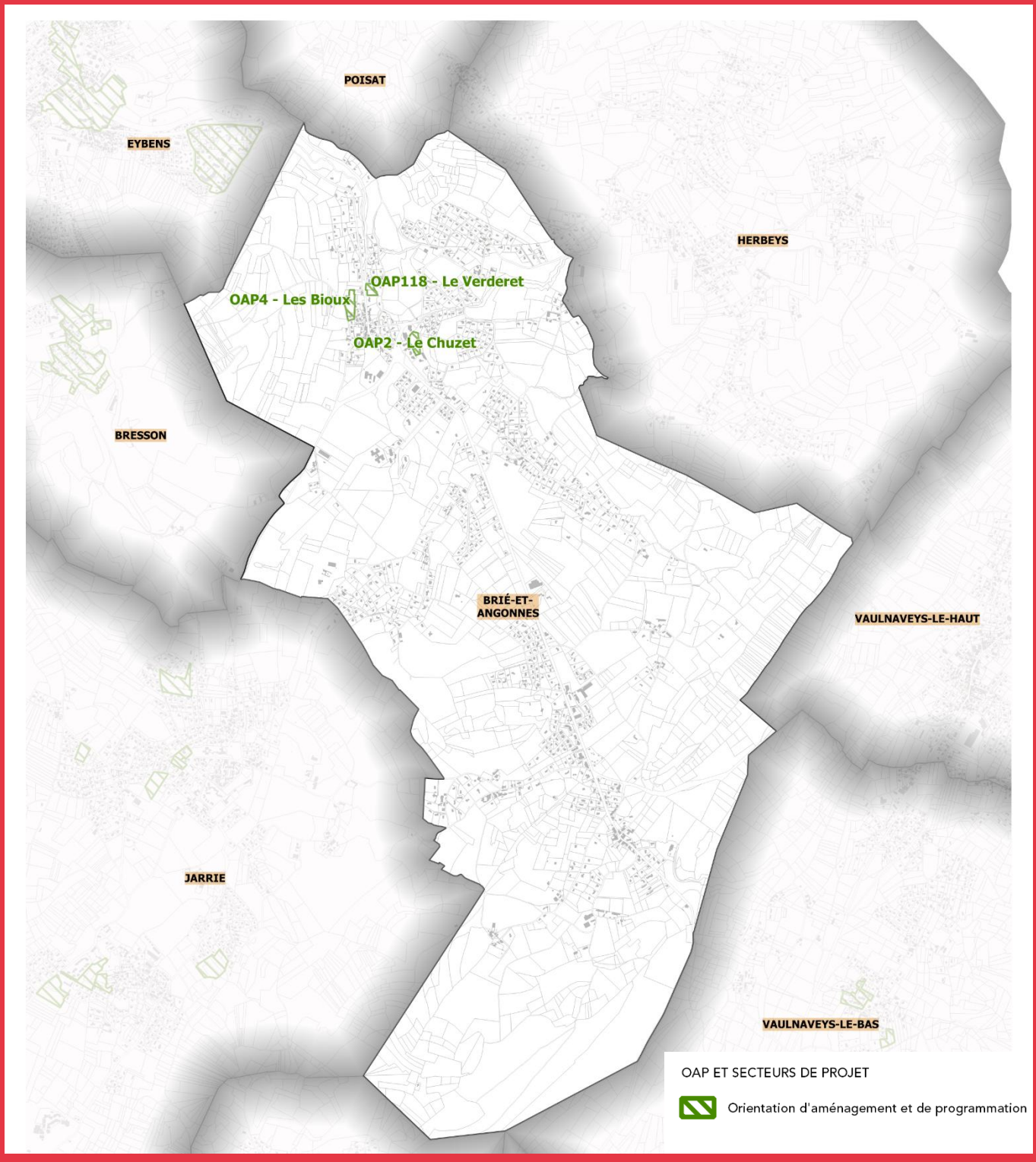
L'accès des véhicules sera à aménager sur l'actuel chemin agricole existant à l'Est de la parcelle en prenant en compte la proximité avec le ruisseau de Montavie.

A l'Ouest, les parcelles sont bordées d'un talus prononcé. Il sera préservé et doté d'un aménagement paysager. Ce talus pourra également intégrer des liaisons piétonnes, afin de créer le lien à l'école ainsi qu'à la Mairie.

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AU, UA2,UA3, UD3
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Oui
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise »
Atlas des emplacements réservés	Oui

2_BRIÉ-ET-ANGONNES

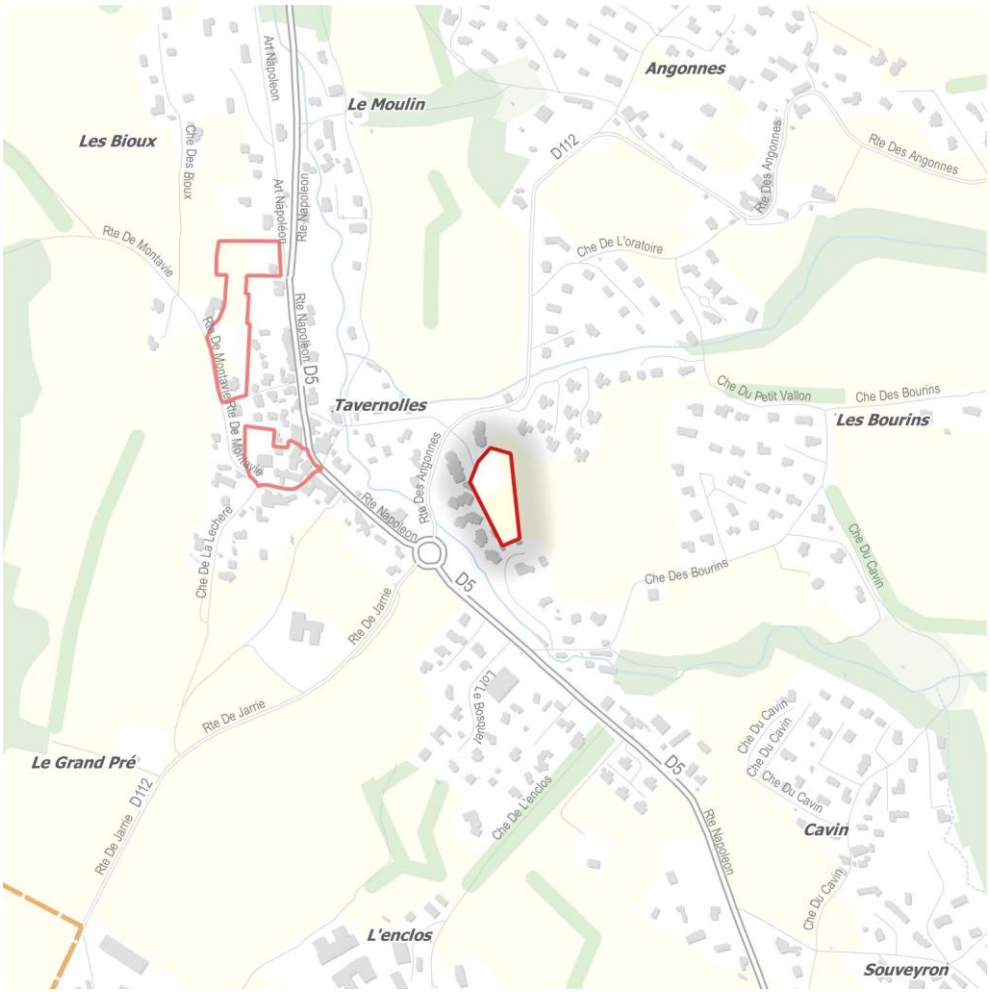


OAP2 – LE CHUZET

SITUATION

Ce site d'environ 5 000 m², aujourd'hui non bâti et enherbé, bénéficie d'une localisation privilégiée à proximité immédiate des principaux commerces et services du pôle de Tavernolles et d'un arrêt de transport en commun.

Principalement destiné à accueillir des logements, ce secteur de projet doit permettre l'aménagement d'une transition paysagère progressive entre les espaces agricoles limitrophes et les nouvelles constructions. Les formes urbaines proposées répondront au double objectif de diversification de l'offre d'habitat et de mixité sociale (production de 12 logements locatifs sociaux à minima).



Localisation du secteur « Le Chuzet » à Brié-et-Angonnes. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation privilégiée, en lisière de l'espace agricole :**
  - La limite Est du secteur entre en relation avec une vaste zone agricole qui marque une limite à l'urbanisation. Dans le cadre de la future opération, le rapport entretenu avec cet espace nécessitera une attention particulière.
  - Différents types d'habitations, individuelles et collectives, composent l'environnement bâti immédiat. Les constructions collectives s'organisent en peigne depuis la route des Angonnes et marquent une frontière épaisse entre la frange Ouest du secteur et la voie publique. La logique d'implantation et la morphologie de ces bâtiments (R+2 en moyenne) orienteront les formes urbaines et architecturales de la future opération dans une logique de transition vers l'espace agricole.
  - De nombreux commerces et services de proximité (boulangerie, pharmacie,) marquent la frange ouest du secteur de projet, illustrant une micro centralité à l'échelle communale. La fréquentation et les usages qui caractérisent ce lieu devront être pris en considération dans l'aménagement des éventuelles voiries et cheminements actifs.
  - Au niveau de la frange nord du secteur, l'allée privée qui dessert les logements collectifs permet d'accéder facilement en voiture à une potentielle entrée de site.

- **Des qualités paysagères et écologiques :**
  - Les limites parcellaires sont matérialisées par des haies bocagères qui accueillent une diversité d'essences végétales et représentent un potentiel refuge à la biodiversité.
  - Des vues sur le grand paysage sont offertes depuis le secteur de projet. L'espace agricole ouvert préserve notamment des vues sur le bois du Fournet, à l'Est du secteur.
  - La déclivité générale du site orientera l'aménagement de ce secteur en veillant au bon écoulement des eaux de ruissellement, en particulier en direction des espaces agricoles.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du site et permettre l'aménagement d'espaces publics de qualité :**
  - En assurant une transition paysagère qualitative entre les nouvelles constructions, les espaces agricoles situés à l'est et les constructions limitrophes à travers la création de lisières végétalisées.
  - En proposant un épannelage gradué des constructions en favorisant des silhouettes bâties découpées et adaptées à la topographie du site.
  - En limitant l'imperméabilisation des sols notamment par l'aménagement d'espaces végétalisés entre la résidence les « Asphodèles » et les espaces d'implantation des constructions.
  - En valorisant les arbres et les masses boisées présents sur le site.

- **Connecter le site à son environnement urbain et favoriser les circulations actives :**
  - En assurant la connexion au maillage viaire existant en privilégiant l'accès pour les véhicules motorisés via l'ensemble immobilier existant « Les Asphodèles ».
  - En aménageant des cheminements piétons lisibles et confortables, notamment pour accéder aux commerces et services de Tavernolles ainsi qu'aux espaces verts situés à proximité (aménagement du talus arboré notamment).
  - En privilégiant le stationnement en sous-sol afin de garantir le maintien d'espaces libres végétalisés.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

ACCÈS PRINCIPAL

CHEMINEMENT ACTIF À VALORISER

CARREFOUR À TRAITER

IMPLANTATION DU BÂTI

ZONE D'IMPLANTATION PRIVILÉGIÉE DES CONSTRUCTIONS

PAYSAGE ET PATRIMOINE

COURS D'EAU EXISTANT À VALORISER

LISIÈRE À TRAITER

PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD1
Plan des risques naturels	Oui – risques faibles de glissement de terrain
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui – ER
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Le Plateau de Champagnier et piémont de Belledonne » / Ambiance « Bourg village et hameau ruraux »
Atlas des emplacements réservés	Non

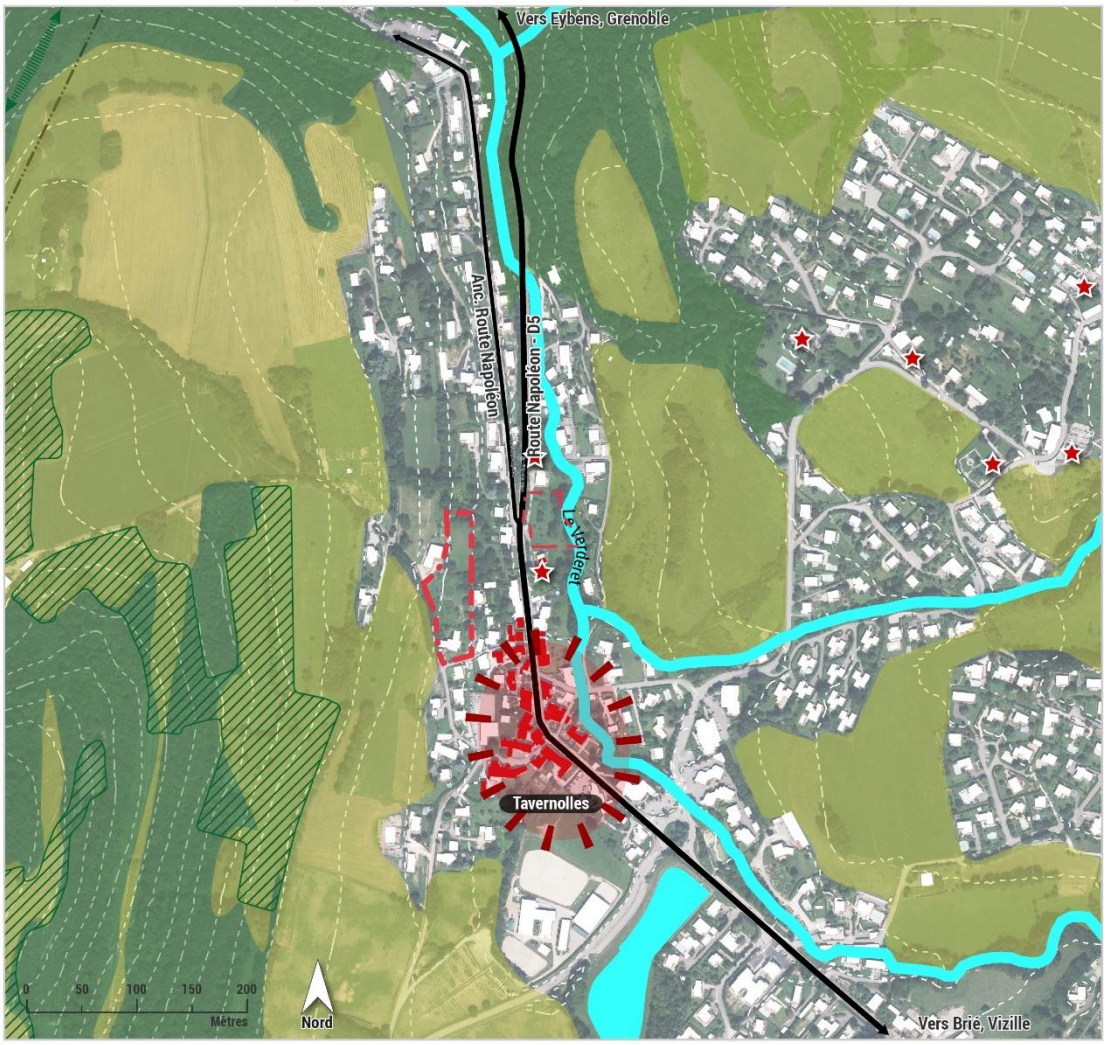
OAP4 – LES BIOUX

SITUATION

Ce site d'environ 5000m² se situe dans le secteur des Bioux, sur le flanc Est du coteau, entre la route Napoléon (RD5) et la route de Montavie.

Ce secteur de projet doit assurer une transition paysagère progressive entre les espaces agricoles situés au bord du chemin des Bioux et les futures constructions qui composeront l'opération. Celles-ci devront se prévaloir d'une bonne intégration paysagère (inscription dans la pente et recherche du moindre impact visuel) en accompagnant des formes urbaines capables de répondre au double objectif de diversification de l'offre d'habitat et de mixité sociale (production de 8 logements locatifs sociaux à minima).

« Les Bioux » à Brié-et-Angonnes



CARTE DE SITUATION

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- AUTRES SITES DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Route de Quaix — TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- COURBES DE NIVEAUX

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- Tavernolles — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- PATRIMOINE BÂTI
- TISSU BÂTI HISTORIQUE

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE ET TRAME VERTE ET BLEUE

- ESPACE BOISÉ
- ESPACE AGRICOLE
- Le Verderet — COURS D'EAU
- RESERVOIR DE BIODIVERSITÉ
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

ANALYSE DE SITE

- **Un site d'intervalle, entre espace agricole et espace bâti :**
  - Ce site aujourd'hui non bâti et majoritairement enherbé occupe la fonction de verger avec la présence de plusieurs arbres fruitiers.
  - Le secteur de projet met en relation les espaces agricoles situés à l'Ouest avec les habitations individuelles qui s'organisent le long de la route Napoléon.
  - Le site n'est pas raccordé au réseau d'assainissement collectif.

- **Des caractéristiques architecturales et paysagères à préserver et valoriser :**
  - De nombreuses habitations individuelles environnent le secteur de projet. Plus ou moins récentes, ces constructions offrent une relative homogénéité de l'environnement bâti, tant au niveau de la morphologie des constructions (toitures à 2 ou 4 pans, hauteurs…) que dans l'utilisation des matériaux (tuiles plates…).
  - Ce site surplombe le noyau historique de Tavernolles et profite d'une forte visibilité depuis la route Napoléon et les versants opposés. L'aménagement de ce secteur devra donc garantir l'insertion paysagère des nouvelles constructions.
  - Les ouvertures paysagères Est/Ouest sur les versants boisés (Bois du Fournet…) seront à conserver.

- **Des risques faibles et bien localisés :**
  - Le site est concerné par des aléas (G1-V1) de glissement de terrain et de ruissellement qui s'expliquent par une forte déclivité du terrain.

PHOTOGRAPHIES



Image 1 : Rue du centre, assez étroite et pentu

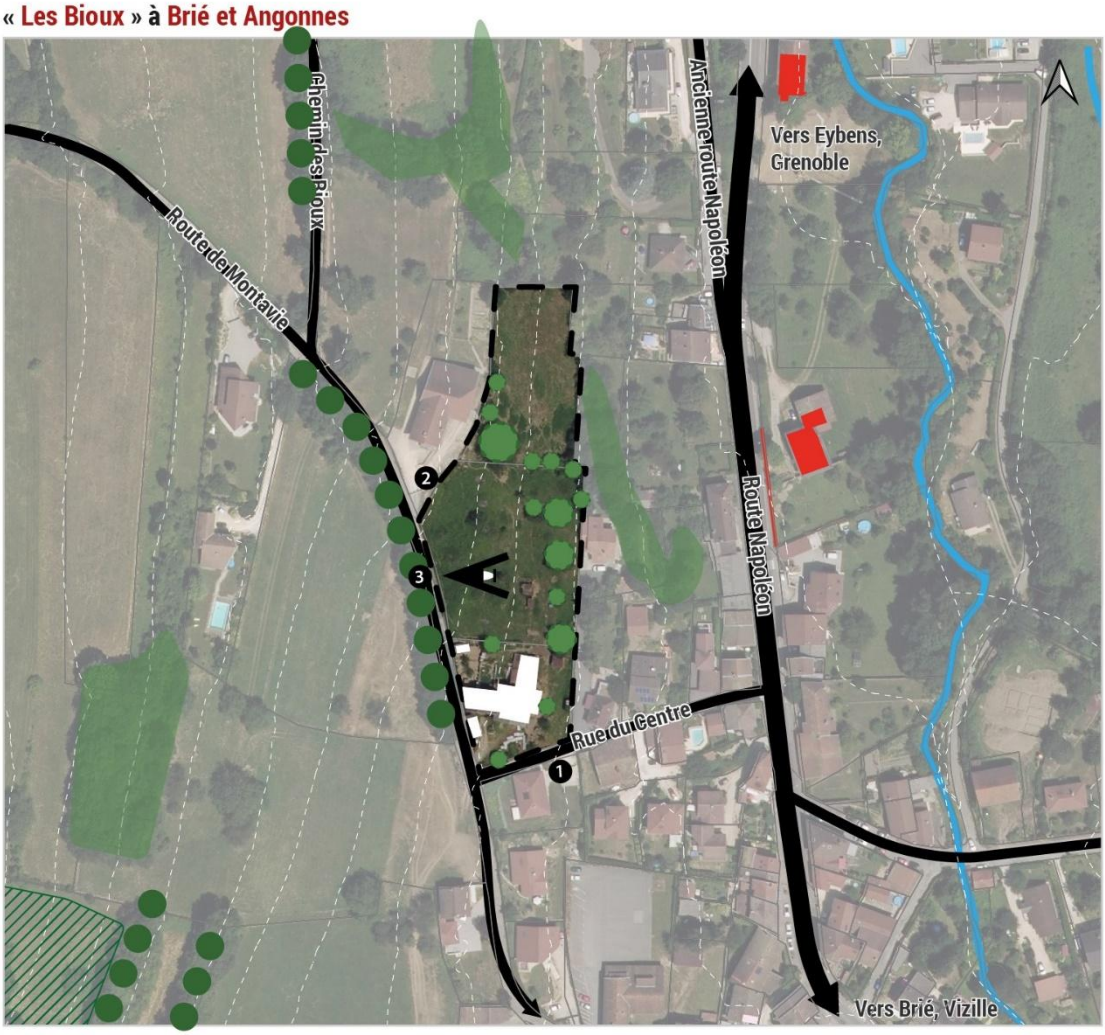


Image 2 : Accès possible au site depuis la Route de Montavie



Image 3 : Vue générale du site, offrant une vue ouverte sur le grand paysage

« Les Bioux » à Brié et Angonnes



ANALYSE DU SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- Rue du Centre — TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- COURBES DE NIVEAUX *(PAS DE 5 M)*
- 1 — LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- ARBRE ISOLÉ EXISTANT
- Le Verderet — RUISSEAU LE VERDERET
- STRATE ARBORÉE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ARBRE ISOLÉ EXISTANT
- RESERVOIR DE BIODIVERSITÉ

PATRIMOINE BÂTI & PAYSAGER

- BÂTI EXISTANT DE QUALITÉ
- MUR DU CHATEAU

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du site et permettre l'aménagement d'espaces publics de qualité :**
  - En limitant l'imperméabilisation des sols par l'aménagement d'espaces végétalisés, notamment au cœur du secteur de projet ;
  - En assurant une transition paysagère qualitative entre les nouvelles constructions, les espaces agricoles situés à l'ouest et les constructions limitrophes, par la plantation de haies multistrates ;
  - En maintenant des ouvertures paysagères orientées Est-Ouest.
  - En valorisant les arbres présents sur le site.
  - En adaptant les constructions au contexte topographique en respectant le terrain naturel en cherchant à limiter les volumes de déblais et de remblais (implantation des constructions en « cascade », encastrement partiel, etc.) et en tirant profit de cette spécificité (dégagement des vues, accès de plain-pied aux logements, limitation des vis-à-vis, etc.).
  - En lien avec l'OAP Paysage et Biodiversité,
    - le sens du bâtiment pourra être parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveau suivant l'implantation des constructions voisines, de la voie, l'accessibilité du terrain, son orientation et les vues depuis le site et depuis les alentours ;
    - les enrochements de hauteur importante et utilisant de gros blocs de pierre seront évités, et les talus seront les plus longs possibles pour retrouver la pente du terrain naturel de façon progressive

- **Connecter le site à son environnement urbain et favoriser les circulations actives :**
  - En assurant la connexion au maillage viaire existant en organisant l'accès depuis la route de Montavie
  - En aménageant des cheminements piétons lisibles et confortables, notamment pour accéder aux commerces et services de Tavernolles ainsi qu'aux espaces naturels environnants.
  - En privilégiant le stationnement en sous-sol afin de garantir le maintien d'espaces libres végétalisés.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

« Les Bioux » à Brié et Angonnes



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- Rue du Centre — NOM DES RUES
- BÂTI
- PARCELLAIRE

VOIRIE - MOBILITÉ

- CRÉER UN ACCÈS VÉHICULES

AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE VERCORS
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- PRÉSERVER LES ARBRES EXISTANTS NON-INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
- IMPLANTER DE NOUVEAUX ARBRES
- RENFORCER LES HAIES PERMÉABLES MULTISTRATES

PATRIMOINE BÂTI - HABITAT - ECONOMIE - EQUIPEMENT

- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

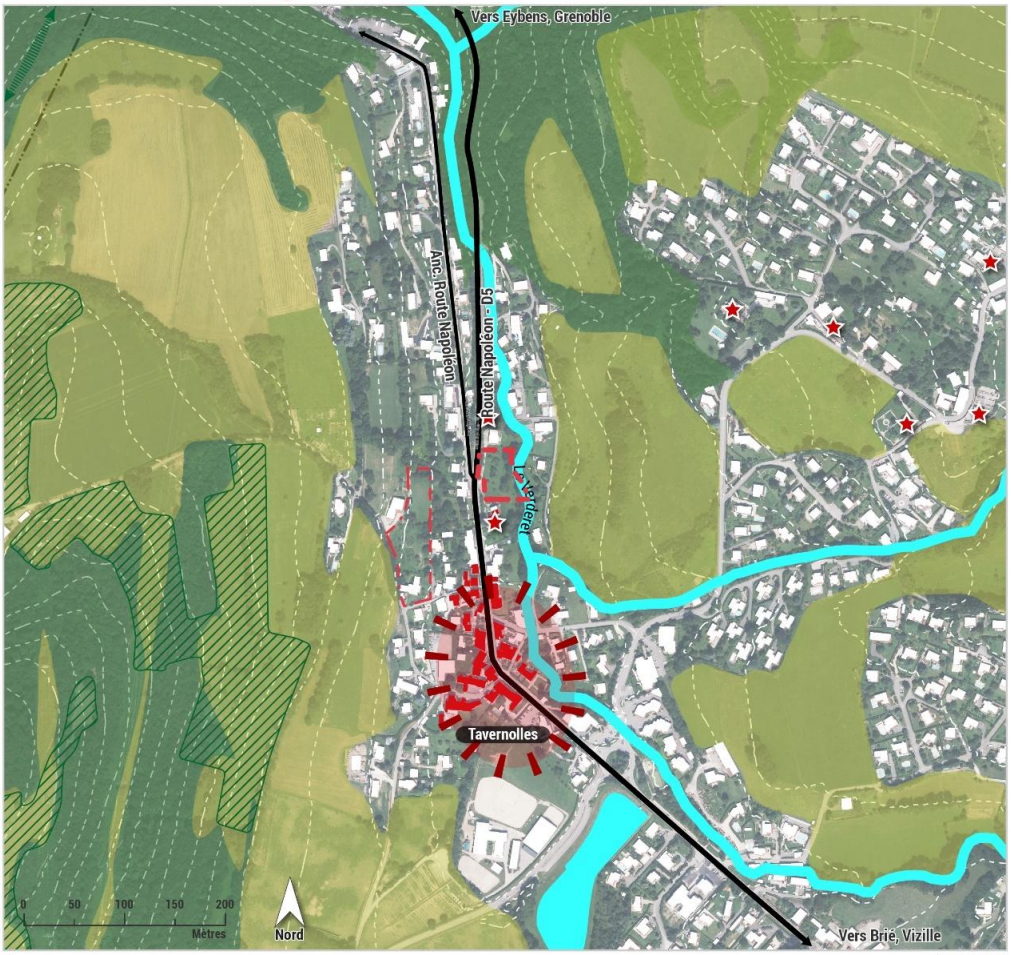
OAP 118 – LE VERDERET

SITUATION

Ce site d'environ 3 000 m² se situe le long de la route Napoléon – RD 5, entre Le Moulin et Tavernolles, en bordure du ruisseau du Verderet. Il s'agit d'un ensemble de parcelles identifiées comme foncier potentiellement densifiable, le long d'un axe structurant à l'échelle de la commune.

En raison de sa localisation, ce secteur offre l'opportunité de requalifier une séquence de la route Napoléon en marquant l'entrée dans Tavernolles. L'analyse du gisement foncier a mis en évidence des capacités permettant de répondre à un double objectif de diversification de l'offre d'habitat et de mixité sociale (production de 7 logements locatifs sociaux à minima).

« Le Verderet » à Brié-et-Angonnes



CARTE DE SITUATION

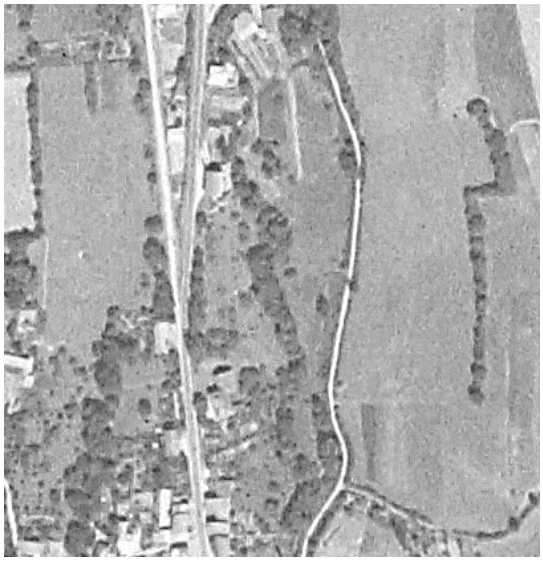
ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN
- SITE DE PROJET
- AUTRES SITES DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Route de Quaix — TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- COURBES DE NIVEAUX

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS
- Tavernolles — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN
- PATRIMOINE BÂTI
- TISSU BÂTI HISTORIQUE

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE ET TRAME VERTE ET BLEUE
- ESPACE BOISÉ
- ESPACE AGRICOLE
- Le Verderet — COURS D'EAU
- RESERVOIR DE BIODIVERSITÉ
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE



1937



1963



1982



1996

PAYSAGE ET CARACTÉRISTIQUE ÉCOLOGIQUE

- **Analyse paysagère**
  - Le site est couvert par l'ambiance bourg, villages et hameaux de l'OAP Paysage et biodiversité, du carnet de paysage Plateau de Champagnier et piémont de Belledonne, à l'interface entre les sommets montagneux et la plaine de Grenoble. Il est historiquement caractérisé par des noyaux anciens sur lesquels se sont greffés des tissus pavillonnaires, avec une forte imbrication entre bâti et champs qui leur confèrent leur caractère rural.

- Le site de projet est actuellement partiellement arboré, renvoyant une ambiance de verger.

- **Analyse du contexte écologique :**

  À l'extrémité Est du site de projet coule le Verderet, dont on retrouve les arbres constituant sa ripisylve en bordure du site. À première vue, aucun arbre du site n'appartient à une espèce patrimoniale protégée. Néanmoins, il constitue un habitat pour de la petite faune, en lien avec l'armature forestière et bocagère intéressante que l'on retrouve sur une grande partie du plateau de Champagnier.

MOBILITÉ

Le secteur concerné se situe le long de la RD 5 dite « Route Napoléon ». Un arrêt de bus se situe à 300 m, à Tavernolles, et concerne les lignes Flexo 65 et 67- permettant de rejoindre Grenoble ou Vizille. Ceux-ci circulent toutes les 40 min en moyennes aux heures de pointe.

Un trottoir est présent sur l'autre côté de la route départementale et s'arrête avant le secteur de projet.

ORGANISATION DU BÂTI

Sur les photographies anciennes, on constate qu'en 1937, sont présents aux alentours du secteurs de projet la bâtisse dauphinoise classée au PLUI au sud du secteur de projet ainsi et le moulin sont déjà présents, de même que l'habitation au Nord du secteur de projet.

Le quartier a globalement peu évolué, si ce n'est quelques constructions venues progressivement densifier le secteur le long de la route.

L'usage du site de projet ne semble pas avoir évolué depuis les années 30, et les arbres aujourd'hui présents sur le site semblent avoir poussés spontanément.

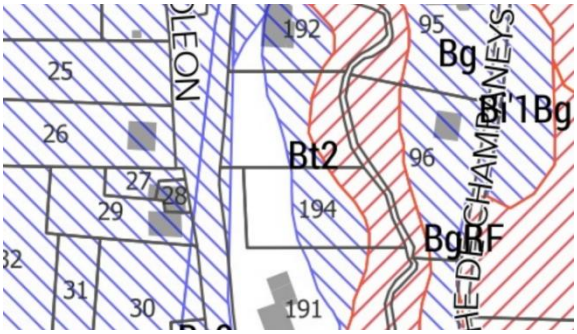
Le secteur de projet se situe à l'interface de deux typologies d'implantation du bâti. Au sud, en se rapprochant de Tavernolles, on retrouve un habitat se rapprochant du faubourg, à l'alignement sur la RD 5. Au nord, à la sortie de l'espace urbanisé constitué, des constructions sont plus lâches, en retrait par rapport à la voie et aux limites séparatives.

AMBIANCE CLIMATIQUE

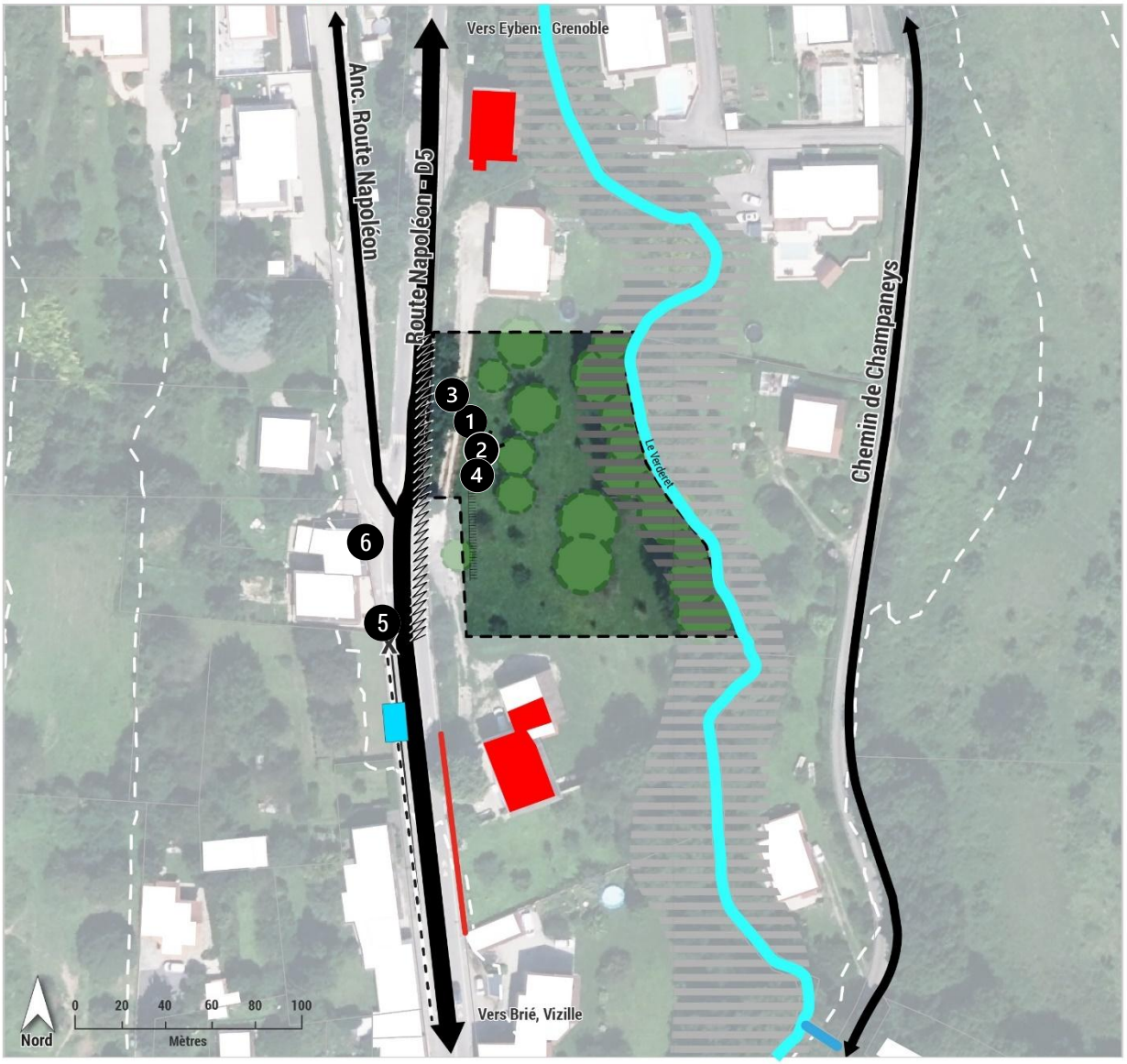
- **Un site bénéficiant d'un bon ensoleillement, mais relativement peu soumis à la surchauffe estivale**
  - Le site bénéficie d'un ensoleillement plutôt bon, en été (12-14h/jour) et en hiver (5-6h/jour) à l'échelle de la Métropole (en prenant les solstices en référence).
  - Les bâtiments qui sont aux abords immédiats ne semblent pas générer de masque solaire sur le site de projet,
  - L'intensité de la surchauffe estivale reste limitée sur ce secteur en lien avec la faible densité des constructions et la forte présence de la végétation qui limite les effets d'ilots de chaleur urbains.

RISQUES ET NUISANCES

La majeure partie du site de projet, le long de la RD5, est située en zone d'autorisation sous prescriptions de constructibilité, en raison de l'aléa qualifié de « moyen » de crue torrentielle. En revanche, la partie le long du Verderet est située en zone d'inconstructibilité, en raison de l'aléa qualifié de fort.



« Le Verderet» à Brié-et-Angonnes



ANALYSE DE SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- Route de Quaix — TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- COURBES DE NIVEAUX
- ❶ — LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS
- POINT DE VUE OUVERT
- ARBRE ISOLÉ EXISTANT
- Le Verderet — RUISSEAU LE VERDERET

PATRIMOINE BÂTI & PAYSAGER

- BÂTI EXISTANT DE QUALITÉ
- MUR DE LA MAISON DAUPHI NOISE
- BASSIN

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

vers Grenoble

- PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- FIN DES AMENAGEMENTS PIETONS

RISQUES ET NUISANCES

- RISQUES NATURELS FORTS
- NUISANCES ACOUSTIQUES LIES AU TRAFIC ROUTIER SUR LA RD 5





1 et 2 - Un usage actuel du site rappelant l'image du verger



3 - Accès à la maison située au nord du secteur de projet



4 - La maison dauphinoise, au sud du secteur de projet, protégée par le PLUI



5 - En face, le long de la RD5, un bassin maçonné



6 - En face du secteur de projet, le long de la RD5, de l'habitat à l'alignement de type faubourg

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- Implanter les constructions au plus proche de la RD 5 afin de limiter l'exposition au risque de crue torrentielle ;
- Créer un front végétal en bordure de route pour préserver les futures constructions des nuisances et pollutions sonores liées à la RD5 ;
- Assurer une transparence visuelle de l'opération et préservant des cônes de vues sur le grand paysage en maintenant des percées visuelles végétalisées ;
- Accorder une large part d'espaces verts au sein de l'opération (jardins, cheminements paysagers, espaces verts) avec présence de zones herbacées diversifiées de type prairial ;
- Traiter les limites de propriété, notamment en direction du Verderet, en proposant un registre végétal adapté et en évitant les dispositifs maçonnés. Ce traitement porte sur les limites des futures propriétés avec les habitations existantes ainsi que sur les limites des futures propriétés entre elles. L'objectif est que les clôtures se fondent dans l'environnement jardiné en privilégiant un principe de porosité paysagère qui favorise également la petite faune ;
- Préserver au maximum les arbres existants et recourir exclusivement à des essences locales pour les nouvelles plantations ;
- Proposer des dispositifs en faveur de la récupération des eaux pluviales pour leur réutilisation.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENT

- Aménager l'accès véhicule existant pour limiter les points d'entrée et de sortie sur la RD 5 ;
- Aménager un trottoir le long de la RD 5 pour sécuriser les piétons ;
- Aménager la voie de desserte principale de l'opération en évitant tout aspect routier, en s'inscrivant dans un esprit « allée paysagère" ; L'impact de l'embranchement de cette voie et de ses soutènements sur les haies existantes devra être limité au maximum ;
- Les stationnements seront végétalisés et arborés et les revêtements choisis seront perméables.

HABITAT

- Une offre de logement alternative à la maison individuelle proposant un habitat diversifié devra être proposée ; (maisons en bandes, habitat intermédiaire, etc…) afin d'intégrer une mixité sociale ;
- Les futures constructions feront écho au langage architectural et aux modes d'implantation des bâtiments situés au sud du projet (gabarit, toitures…).

BIOCLIMATISME

- Orienter les constructions pour assurer un ensoleillement hivernal et privilégier une double ou triple orientation des logements ;
- Limiter l'emprise au sol des constructions et l'imperméabilisation des sols ;
- Végétaliser en pied d'immeuble et mettre en place des protections solaires adaptés au bâti (brise-soleil en façade sud…) ;
- Porter une réflexion ambitieuse sur la production d'énergies renouvelables à l'échelle de l'opération.

« Le Verderet» à Brié-et-Angonnes



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Route Napoléon — TOPONYME
- BÂTI
- PARCELLAIRE

HABITAT

- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

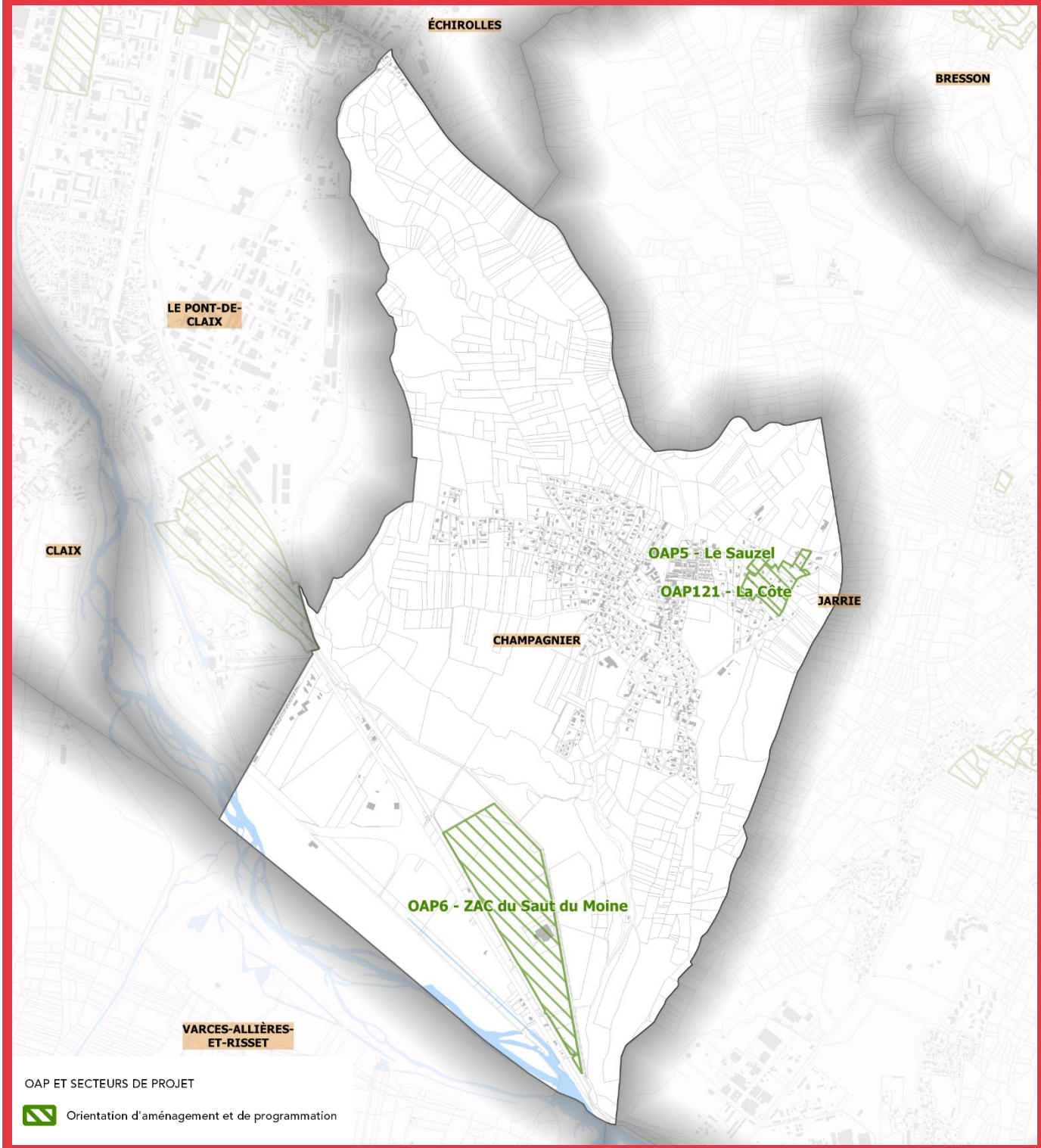
AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- PRÉSERVER LA TRAME BOISÉE EXISTANTE
- PRÉSERVER LES ARBRES EXISTANT NON-INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
- ASSURER LA CONTINUITÉ VÉGÉTALE
- CONFORTER DES ZONES DE QUIETUDE POUR LA BIODIVERSITÉ
- RENFORCER LES HAIES PERMÉABLES & MULTRISTRATES
- CLOTURES AVEC PERCÉES VISUELLES
- VALORISER LE BATI DE QUALITE CLASSÉ AU PLUI

VOIRIE - MOBILITÉ

- REQUALIFIER L'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT
- CRÉER UN ACCÈS VÉHICULES
- SECURISER L'ACCES PIETON-CYCLES

3_CHAMPAGNIER

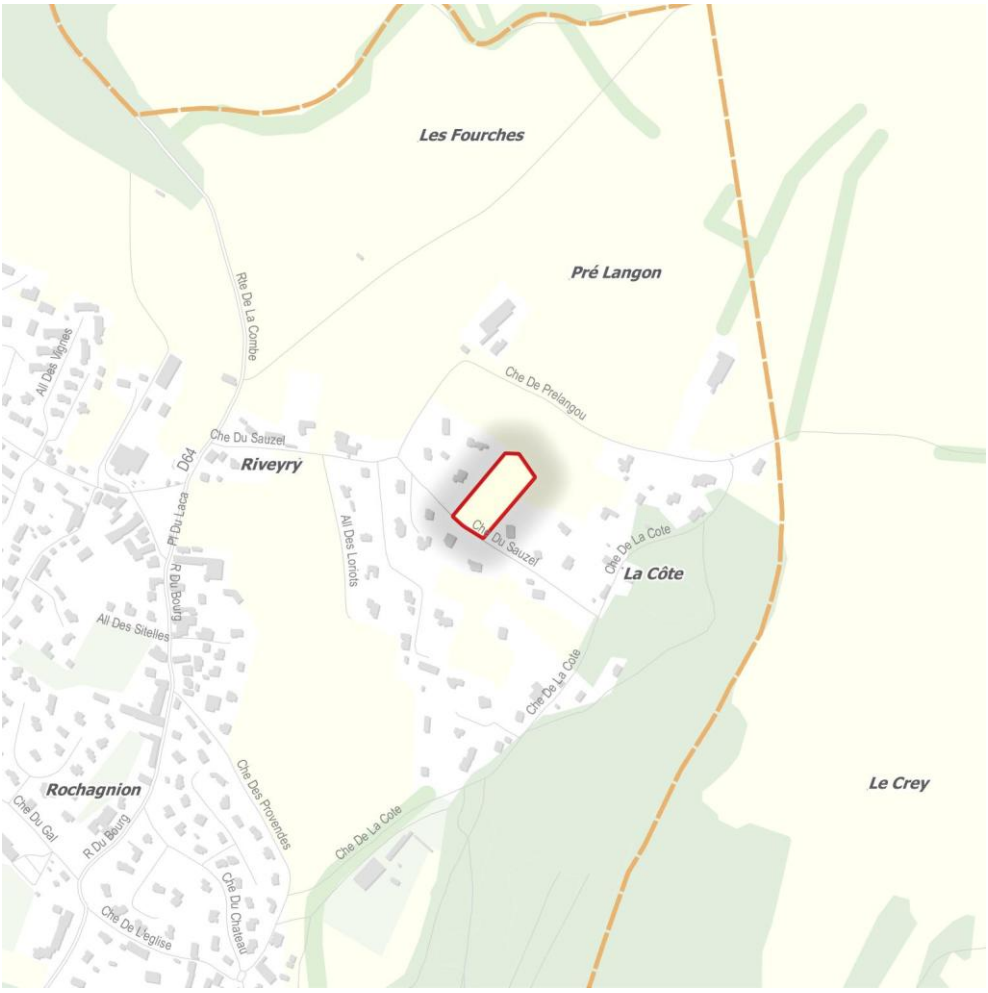


OAP5 – LE SAUZEL

SITUATION

Le secteur de Sauzel est localisé au niveau de la frange Est de l'enveloppe urbaine de Champagnier. Ce tènement d'environ 0,5 ha s'insère dans un tissu pavillonnaire développé le long du chemin du Sauzel, à proximité des espaces agricoles et des coteaux boisés qui ceinturent la commune.

En raison de sa localisation au niveau de la limite stratégique à l'urbanisation, ce secteur de projet soulève la question du traitement de la lisière urbaine de Champagnier. L'implantation et la morphologie des nouvelles constructions doit ainsi permettre l'articulation entre espaces résidentiels et agricoles, tout en participant à la densification modérée et qualitative de la commune.



Localisation du secteur « Sauzel » à Champagnier. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation en lisière de l'espace urbanisé :**
  - Le secteur de projet se situe aux franges du tissu pavillonnaire qui s'est depuis quelques années diffusé à l'est de la commune. Composé de constructions individuelles, ce tissu offre un environnement bâti peu dense et relativement homogène.
  - La limite Nord du secteur est jouxtée par des parcelles cultivées qui marquent le début de l'espace agricole inconstructible du plateau de Champagnier.
  - Les franges Est et Ouest du secteur de projet, à l'instar de celle au sud, sont bordées par des constructions individuelles. Dans cet environnement partitionné, les rues sont tenues par des clôtures arbustives ou maçonnées et les habitations se positionnent en retrait des limites séparatives.
  - Le site est localisé à proximité de la place du Laca, l'une des trois principales polarités du village de Champagnier qui devrait être prochainement renforcée par l'arrivée de nouveaux usages (projet de logements sociaux, équipements…) et le projet de requalification des espaces publics initié par la municipalité.
  - Le chemin du Sauzel est l'unique voie permettant de desservir le projet. D'une largeur d'environ 5,50 m, cette voie carrossable permet aujourd'hui le croisement des véhicules motorisés mais n'accorde pas de place réservée aux cheminements actifs (cycles et piétons).

- **Un paysage ouvert mais fragmenté :**
  - La faible densité du bâti autour du secteur maintient un paysage ouvert et préserve des vues panoramiques sur les montagnes environnantes (massif de la Chartreuse et de Belledonne).
  - L'espace agricole du plateau et la zone pavillonnaire qui environnent le secteur de projet représentent deux entités paysagères bien distinctes. Ces espaces monofonctionnels marquent des ruptures franches dans le paysage immédiat (clôtures séparatives…).



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES



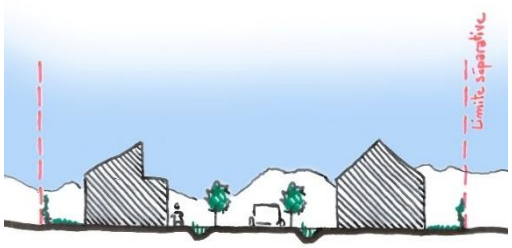




ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

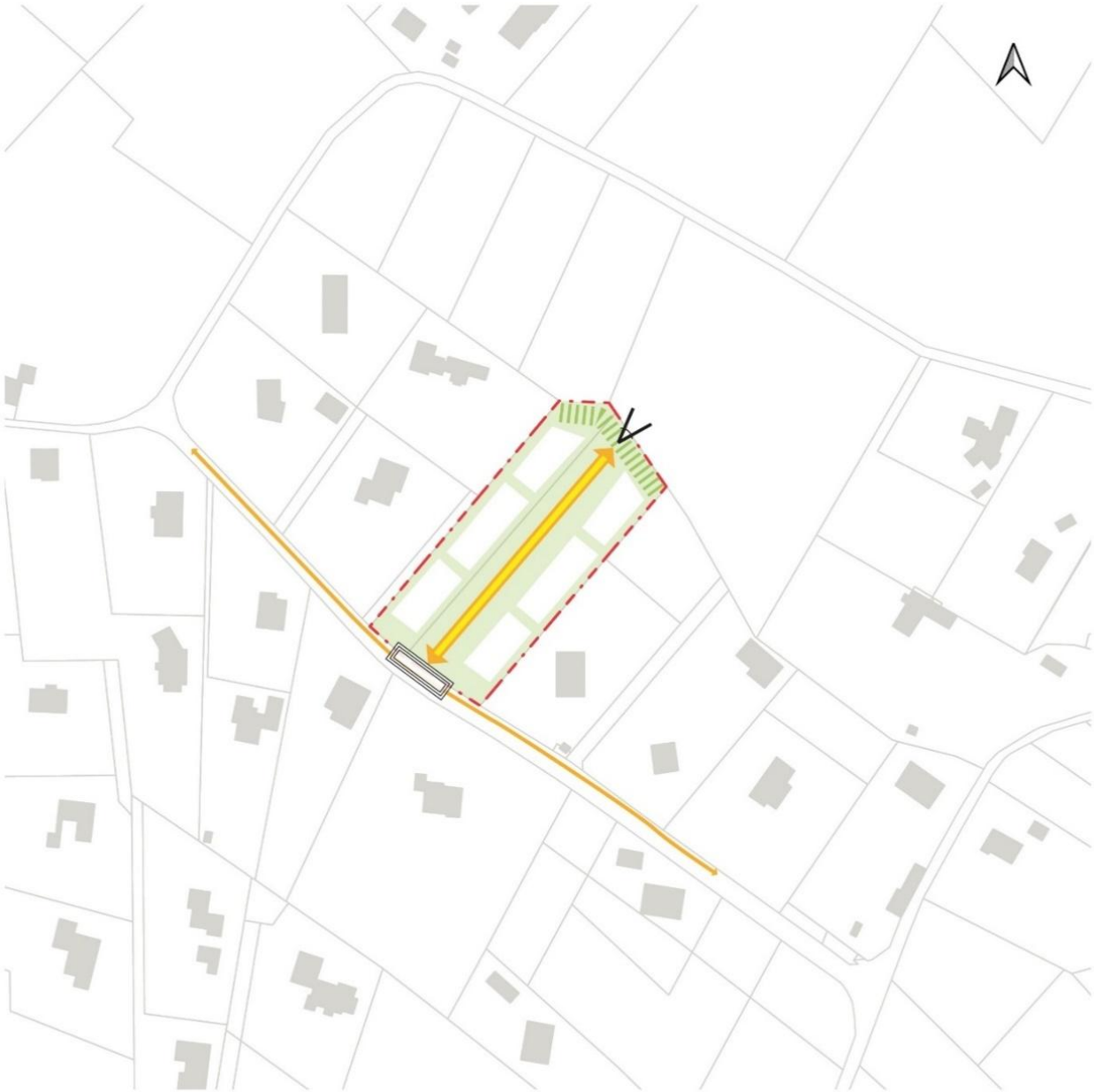
- **Consolider la lisière urbaine de Champagnier :**
  - Des aménagements paysagers seront prévus au sein de l'opération afin de garantir des espaces tampons végétalisés entre les espaces bâtis et agricoles. Ces lisières s'inspireront du bocage agricole en favorisant une diversité des essences plantées.
  - Un système alternatif de gestion des eaux pluviales (noues paysagère, fossés drainants…) sera intégré au projet d'aménagement afin d'obtenir une meilleure régulation des débits dans les réseaux et garantir une épuration préalable avant rejet dans le milieu naturel.
  - La morphologie et l'implantation du bâti devra maintenir des transparences visuelles depuis le chemin du Sauzel vers la plaine de Champagnier et les massifs montagneux.
  - Le langage architectural des nouvelles constructions devra s'inscrire dans le respect du tissu urbain environnant, en s'inspirant des caractéristiques rurales des maisons individuelles proches de l'opération (toitures à pans, orientation du faîtage…).

- **Établir une trame viaire qui favorise les modes de déplacements actifs :**
  - L'entrée du site sera aménagée de façon à garantir une échelle de voisinage au niveau de l'opération. Un point de collecte des déchets et le regroupement des boîtes aux lettres se retrouveront ainsi au niveau du Chemin du Sauzel.
  - Un piquage depuis le chemin du Sauzel permettra l'aménagement d'une voie de desserte tous modes en impasse avec possibilité de retournement. Cette voie carrossable sera limitée dans sa largeur et intégrera des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous, et notamment des modes actifs.



Coupe de compréhension du principe d'aménagement

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD3d
Plan des risques naturels	Non
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Le Plateau de Champagnier et piémont de Belledonne » / Ambiance « Bourg village et hameau ruraux »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP6 – ZAC DU SAUT DU MOINE

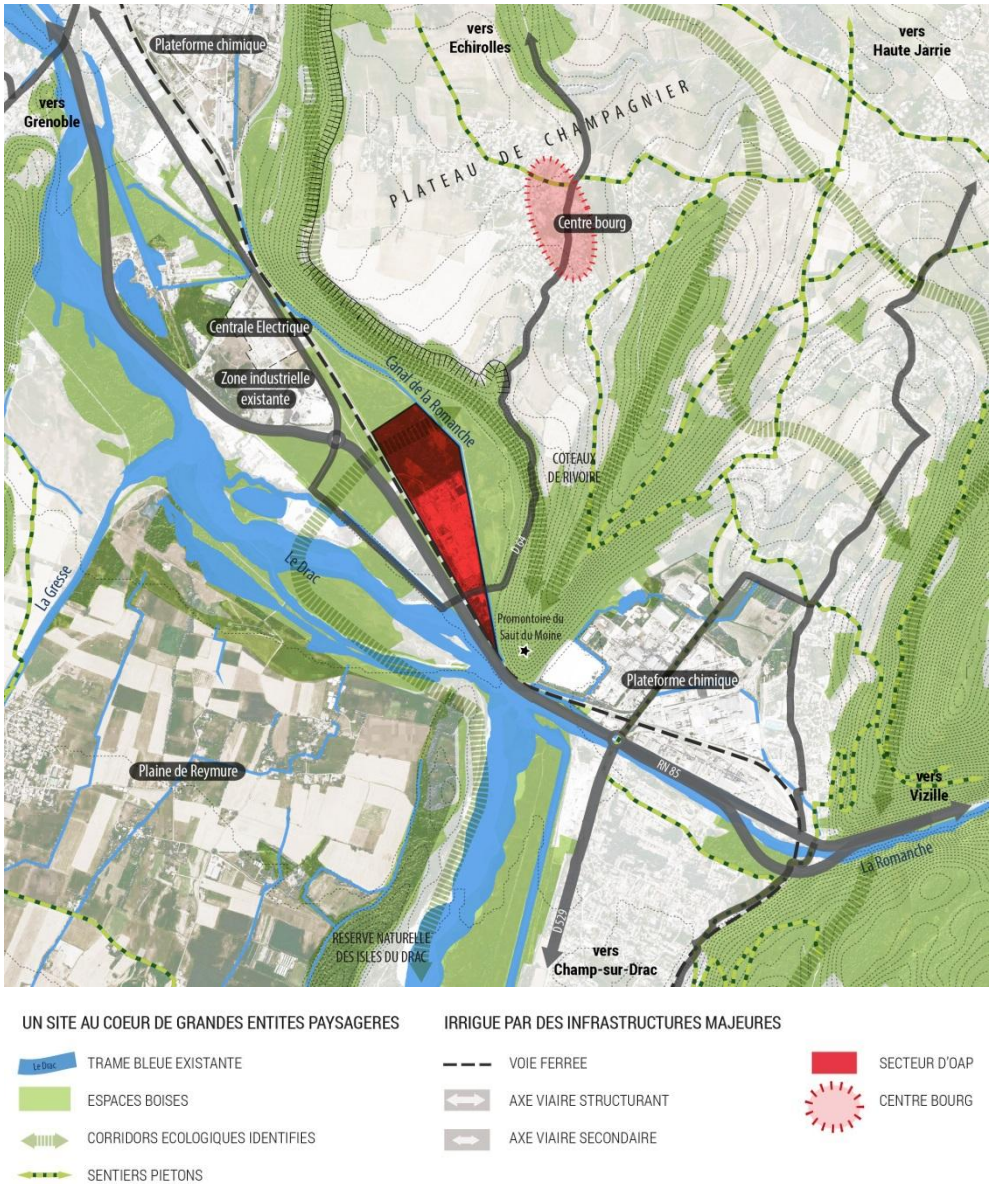
SITUATION

- **Une localisation stratégique identifiée dans la polarité sud métropolitaine**

  Le programme d'aménagement de la ZAC du Saut du Moine est en partie implanté sur une friche industrielle située dans la vallée du Drac, dans le sud de la métropole grenobloise. Le site, d'une superficie de 26ha, bénéficie d'une forte visibilité en raison de sa situation en bordure de la ligne de chemin de fer Grenoble-Gap et de la RN85. Ce futur espace économique est identifié par le SCoT de la région urbaine grenobloise comme un espace économique d'enjeu stratégique pour l'accueil de nouvelles activités industrielles.

- **Un site en position d'interface entre de grandes entités paysagères**

  Le site est positionné en contrebas du plateau de Champagnier et est circonscrit par trois espaces naturels : les coteaux de la Rivoire à l'Est, la vallée du Drac à l'Ouest et la plaine agricole de Reymure au Sud.



Localisation du site « ZAC du Saut du Moine » à Champagnier. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Des qualités environnementales majeures**

  Un corridor écologique grande faune traverse le nord du secteur. Il est identifié au SCoT, au SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) ainsi qu'au REDI (Réseau écologique départemental de l'Isère) comme un fuseau d'importance régionale situé entre le plateau de Champagnier et le Vercors, à préserver et à conforter au niveau de la traversée de la RN 85.

- **Des vues ouvertes depuis et sur le site**

  Les vues sont ouvertes vers le Nord et l'Ouest et cadrées par la côtière de la Rivoire à l'Est. Ces vues sont à mettre en valeur par la création de percées visuelles sur le paysage notamment sur les contreforts du plateau de Champagnier. Des vues plongeantes sont offertes depuis la RD64 sur le site.



1- Ouverture sur le Grand Paysage

- **Des limites difficilement franchissables**
  - Le site présente une configuration triangulaire et est bordé et traversé par quatre infrastructures majeures :
    - la voie ferrée, constituant sa limite Ouest
    - la RN85, une voirie structurante parallèle à la voie ferrée, axe historique reliant Grenoble aux Alpes Maritimes et se connectant à l'A80 et l'A51. Elle est longée par une voie cyclable reliant Grenoble à Vizille.
    - la RD64, une voirie de desserte locale qui relie le centre-bourg de la commune à la RN85, traversant le secteur en partie Sud
    - le Canal d'arrosage de la Romanche, le canal CAR, constituant sa limite Est
  - L'unique point d'accès véhicules du site est matérialisé par un carrefour RD64/RN85, complexe du fait des flux de circulation sur la RN85 rendant difficiles les insertions de véhicules.
  - La partie nord du site est identifiée comme un secteur d'accueil et de déplacement de la faune et de consolidation de la trame verte. En bordure Est, des passerelles existantes permettent d'assurer la sécurité du passage des animaux sur le site, au-dessus du Canal de la Romanche et des pipelines qui le longent.



2- Servitude pour entretien des pipelines



3- Carrefour RN85/RD64



4- Cohabitation des modes de transport

- **Un site divisé en deux secteurs, un découpage hérité de son passé industriel**

  Le secteur concerné par le futur aménagement est composé :

  - Au Nord, des anciens terrains RHODIA SOLVAY, abritant une trame arborée riche, à conserver dans la mesure du possible (beaux chênes, la ripisylve et le cordon boisé en bordure du canal CAR).
  - Au Sud, des anciens terrains POLIMERI, une friche bétonnée pénétrée par un embranchement ferré desservant l'ancienne plateforme. L'existence de cet embranchement pourra permettre un éventuel raccordement du secteur dans le futur aménagement.

- **Des contraintes liées aux transports de matières dangereuses et aux infrastructures**

  - Le site est concerné par différentes servitudes d'utilité publique dues à la convergence d'infrastructures et d'ouvrages joignant les deux plateformes chimiques de Jarrie et de Pont-de-Claix :
    - Une servitude de 170 m (de type SUP 3) de part et d'autre des pipelines, des canalisations de transport d'HCl, de N2 et d'O2, est à prendre en compte bien que n'impactant pas le scénario d'aménagement (règlementation des ERP et immeubles de très grandes hauteurs). À noter que les distances d'impact de cette canalisation sont supérieures à cette distance de 170 m. Des mesures spécifiques peuvent être nécessaires au-delà de cette limite.
    - Le passage de lignes haute tension qui ne contraint pas le futur aménagement dans la mesure où elles seront enterrées.
    - Une marge de recul réglementaire de 5 m est à considérer le long du canal CAR. Au vu des caractéristiques de cet axe d'écoulement, il est cependant conseillé de retenir une distance de recul supérieure aux 5m réglementaires.

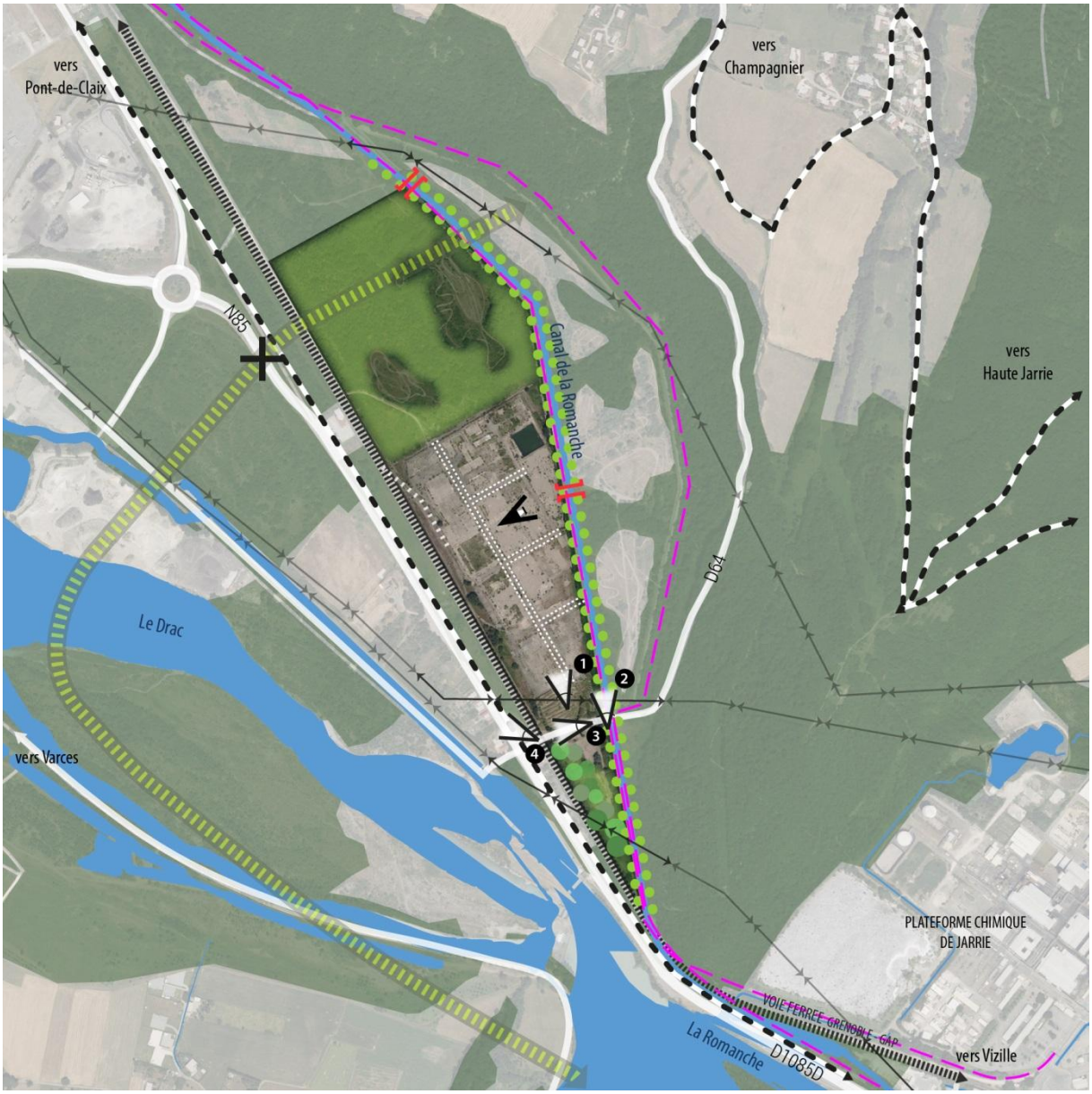
- **Un site en limite de risques technologiques**

  - Une petite partie de l'extrémité Sud du secteur est incluse dans la zone « B1 » d'autorisation limité du PPRT des établissements Arkéma et Aréva Cézus à Jarrie.

- **La gestion de l'eau**

  - Le site est situé au sein du périmètre de protection éloigné des captages de Rochefort. Des prescriptions strictes sont à respecter concernant les eaux pluviales, leur infiltration et leur rejet sont interdits sur le site et les aménagements futurs ne doivent pas porter atteinte à la qualité des eaux souterraines.
  - Le site est affecté par des risques faibles de ruissellement sur versant et de remontée de nappe. La constructibilité du site se fera sous prescriptions.

ANALYSE DE SITE



UN SITE AU PASSE INDUSTRIEL

- EMPRISE DE VOIRIE EXISTANTE
- EMBRANCHEMENT FERRÉ EXISTANT

ET TRES CONTRAINT

- LIGNES HAUTE TENSION
- PIPELINES

POSSEDANT DES QUALITES ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

- CORDON BOISÉ / RIPISYLVE
- CANAL D'EAU
- CORRIDOR ÉCOLOGIQUE IDENTIFIÉ
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- ESPACES BOISES
- COURS D'EAU
- PASSERELLES POUR FAUNE

AUX LIMITES DIFFICILEMENT FRANCHISSABLES

- VOIE FERREE
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES STRUCTURANTS
- «POINT NOIR» DU PASSAGE DES ANIMAUX

- POINT DE VUE OUVERT SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- LOCALISATION DE LA PHOTO

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

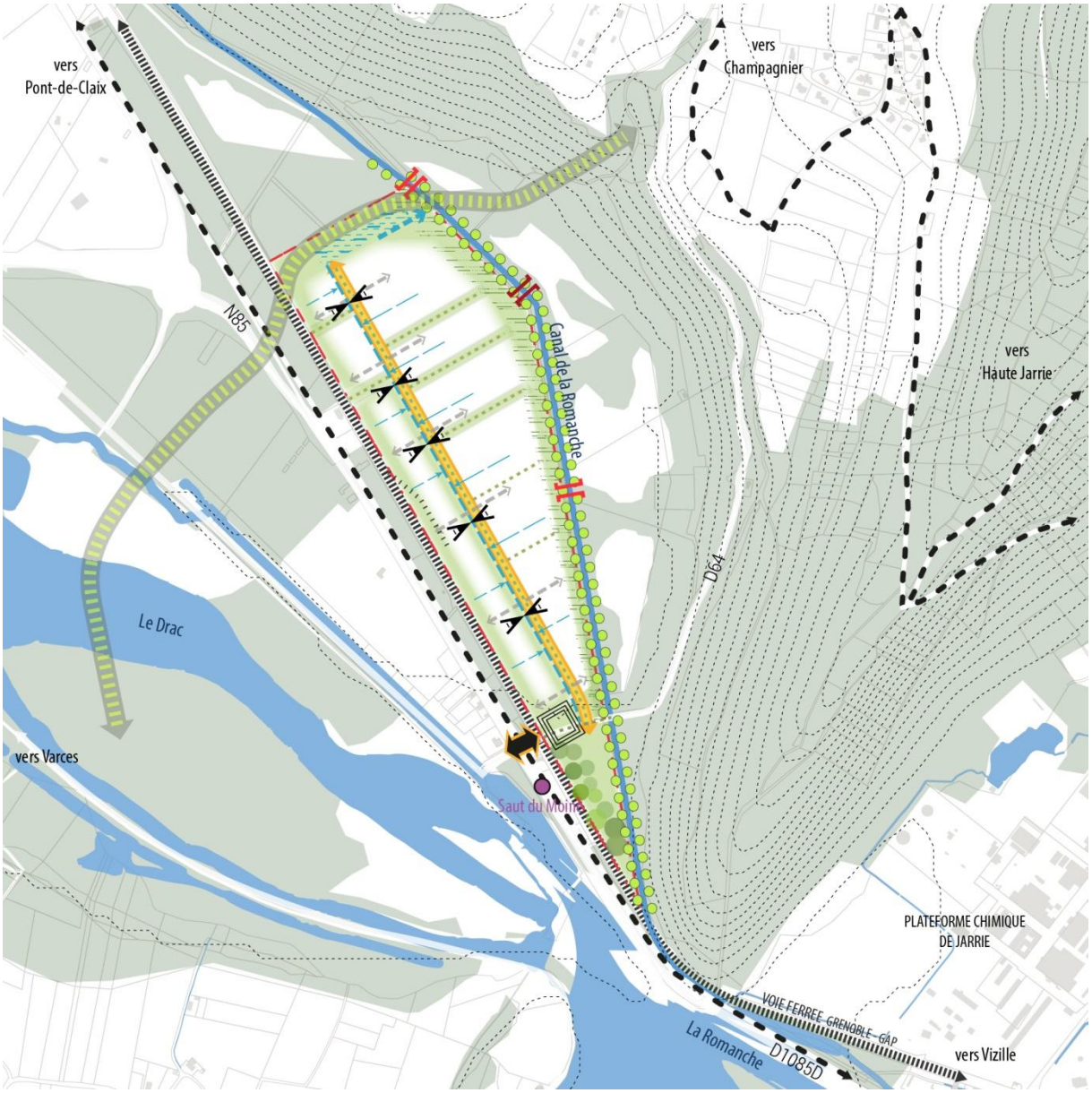
- **Structurer le projet autour d'une trame éco-paysagère**
  - La trame éco-paysagère s'appuiera et confortera la trame végétale existante (en favorisant la conservation des plus beaux sujets). Un maillage vert créera des respirations linéaires entre les lots organisés selon une logique orthogonale héritée du passé industriel du site.
  - Un axe structurant longitudinal sera aménagé en lieu et place de l'axe principal de voirie existant.
  - Une bande éco-paysagère longeant l'interface Est du site ménagera une distance entre les bâtiments et le Canal de la Romanche. Cette épaisseur paysagère permettra de mettre en valeur les abords du canal et d'ouvrir des vues sur la ripisylve et le cordon boisé. Son accessibilité sera restreinte afin de préserver un périmètre de sécurité pour la faune présente sur le site.
  - La préservation du corridor écologique se fera au plus proche des passages d'animaux actuellement repérés.

- **Intégrer les contraintes liées à la gestion de l'eau**
  - La gestion de l'eau sera pensée comme un outil de projet participant à la trame éco-paysagère. La récupération des eaux pluviales se fera par une noue centrale au droit de l'axe structurant longitudinal. Elle les conduira jusqu'au bassin de rétention positionné au nord du site qui régulera le débit du rejet d'eau vers le Canal de la Romanche.
  - L'imperméabilisation du sol du périmètre de secteur de projet permettra de gérer les eaux pluviales et de surface sans possibilité d'infiltration, à l'exception de celles pénétrant dans les espaces verts.

- **Connecter la zone d'activités avec les secteurs alentour**
  - Le réaménagement du carrefour RN85/RD64 permettra de sécuriser l'accès à la zone d'activités et de requalifier l'entrée du site. Il sécurisera l'accès des usagers véhiculés comme des usagers cyclistes et piétons, actuels et futurs. Sa localisation sur le futur axe ChronoVélo liant Grenoble à Vizille aménagé d'ici 2020, offrira un itinéraire cyclable direct avec les gares de Pont-de-Claix et de Jarrie-Vizille. Le site sera ainsi inscrit dans le réseau cyclable structurant de la métropole.
  - Le choix des clôtures permettra la perméabilité visuelle avec un espace ouvert sous les battants des portails afin de faciliter le passage de la faune.
  - La création d'une nouvelle passerelle pour faune surplombant les pipelines et le Canal améliorera le passage des animaux et confortera la continuité écologique entre le site et l'espace boisé des coteaux de la Rivoire.
  - Le stationnement linéaire sera organisé de manière privilégiée perpendiculairement à l'axe de desserte principal afin de préserver les percées visuelles sur les massifs environnants. Si une mutualisation des stationnements devait être envisagée entre entreprises voisines, l'impact visuel des parvis sera diminué en tirant parti des structures végétales existantes ou projetées sur le site.

- **Éléments de programmation**
  - La partie Ouest du site en bordure de voie ferrée pourra accueillir soit des constructions à vocation d'activité industrielle soit une plateforme de ferroutage au droit de l'embranchement ferré de l'ancienne plateforme existant.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



STUCTURER LE PROJET PAR
UNE TRAME ECO-PAYSAGÈRE

- CORDON BOISÉ / RIPISYLVE À VALORISER
- BANDE ECO-PAYSAGÈRE À VALORISER
- CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER
- CORRIDOR ECOLOGIQUE À PRÉSERVER
- TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER SI INTÉRÊT DÉMONTRÉ
- PERMÉABILITÉS VISUELLES À ASSURER
- PRINCIPE DE STATIONNEMENT LINÉAIRE perpendiculaire à l'axe de desserte principal À CRÉER

INTÉGRER LA GESTION DE L'EAU

- PRINCIPE DE NOUE À CRÉER
- PRINCIPE D'ECOULEMENT D'EAU VERS NOUE
- SECTEUR À PRIVILÉGIER POUR L'IMPLANTATION D'UN BASSIN DE RÉTENTION
- PRINCIPE DE REJET VERS LE CANAL

À CONNECTER
AVEC LES SECTEURS VOISINS

- PASSERELLES FAUNE EXISTANTES / A CRÉER
- VOIE FERREE / BRANCHEMENT FERROVIAIRE
- ENTREE DE SITE / CARREFOUR À AMÉNAGER
- ACCÈS VEHICULE EXISTANT À REQUALIFIER
- PRINCIPE DE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE À CRÉER
- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES STRUCTURANTS EXISTANTS
- Saut du Moine — ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- PÉRIMÈTRE D'OAP

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE2
Plan des risques naturels	Aléa d'inondation de plaine faible
Plan des risques anthropiques	CTMD, PPRT Jarrie
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Non
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	S5
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée du Drac et rebord du Vercors » / Ambiance « Fond de vallée d'activité »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP 121 – LA COTE

SITUATION

Le secteur « La Côte » d'environ 4.1 ha se situe au niveau de la frange Est du bourg de Champagnier, à proximité de la centralité que constitue la place du Laca, et des espaces agricoles et des coteaux boisés qui ceinturent la commune.

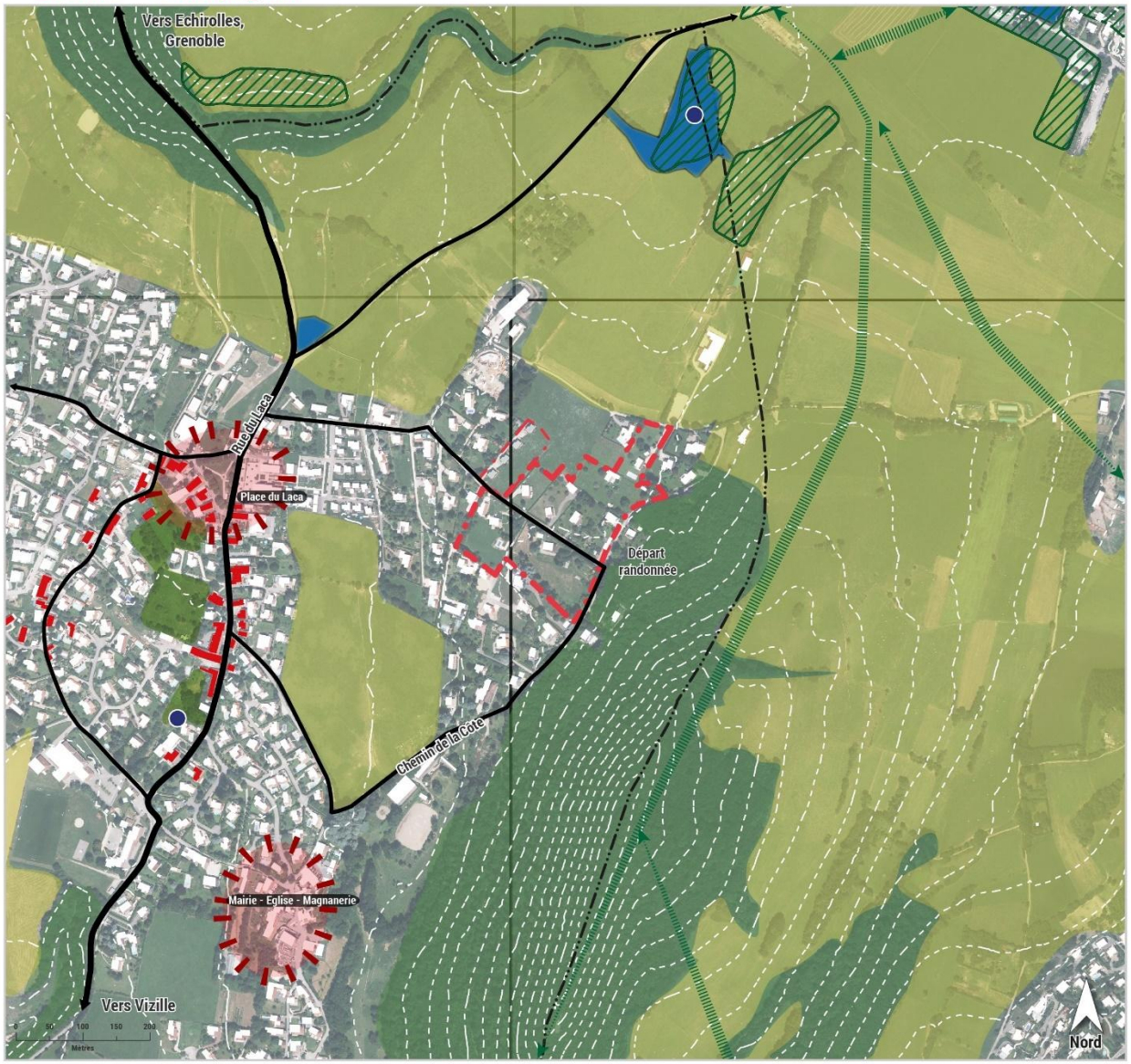
Ce site de projet est constitué d'habitations éparses et constitue un ensemble peu dense, et bien qu'en dehors de l'espace préférentiel de développement, dispose d'un important potentiel constructible.

Ce secteur de projet devra répondre à plusieurs enjeux : l'implantation et la morphologie des nouvelles constructions doivent ainsi permettre la densification modérée et qualitative de la commune, tout en préservant la limite stratégique à l'urbanisation à travers le traitement de la lisière urbaine de Champagnier.

En raison de sa localisation, ce secteur offre l'opportunité de répondre aux objectifs de diversification de l'offre, en mixant les formes urbaines (habitat individuel, groupé, intermédiaire).

La présente OAP s'intègre dans l'OAP thématique Paysage et biodiversité. Le projet d'aménagement devra donc respecter également les orientations de cette OAP.

« La Côte » à Champagnier



CARTE DE SITUATION

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- AUTRES SITES DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Rue du Laca — TOPONYME
- COURBES DE NIVEAUX (10M)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- Centre bourg — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- vers Fontaine — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- PATRIMOINE BÂTI
- TISSU BÂTI HISTORIQUE

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE ET TRAME VERTE ET BLEUE

- Parc de l'Ovalie — NATURE ORDINAIRE (PARCS, JARDINS PUBLICS,...)
- ESPACE BOISÉ
- ESPACE AGRICOLE
- ZONES HUMIDES (MÉTROPOLE 2017)
- INVENTAIRES DES MARES MÉTROPOLITAINES (LPO)
- RESERVOIR DE BIODIVERSITÉ
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

ANALYSE DE SITE



1963



1970



1980



1993

PAYSAGE ET CARACTÉRISTIQUE ÉCOLOGIQUE

- **Analyse paysagère**
  - L'ensemble du secteur se situe en frange d'urbanisation, en limite de zones agricoles et naturelles, notamment un boisement important à l'Est.

- Le site est couvert par l'ambiance bourg, villages et hameaux de l'OAP Paysage et biodiversité, du carnet de paysage Plateau de Champagnier et piémont de Belledonne, à l'interface entre les sommets montagneux et la plaine de Grenoble. Historiquement caractérisé par des noyaux anciens sur lesquels se sont greffés des tissus pavillonnaires, avec une forte imbrication entre bâti et champs qui leur confèrent leur caractère rural ;
- L'ensemble du secteur, dispose de quelques sujets végétaux intéressants qui sont venus accompagner les constructions successives à partir des années 1980. Ceux-ci permettent de limiter les co-visibilités d'une habitation à une autre tout en préservant parfois des vues sur le Vercors ou la Chartreuse notamment ;
- Au nord du secteur de projet figurent quelques arbres isolés formant un alignement sur le chemin de Prélangou, protégés par le PLUI.
- Chemin du Sauzel, un alignement de résineux constitue une haute haie opaque, bloquant toute visibilité sur une partie du site projet.

▪ **Analyse du contexte écologique**

- Si le secteur de projet en lui-même ne présente pas de sensibilité ni d'enjeux écologiques particulier, celui-ci s'inscrit dans un contexte diversifié. À proximité directe, à l'Est, se situe un massif forestier marquant la limite avec la commune de Jarrie. Ce massif constitue également un corridor écologique.
- Plus au nord, on retrouve également des réservoirs de biodiversité à travers des zones humides et quelques pelouses sèches.
- L'ensemble des arbres présents sur le site de projet, bien que n'appartenant pas à des espèces patrimoniales, peuvent constituer un habitat pour de la petite faune ou des oiseaux.

MOBILITÉ

- Le secteur de l'OAP est desservi principalement par le chemin du Sauzel, assez étroit, ainsi que par le chemin de Prélangou et le chemin de la Côte. Témoin de l'urbanisation progressive, des impasses, telles que l'allée des églantiers, permettent de desservir le secteur ;
- À proximité, Place du Laca, la ligne de bus 66 du réseau de l'agglomération grenobloise, assure un passage toutes les 30 minutes en semaine ;
- L'arrêt de tramway Denis Papin, à Echirolles, se situe à 3km du secteur de projet.

ORGANISATION DU BÂTI

Les quatre photographies aériennes ci-dessus illustrent l'urbanisation progressive de ce secteur de Champagnier, en moins d'un siècle. Dans les années 1960, c'est l'usage agricole qui domine avec aucune construction sur le périmètre d'OAP, La plupart des constructions présentes ont été construites à partir des années 1980.

▪ **Un tissu bâti assez lâche**

- Les formes urbaines sont assez homogènes, de type pavillon de plain-pied ou avec un étage, implanté souvent en milieu de parcelle, témoignant de l'aspiration des ménages pour ce type de bien depuis les années 1980.
- La particularité de ce secteur réside dans la taille des parcelles assez importante. Ce type d'urbanisation génère aujourd'hui un important potentiel d'urbanisation en densification, bien que ce secteur soit situé en zone UD3d ;
- En dehors du secteur de projet, au sud, par exemple allée des Eglantiers, se trouvent notamment des constructions récentes, toujours dans cette typologie de maison en retrait des limites séparatives.

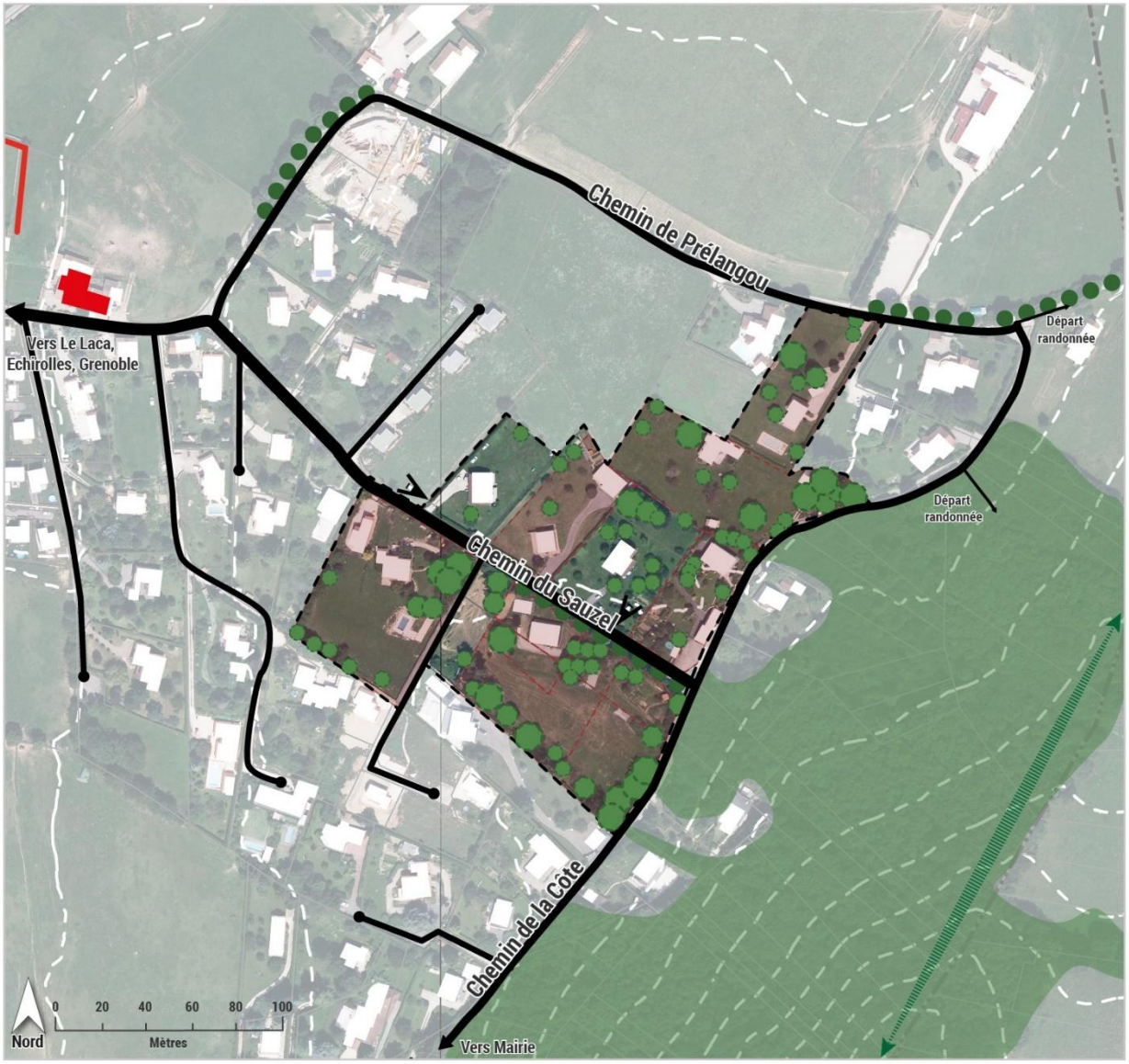
AMBIANCE CLIMATIQUE

- **Soleil et inertie**
  - Le site bénéficie d'un bon ensoleillement en été (13/14h) et en hiver (5/7h) à l'échelle de la Métropole (en prenant les solstices en référence).
  - Les constructions présentes sur le site de projet sont assez peu hautes, et ne semblent pas générer de masque solaire sur le site de projet. ;
  - L'intensité de la surchauffe estivale reste limitée sur ce secteur en lien avec la forte présence du végétal qui limite les effets d'ilots de chaleur urbains.
- **Vent**
  - Dans l'ensemble, le plateau de Champagnier est assez soumis aux vents, notamment à l'effet de Foehn. Mais le secteur de projet, et l'Est de la commune en général est assez protégé.

RISQUES ET NUISANCES

- Le site n'est concerné par aucun risque naturel recensé au PLUI, et la commune de Champagnier ne dispose pas de PPRN.
- La commune est néanmoins concernée par les risques technologiques, le secteur de l'OAP n'est pas concerné par ces risques.

« La Côte » à Champagnier



ANALYSE DE SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- COURBES DE NIVEAUX *(PAS DE 10M)*
- LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

PATRIMOINE BÂTI & PAYSAGER

- BÂTI PROTÉGÉ DANS LE PLUI
- MUR PROTÉGÉ DANS LE PLUI
- POTENTIEL FONCIER DE MUTATION

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- STRATE ARBORÉE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ARBRE ISOLÉ EXISTANT
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES

- MASQUES SOLAIRES (OMBRE PORTÉE)
- NO — VENTS DOMINANTS

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- **vers Grenoble** — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- IMPASSES



1 - Vue depuis le chemin de la Côte, démontrant un important potentiel de constructibilité



2 - Chemin du Sauzel, une haie pluri-essences de hautes tiges et assez opaque



3 - Vue depuis le Chemin de Prélangou, avec l'habitation très en retrait de la voie, dégageant également un important potentiel de constructibilité.



4 - Chemin du Sauzel, présence de végétation limitant les vis-à-vis.



5 - Chemin du Sauzel, assez étroit, avec à gauche la haie opaque de résineux



6 - Chemin de la Côte, avec à droite le boisement

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- Assurer une insertion urbaine, architecturale et paysagère adaptée vis-à-vis des espaces urbanisés existants situés à proximité et vis-à-vis de leur environnement bâti et non bâti : celle-ci devra permettre d'assurer une cohérence d'ensemble dans l'ordonnancement des volumes et des gabarits ;
- Maintenir au maximum les arbres présents sur le site de projet, participant aux qualités paysagères du site, et favorisant l'intégration des constructions dans leur environnement ;
- Préserver/conforter les haies sur les franges en proximité d'habitations et du chemin de la Côte tout en maintenant des perméabilités ;
- Limiter les vis-à-vis : implanter les nouvelles constructions en fonction des ouvertures de la maison existante et de celles de la nouvelle construction. Tenir compte de la destination des pièces et de la dimension des ouvertures et des vues ;
- Éviter de créer des ouvertures principales face à face ou construire en semi-patio pour protéger des vues sur l'espace privatif
- Adapter l'implantation de la construction, par exemple en l'adossant à un bâti existant en mitoyenneté. Regrouper le bâti afin de dégager un maximum d'espace réellement utilisable et constituer des espaces extérieurs structurants, mitoyens, communs voire partagés.
- Privilégier des jardins d'un seul tenant : éviter la création d'espaces résiduels sans fonction ou inutilisables en conservant une surface appropriable de jardin.
- Utiliser la végétation pour gérer les transitions entre parcelles privées et espaces ouverts (champs, bois…) ; aménager des dispositifs de séparation plus ou moins denses.
- Mutualiser les dispositifs de séparation : éviter de doubler les dispositifs de séparation pour limiter leur emprise ; privilégier l'aménagement d'une seule ligne de haie (haie mitoyenne) … ; …ou en quinconce pour rompre l'aspect rectiligne. En lien avec l'OAP thématique Paysage et Biodiversité privilégier une haie composée d'une variété d'espèces locales et non envahissantes
- Proposer des dispositifs en faveur de la récupération des eaux pluviales pour leur réutilisation

TRANSPORT, DÉPLACEMENTS ET STATIONNEMENT

- Porter une attention particulière sur le dimensionnement et l'organisation des voies de desserte, afin de rechercher des solutions de stationnement et des voies d'accès mutualisées entre constructions. Éviter des surfaces trop importantes dédiées aux accès : dans la mesure du possible, privilégier la division latérale. Lorsque la forme en drapeau est inévitable, éviter les chemins d'accès trop longs ou trop larges qui constituent une perte de foncier.
- Mutualiser les accès entre voisins : rechercher les possibilités de mutualisation des accès avec ses voisins plutôt que de réaliser deux accès contigus. Cette mutualisation est également à rechercher avec les accès existants quand il y a un découpage parcellaire.
- Minimiser les surfaces dédiées aux accès et implanter le stationnement au plus près des voies de desserte, en le végétalisant pour qu'il s'intègre au paysage
- Veiller à ce que l'implantation des constructions puisse permettre la création de circulations piétonnes
- Limiter l'imperméabilisation des sols et valoriser les espaces dédiés aux accès : utiliser des matériaux perméables afin de faciliter l'infiltration des eaux pluviales. Les accès peuvent être mis en valeur par différents moyens et peuvent ainsi participer au caractère arboré et paysager du quartier. Utiliser des matériaux bénéficiant de qualités esthétiques (pavés, chemins enherbés, sols stabilisés etc.).

BIOCLIMATISME

- Fragmenter les façades et éviter les grands linéaires bâtis sans rupture (plus de 20 mètres), afin de permettre une ventilation naturelle entre les constructions. Ces coupures entre les constructions seront végétalisées afin de réguler la surchauffe estivale de journée.

- Limiter l'impact de la nouvelle construction sur l'ensoleillement des parcelles voisines : adapter la hauteur de la construction de façon à préserver l'ensoleillement des parcelles voisines.
- Limiter les déperditions énergétiques : favoriser la compacité par la forme du bâti, en limitant la surface des façades par exemple et/ou par l'implantation, en s'adossant à un bâti existant par exemple. Adapter les ouvertures en fonction de l'orientation (ex : grandes baies au sud et plus petites au nord).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

« La Côte » à Champagnier



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Chemin de la Côte TOPONYME
- BÂTI
- PARCELLAIRE

HABITAT

- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- CONSTRUCTIBILITÉ LA PLUS IMPORTANTE (HAUTEUR-EPANNELAGE-DENSITÉ-TYPOLOGIE)
- CONSTRUCTIBILITÉ LA MOINS IMPORTANTE (HAUTEUR-EPANNELAGE-DENSITÉ-TYPOLOGIE)

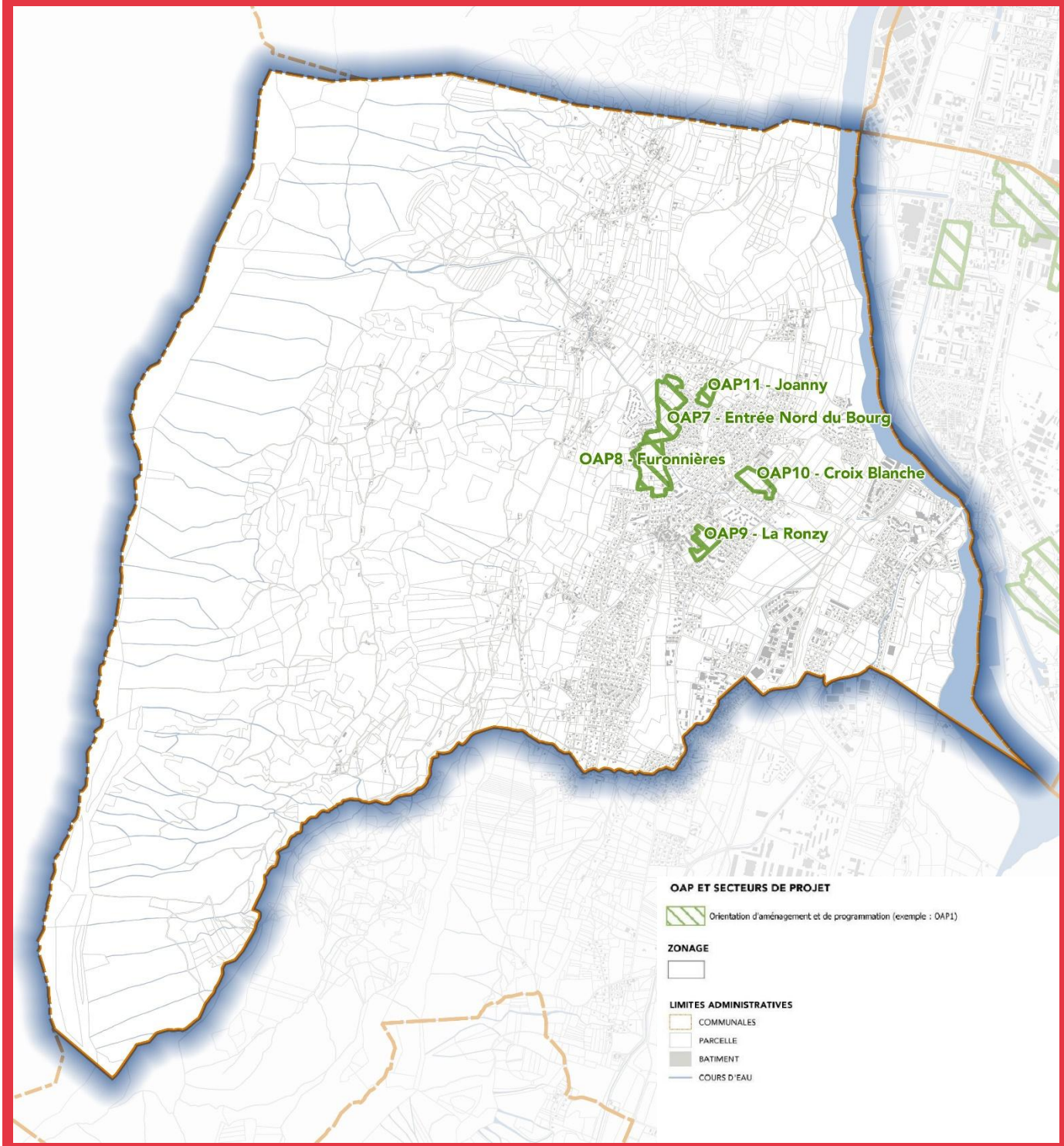
AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- CRÉER UN ESPACE COMMUN PAYSAGER
- PRÉSERVER LES ARBRES EXISTANT
  - INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
  - NON-INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
- IMPLANTER DE NOUVEAUX ARBRES
- CONSERVER L'ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ASSURER LA CONTINUITÉ VÉGÉTALE
- AMÉNAGER UNE AIRE DE STATIONNEMENT
- CONFORTER DES ZONES DE QUIETUDE POUR LA BIODIVERSITÉ

VOIRIE - MOBILITÉ

- CRÉER OU REVALORISER UNE CONTINUITÉ PIÉTONS/CYCLES
- REQUALIFIER L'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT
- CRÉER UN ACCÈS VÉHICULES
- CRÉER UNE VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE
- ELARGIR L'ACCES EXISTANT POUR PERMETTRE UN DOUBLE SENS

4_CLAIX


OAP11 - Joanny
OAP7 - Entrée Nord du Bourg
OAP8 - Furonnières
OAP10 - Croix Blanche
OAP9 - La Ronzy
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation (exemple : OAP1)
ZONAGE
LIMITES ADMINISTRATIVES
COMMUNALES
PARCELLE
BATIMENT
COURS D'EAU

OAP7 – ENTRÉE NORD DU BOURG

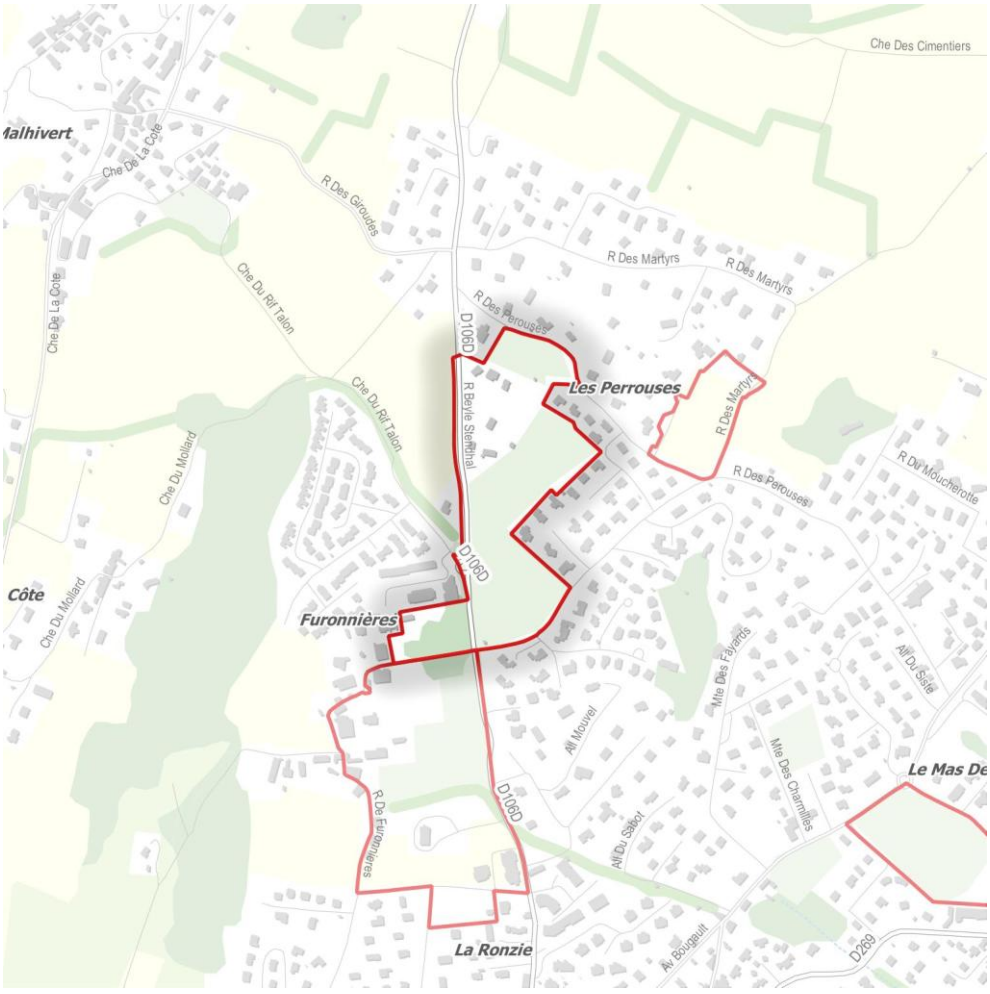
SITUATION

Situé en entrée nord du bourg, entre les arrêts de bus « Furonnières » et « Croix Rolland », ce secteur de projet d'environ 5 ha se présente comme une vitrine potentielle de la rue Beyle Stendhal qui mène à Seyssins. Le site profite de la proximité des deux écoles situées en centre-bourg et offre des vues sur le grand paysage (Belledonne…)

En raison de sa localisation et de sa grande capacité d'accueil, le site « Entrée nord du Bourg » soulève deux grands enjeux : Les risques qui devront être pris en considération par rapport au passage du ruisseau du Rif Talon, et le phasage des opérations qui devra permettre d'anticiper l'aménagement de la voirie.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci doit ainsi accompagner la réalisation de 220 logements environ, dont 40 % de logements locatifs sociaux avec une répartition équilibrée entre grands et petits logements.

La présente OAP s'intègre dans les OAP thématiques paysage, air et résilience. Le projet d'aménagement devra donc suivre également les orientations d'aménagement de ces OAP thématiques.



Localisation du site « Entrée nord du Bourg » à Claix. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation d'entrée de ville, à proximité des services :**
  - Le secteur de projet est traversé par la rue Beyle Stendhal, un axe structurant à l'échelle de la commune puisqu'il la connecte à la ville de Seyssins au Nord et à celle de Varces-Allières-et-Risset au Sud.
  - Le secteur de projet se compose principalement de quelques maisons en bordure de la rue Beyle Stendhal et d'un large espace libre de constructions enveloppé dans un tissu constitué majoritairement d'un bâti pavillonnaire.
  - Le site est rendu accessible en transports en commun grâce à deux arrêts de bus (Furonnières et Croix Roland) qui se trouvent au niveau de la rue Beyle Stendhal.
  - Les deux écoles qui se trouvent au Nord du centre-bourg de la commune se situent à proximité du secteur de projet.

- **Une trame agricole ouverte sur le grand paysage et soumise aux risques hydriques :**
  - Les espaces agricoles partitionnent le secteur de projet en de larges ouvertures et offrent des vues sur le grand paysage. En particulier depuis la rue Beyle Stendhal qui accompagne une pente régulière vers l'Est et donne à voir la chaîne de Belledonne.
  - Le ruisseau du Rif Talon et son débordement potentiel seront à prendre en considération dans l'opération future, en particulier au sud du secteur de projet, le long de la rue Beyle Stendhal.
  - Certains murs sont à valoriser pour leur intérêt patrimonial, tout comme la diversité des essences végétales qui structurent les limites parcellaires.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- LIMITE À L'URBANISATION (SCOT)
- ENTRÉE DE VILLE
- RUISSEAU DU RIF TALON
- POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du lieu :**
  - Une discontinuité rythmant les façades dans leur rapport à l'espace et une implantation du bâti garantissant une perméabilité visuelle pour les cônes de vue identifiés.
  - Des espaces verts paysagés d'une part afin d'assurer les transitions entre les futures constructions et l'environnement urbain existant, et d'autre part afin de valoriser l'entrée de ville par des ouvertures sur le grand paysage en lien avec l'implantation du bâti.
  - Les abords du Rif Talon seront traités dans un double objectif de valorisation paysagère et de sécurisation des accès pour son entretien.
  - Les espaces libres, en particulier ceux dégagés au niveau des cônes de vue identifiés pourront permettre d'assurer par des venelles plantées la porosité des opérations pour les piétons.
  - Des aires de stationnement en libre accès depuis la voirie publique, regroupées et avec traitement paysager : plantations d'arbres, utilisation de revêtements qui limiteront l'imperméabilisation des sols. Si l'implantation de places de stationnement le long de la voirie est nécessaire à la réalisation du projet, il est demandé d'organiser ce stationnement de manière longitudinale.
  - Les murs identifiés seront mis en valeur et conservés à l'exception de l'emprise nécessaire à l'accès au site

- **Favoriser la résilience du site :**
  - Des projets d'aménagement ne générant pas d'eaux pluviales supplémentaires, celles-ci étant gérées localement par tout dispositif approprié.
  - Des relations « voirie-bâti » optimisées dans un objectif de limitation du risque d'inondation des constructions.
  - Une composition de l'espace public de manière à favoriser systématiquement l'infiltration des eaux de voirie dans les accotements, sans aucun intermédiaire.
  - Un aménagement paysager de l'espace de débordement potentiel du Rif Talon pour limiter le ruissellement vers les quartiers aval.
  - Des espaces verts tampons permettant l'infiltration des eaux de ruissellement, et dans la mesure du possible programmés comme des sites inondables (aménagement de point bas accessibles pour stocker et infiltrer les eaux).

- **Établir une trame viaire en connexion avec l'existant et favorisant les mobilités actives :**
  - Une voirie publique automobile secondaire « traversante » entre la rue Beyle Stendhal et la rue des Pérouses.
  - Une voirie publique automobile de desserte « traversante » entre cette nouvelle voirie secondaire et la rue du Beau Dunois.
  - Des piquages de desserte uniquement sur les nouvelles voiries secondaires, à l'exception de la desserte en impasse de l'opération le long de la rue de Furonnières qui se fera depuis un piquage sur la rue Beyle Stendhal dans un souci de préservation du patrimoine (murs de la rue Furonnières).
  - Des cheminements piétons publics lisibles et fonctionnels (largeur de 1,4m min, sans obstacle et avec revêtement roulant), principalement le long des voiries notamment afin d'assurer des itinéraires sécurisés, accessibles et éclairés vers les écoles et les arrêts de Transports en Commun. Un cheminement dédié aux modes doux vers l'allée des Chaumes.
  - Des voies de desserte en impasse traitées comme des « zones de rencontre » (sans trottoirs, largeur max 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous.
  - La réalisation d'une aire de stationnement mutualisée en entrée de ville pour encourager le report modal et limiter les circulations dans le centre de Claix.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

- AXE SECONDAIRE À CRÉER
- VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- CHEMINEMENT PIÉTON À CRÉER
- PRINCIPAL POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT
- STATIONNEMENT MUTUALISÉ AVEC AMÉNAGEMENT PAYSAGER

ESPACES CONSTRUCTIBLES

- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS BASSES
- FONCIER DÉJÀ OCCUPÉ (BÂTI EXISTANT, JARDINS, ...)

PAYSAGE ET PATRIMOINE

- ESPACE VERT TAMPON À QUALIFIER
- RUISEAU DU RIF TALON
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER DE L'ESPACE DE DÉBORDEMENT DU RUISSEAU DU RIF TALON
- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR
- MUR ANCIEN À PRÉSERVER

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1 et UD1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « La Vallée du Drac et le rebord du Vercors »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP8 – FURONNIÈRES

SITUATION

Situé à proximité du centre bourg, le secteur « Furonnières » constitue un tènement d'environ 5,7 ha au sein d'un ancien hameau reconnu pour son patrimoine bâti (murs en pierre, maisons de maître, jardins …).

La centralité du site et la bonne desserte des transports en commun offrent des perspectives foncières intéressantes grâce à la vente des terrains autrefois utilisés comme parcs privés. Les aménagements de voirie devront cependant répondre aux difficultés de circulation déjà enregistrées afin de faciliter l'accès aux nouvelles opérations et anticiper l'urbanisation à long terme du secteur « Furonnières Ouest ».

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci doit ainsi accompagner la réalisation de 125 à 150 logements, dont 40 % de logements locatifs sociaux avec une répartition équilibrée entre grands et petits logements.

La présente OAP s'intègre dans les OAP thématiques paysage, air et résilience. Le projet d'aménagement devra donc suivre également les orientations d'aménagement de ces OAP thématiques.



Localisation du secteur « Furonnières » à Claix. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation à l'articulation de différents tissus urbains :**
  - Au niveau de la frange Nord, un tissu résidentiel par ailleurs homogène se matérialise ponctuellement par une opération de logements collectifs.
  - La rue Beyle Stendhal connecte le site au centre-bourg de la commune de Claix et à la ville de Seyssins au Nord. Cet axe structurant dessert un tissu pavillonnaire peu dense qui constitue la frange Est du secteur de projet.
  - Au niveau de la frange ouest, quelques habitations se regroupent sous la forme d'un hameau qui se structure le long de la rue des Furonnières et du chemin de la Fontanette. Le sous-calibrage de ces voies devra être pris en compte dans l'organisation générale de l'aménagement futur.
  - La frange Sud du secteur de projet est marquée par un tissu pavillonnaire diffus qui s'inscrit en extension du centre-bourg historique de la commune.

- **Des qualités paysagères et patrimoniales à valoriser :**
  - Les murs qui circonscrivent le secteur de projet et tiennent la rue des Furonnières représentent des éléments du patrimoine à préserver.
  - Les bâtiments situés au Nord et au Sud du secteur sont deux points focaux du secteur de projet. Le caractère remarquable de leur architecture explique l'attention qui devra être apportée dans leur relation avec l'opération.
  - Les allées arboricoles et nombreuses essences qui composent les anciens parcs privés sont des éléments paysagers à préserver et valoriser.
  - Une source d'eau se situe au cœur du secteur de projet. Sa gestion devra accompagner sa valorisation.
  - Le site offre des vues remarquables sur le grand paysage. Notamment depuis les parcs privés où la cime des arbres laisse émerger les chaînes de Belledonne et du Vercors.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- BATI EXISTANT AVEC UN INTÉRET PATRIMONIAL
- MUR ANCIEN À PRÉSERVER
- SOURCE D'EAU EXISTANTE
- ALLÉE CAVALIÈRE À PRENDRE EN CONSIDÉRATION
- ARBRE REMARQUABLE
- JARDIN À LA FRANCAISE
- POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du lieu :**
  - Une discontinuité rythmant les façades dans leur rapport à l'espace et une implantation du bâti garantissant une perméabilité visuelle pour le cône de vue identifié depuis l'espace dédié à un éventuel équipement scolaire.
  - Des espaces verts paysagés d'une part afin d'assurer les transitions entre les espaces bâtis, et d'autre part afin d'afficher la volonté d'avoir un recul important des constructions sur la rue Beyle Stendhal. Sous réserve de traitement paysager adapté, ces espaces pourront être utilisés pour les parcs de stationnement en surface.
  - Des aires de stationnement en libre accès depuis la voirie publique, regroupées et avec traitement paysager : plantations d'arbres, utilisation de revêtements qui limiteront l'imperméabilisation des sols. Si l'implantation de places de stationnement le long de la voirie est nécessaire à la réalisation du projet, il est demandé d'organiser ce stationnement de manière longitudinale.
  - Les espaces libres, en particulier ceux dégagés au niveau du cône de vue identifié pourront permettre d'assurer par des venelles plantées la porosité des opérations pour les piétons.
  - Les murs identifiés seront mis en valeur et conservés à l'exception des emprises nécessaires aux différents accès repérés
  - La source aujourd'hui canalisée sera valorisée par un traitement adaptée sur l'espace tel qu'identifié sur le schéma. Cet aménagement ne compromettra pas les droits d'eau existants.
  - L'alignement d'arbres identifié sera dans la mesure du possible (largeur de voirie) conservé. L'arbre identifié sur le schéma sera conservé sur le site.
  - Un traitement paysager des interfaces avec l'ensemble patrimonial identifié sera effectué lors des opérations de construction et de voirie.

- **Favoriser la résilience du site :**
  - Des projets d'aménagement ne générant pas d'eaux pluviales supplémentaires, celles-ci étant gérées localement par tout dispositif approprié.
  - Des relations « voirie-bâti » optimisées dans un objectif de limitation du risque d'inondation des constructions.
  - Une composition de l'espace public de manière à favoriser systématiquement l'infiltration des eaux de voirie dans les accotements, sans aucun intermédiaire.
  - Des espaces verts tampons permettant l'infiltration des eaux de ruissellement, et dans la mesure du possible programmés comme des sites inondables (aménagement de point bas accessibles pour stocker et infiltrer les eaux).

- **Établir une trame viaire en connexion avec l'existant et favorisant les mobilités actives :**
  - Une voirie publique automobile secondaire « traversante » en forme de fourche entre la rue Beyle Stendhal (deux accès) et la rue de Furonnières tel qu'indiqué sur le schéma.
  - Les accès aux opérations se feront uniquement depuis les nouvelles voies crées, à l'exception de l'opération au nord du site dont l'accès se fera en impasse depuis un piquage sur la rue Beyle Stendhal (murs à préserver, topologie).
  - Des cheminements piétons publics lisibles et fonctionnels (largeur de 1,4m min, sans obstacle et avec revêtement roulant), principalement le long des voiries notamment afin d'assurer des itinéraires sécurisés, accessibles et éclairés vers les écoles et les arrêts de Transports en Commun.
  - Des voies de desserte en impasse traitées comme des « zones de rencontre » (sans trottoirs, largeur max 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous.

- **Accueillir un équipement scolaire :**
  - L'intégration dans l'opération d'un équipement scolaire est possible uniquement si les conditions de sécurité relatives à l'accès à l'équipement sont réunies en amont de la scolarisation des élèves. Les aménagements de voirie devront nécessairement permettre à terme le maillage viaire indiqué sur le plan.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

- VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT
- STATIONNEMENT MUTUALISÉ AVEC AMÉNAGEMENT PAYSAGER

ESPACES CONSTRUCTIBLES

- ZONE D'EQUIPEMENT
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS BASSES
- FONCIER DÉJÀ OCCUPÉ (BÂTI EXISTANT, JARDINS, ...)

PAYSAGE ET PATRIMOINE

- ZONE RENDUE NON CONSTRUCTIBLE PAR SOUCI DE VALORISATION PATRIMONIALE
- ESPACE VERT TAMPON À QUALIFIER
- PARC EXISTANT A VALORISER
- INTÉGRATION PAYSAGÈRE DES INTERFACES
- ALIGNEMENT D'ARBRES À VALORISER
- ARBRE À PRÉSERVER ET VALORISER
- GESTION ET VALORISATION DE LA SOURCE D'EAU À ASSURER
- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR
- MUR ANCIEN À PRÉSERVER
- DOMAINE DE LA FEREDIE À RÉHABILITER

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1, UD1 et UA3
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « La Vallée du Drac et le rebord du Vercors »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP9 – LA RONZY

SITUATION

Situé à proximité immédiate du centre-bourg, dans l'enveloppe urbaine de la commune de Claix, le secteur « La Ronzy » constitue un tènement d'environ 2 ha à proximité de nombreux services et commerces.

La localisation stratégique de ce secteur de projet soulève différents enjeux en matière d'implantation et de morphologie du bâti. Il s'agira en l'occurrence de penser l'articulation d'opérations de logements collectifs autour d'un vaste parc végétalisé public, à conserver et valoriser.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci doit ainsi accompagner la réalisation de 90 logements maximum, dont 40 % de logements locatifs sociaux avec une répartition équilibrée entre grands et petits logements.

La présente OAP s'intègre dans les OAP thématiques paysage, air et résilience. Le projet d'aménagement devra donc suivre également les orientations d'aménagement de ces OAP thématiques.



Localisation du secteur « La Ronzy » à Claix. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation privilégiée, au carrefour de la commune :**
  - Le secteur de projet se situe à l'est du centre historique de Claix. Il bénéficie d'une grande accessibilité (autoroutes, voies principales menant au centre-bourg…) mais connait aussi les difficultés qui y sont associées (circulation dense aux heures de pointe, dessertes locales en impasses ou sans logique de réseau viaire…)
  - Les espaces piétons aux abords du terrain sont mal définis (passage dangereux, absence d'espace piéton…)
  - Le terrain articule différents types de tissus urbains : Celui du centre-bourg (R+2 en moyenne) avec les tissus résidentiels hétérogènes et peu structurés qui se situent au Nord et à l'Est du tènement.
  - De nombreux commerces et équipements se situent à proximité du site de projet (médiathèque, boulangerie…)

- **Un écrin de verdure favorable à la qualité résidentielle et à une conception bioclimatique :**
  - Une exposition Sud/Sud-Est privilégiée, avec un masque important à l'Ouest dû au massif du Vercors.
  - Une configuration particulièrement favorable avec une pente régulière (12 % environ) en adéquation avec les cônes de vue sur la chaîne de Belledonne.
  - Un espace boisé de qualité, composé de différentes essences arboricoles et ponctué par un bassin d'eau au Nord qui marque le passage d'un ruisseau qu'il faudra veiller à valoriser dans le cadre de l'aménagement.
  - Un parc public offrant une certaine porosité à l'échelle de la commune et qu'il serait intéressant de revaloriser dans le cadre de l'opération en proposant un aménagement plus accueillant et inclusif.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- CENTRE-BOURG
- EQUIPEMENTS PUBLICS STRUCTURANTS
- BATI EXISTANT AVEC UN INTÉRET PATRIMONIAL
- POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES
- PARC PUBLIC CHARLES DE GAULLE
- FRONDAISON PAYSAGÈRE IMPORTANTE
- ARBRE REMARQUABLE
- SOURCE «LES EAUX DE ROYER»
- BASSIN EXISTANT







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION :

- **Valoriser les qualités paysagères du lieu :**
  - Une opération de logements en situation de lisière de parc.
  - Une morphologie discontinue de bâtis de logements collectifs limitant l'effet de masque visuel vis-à-vis des zones pavillonnaires existantes (discontinuité du bâti et perméabilité visuelle).
  - La conservation et la valorisation d'un parc paysagé accessible pour tous.
  - Un espace de détente public au cœur de l'opération et du parc.
  - Des espaces tampons verts paysagés afin d'assurer les transitions entre les futures constructions et l'environnement urbain existant
  - Des aires de stationnement en libre accès depuis la voirie publique, regroupées et avec traitement paysager : plantations d'arbres, utilisation de revêtements qui limiteront l'imperméabilisation des sols. Si l'implantation de places de stationnement le long de la voirie est nécessaire à la réalisation du projet, il est demandé d'organiser ce stationnement de manière longitudinale.
  - La gestion de la source et du cours d'eau, situé le long de la limite nord-est du secteur de l'OAP, comme élément de valorisation du parc.

- **Favoriser la résilience du site :**
  - Des projets d'aménagement ne générant pas d'eaux pluviales supplémentaires, celles-ci étant gérées localement par tout dispositif approprié.
  - Des relations « voirie-bâti » optimisées dans un objectif de limitation du risque d'inondation des constructions.
  - Une composition de l'espace public de manière à favoriser systématiquement l'infiltration des eaux de voirie dans les accotements, sans aucun intermédiaire.
  - Des espaces verts tampons permettant l'infiltration des eaux de ruissellement, et dans la mesure du possible programmés comme des sites inondables (aménagement de point bas accessibles pour stocker et infiltrer les eaux).

- **Établir une trame viaire en connexion avec l'existant et favorisant les mobilités actives :**
  - Créer les conditions d'une desserte routière en s'appuyant sur les voiries existantes : impasse du 18 juin 1940 et allée du Souvenir Français.
  - Anticiper et prendre en compte les conditions d'accès et de fonctionnement des équipements publics existants, en visant une amélioration de mixité des usages.
  - Des cheminements piétons publics lisibles et fonctionnels (largeur de 1,4m min, sans obstacle et avec revêtement roulant), principalement le long des voiries notamment afin d'assurer des itinéraires sécurisés, accessibles et éclairés vers les écoles et les arrêts de Transports en Commun.
  - Des voies de desserte en impasse traitées comme des « zones de rencontre » (sans trottoirs, largeur max 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

- VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- CHEMINEMENTS ACTIFS À CRÉER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT
- STATIONNEMENT MUTUALISÉ AVEC AMÉNAGEMENT PAYSAGER

CADRE BÂTI ET PAYSAGER

- ZONE D'IMPLANTATION DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS
- PARC PUBLIC À VALORISER
- ALIGNEMENT D'ARBRES À VALORISER
- LISIÈRE VÉGÉTALISÉE À TRAITER
- ARBRE REMARQUABLE
- POINT D'EAU À VALORISER
- GESTION ET VALORISATION DE LA SOURCE D'EAU À ASSURER
- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « La Vallée du Drac et le rebord du Vercors »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP10 – CROIX BLANCHE

SITUATION

Situé dans l'enveloppe urbaine de la commune de Claix, le secteur « Croix Blanche » représente un tènement d'environ 2,2 ha proche du futur parc public communal du « Mas des Pérouses » et d'une zone en réserve foncière destinée à de futurs besoins scolaires.

En raison de sa localisation, l'aménagement de ce site doit permettre d'assurer un lien fonctionnel piétons et cycles entre le centre bourg et Pont rouge.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci doit ainsi accompagner la réalisation de 100 logements environ, dont 40 % de logements locatifs sociaux avec une répartition équilibrée entre grands et petits logements.

La présente OAP s'intègre dans les OAP thématiques paysage, air et résilience. Le projet d'aménagement devra donc suivre également les orientations d'aménagement de ces OAP thématiques.



Localisation du secteur « Croix Blanche » à Claix. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation d'articulation à l'échelle communale :**
  - L'avenue de Belledonne marque la limite Sud du secteur de projet, le reliant au centre bourg de Claix, à l'ouest, et aux grands équipements à l'Est.
  - Le site met en relation un tissu pavillonnaire relativement hétérogène, composé de maisons discontinues et groupées, avec les logements collectifs existants au niveau de l'avenue de Belledonne.
  - Le site est rendu accessible en transports en commun grâce à un arrêt de bus se trouvant au croisement de la Montée de la Croix Blanche et de l'avenue de Belledonne.

- **Un site au fort potentiel paysager :**
  - Un talus marque une déclivité sur les limites du secteur, en particulier sur la frange Nord. Ceci représente une spécificité topographique à prendre en considération dans le futur aménagement.
  - Le secteur de projet, en légère pente, offre des vues remarquables sur grand paysage, notamment sur le Moucherotte côté Vercors.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du site :**
  - Une opération à penser comme un « parc habité » avec des constructions bioclimatiques.
  - Une discontinuité rythmant les façades dans leur rapport à l'espace et une implantation du bâti garantissant une perméabilité visuelle pour les cônes de vue identifiés.
  - Des espaces verts paysagés afin d'assurer les transitions entre les futures constructions et l'environnement urbain existant.
  - Un espace commun de détente au cœur de l'opération.
  - Des aires de stationnement en libre accès depuis la voirie publique, regroupées et avec traitement paysager : plantations d'arbres, utilisation de revêtements qui limiteront l'imperméabilisation des sols. Si l'implantation de places de stationnement le long de la voirie est nécessaire à la réalisation du projet, il est demandé d'organiser ce stationnement de manière longitudinale.

- **Favoriser la résilience du site :**
  - Des projets d'aménagement ne générant pas d'eaux pluviales supplémentaires, celles-ci étant gérées localement par tout dispositif approprié.
  - Des relations « voirie-bâti » optimisées dans un objectif de limitation du risque d'inondation des constructions.
  - Une composition de l'espace public de manière à favoriser systématiquement l'infiltration des eaux de voirie dans les accotements, sans aucun intermédiaire.
  - Des espaces verts tampons permettant l'infiltration des eaux de ruissellement, et dans la mesure du possible programmés comme des sites inondables (aménagement de point bas accessibles pour stocker et infiltrer les eaux).

- **Établir une trame viaire en connexion avec l'existant et favorisant les mobilités actives :**
  - Une voirie automobile qui permettra la desserte du site depuis la montée de la Croix Blanche.
  - Des piquages de dessertes secondaires organisés au niveau de cette nouvelle voirie, à l'exception de la desserte du bâti au nord du site. Ce dernier se fera depuis le piquage préexistant sur l'avenue Bougault afin de préserver le cœur de l'opération de toute circulation motorisée.
  - Des cheminements piétons publics lisibles et fonctionnels (largeur de 1,4m min, sans obstacle et avec revêtement roulant), principalement le long des voiries notamment afin d'assurer des itinéraires sécurisés, accessibles et éclairés vers les écoles et les arrêts de Transports en Commun.
  - Des voies de desserte en impasse traitées comme des « zones de rencontre » (sans trottoirs, largeur max 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

- VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- CHEMINEMENTS ACTIFS À CRÉER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT

CADRE BÂTI ET PAYSAGER

- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS BASSES
- FONCIER DÉJÀ OCCUPÉ
- ESPACE VERT TAMPON À QUALIFIER
- ESPACE COMMUN DE DÉTENTE À CRÉER
- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « La Vallée du Drac et le rebord du Vercors »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP11 – JOANNY

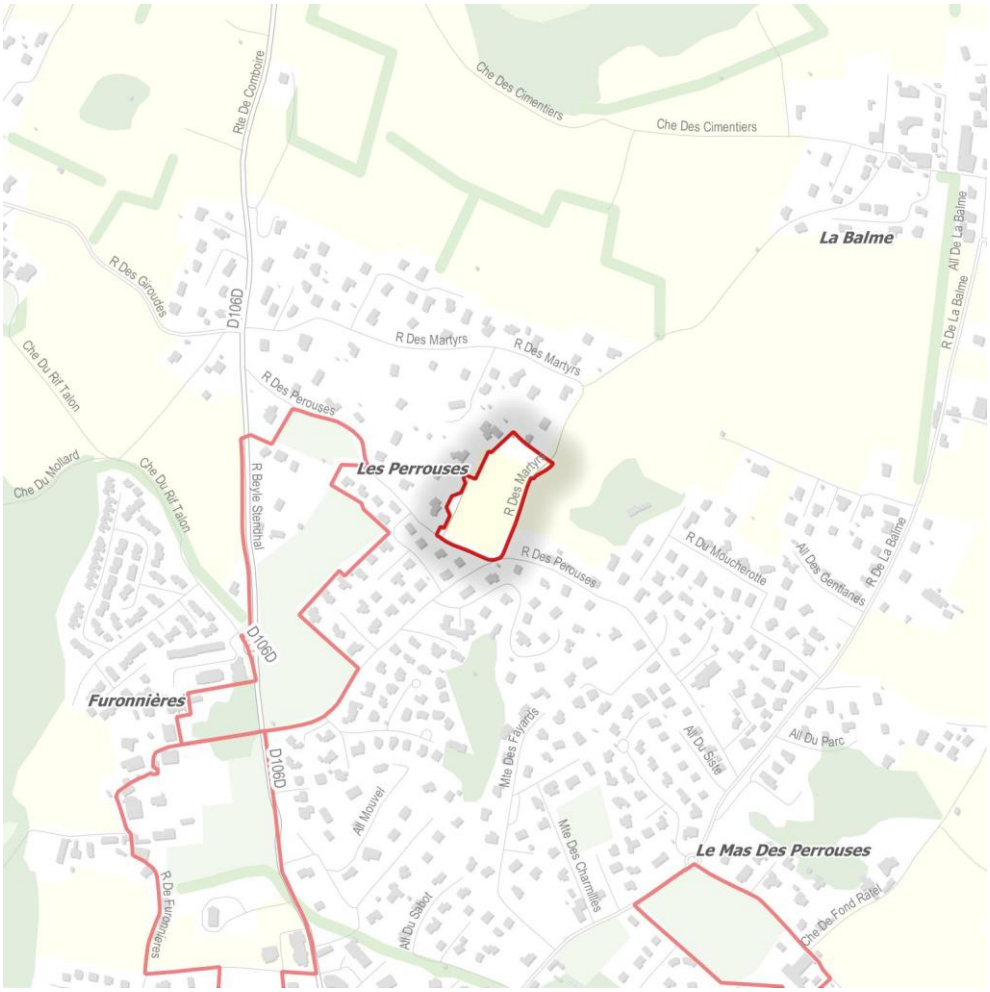
SITUATION

Situé en extension nord du bourg, au croisement de la rue des Pérouses et de la rue des Martyrs, le secteur « Joanny » constitue un tènement d'environ 1 ha, à proximité d'un espace de bocages pâturés classé aujourd'hui en zone AU.

En raison de la localisation du site, les formes bâties doivent permettre d'assurer au mieux la transition entre le tissu pavillonnaire et les futures constructions. À cela s'ajoute la question de la tenure foncière puisque la requalification et rétrocession d'une partie de l'impasse Joanny sera nécessaire pour la réalisation de ce projet.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci doit ainsi accompagner la réalisation de 50 logements environ, dont 35 % de logements locatifs sociaux avec une répartition équilibrée entre grands et petits logements.

La présente OAP s'intègre dans les OAP thématiques paysage, air et résilience. Le projet d'aménagement devra donc suivre également les orientations d'aménagement de ces OAP thématiques.



Localisation du secteur « Joanny » à Claix. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation en prolongation du tissu pavillonnaire :**
  - Le secteur de projet se situe à l'entrée Nord de Claix, à proximité de la route de Comboire, principal axe traversant de la commune et à partir duquel la rue des Martyrs et la rue des Pérouses permettent de rejoindre le site.
  - Le secteur Joanny se situe au sein d'un tissu pavillonnaire peu dense. Les maisons individuelles qui le composent offrent une certaine homogénéité dans le cade bâti (R+1 en moyenne).

- **Un site au caractère agricole et ouvert sur le grand paysage :**
  - Le terrain en pente régulière depuis l'allée Joanny jusqu'à la rue des Martyrs offre des vues dégagées sur le grand paysage, notamment la chaîne de Belledonne à l'Est.
  - Différentes essences arbustives et arboricoles marquent les abords du secteur. La persistance de cette trame bocagère et une structure sur laquelle il pourrait être intéressant de s'appuyer dans le cadre de l'opération.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

LIMITE BOCAGÈRE À VALORISER

POINTS DE VUES PHOTOGRAHIQUES







ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser les qualités paysagères du lieu :**
  - Une discontinuité rythmant les façades dans leur rapport à l'espace et une implantation du bâti garantissant une perméabilité visuelle pour le cône de vue identifié depuis l'espace dédié à un éventuel équipement scolaire.
  - Des espaces verts paysagés d'une part afin d'assurer les transitions entre les espaces bâtis, et d'autre part afin d'afficher la volonté d'avoir un recul important des constructions sur la rue Beyle Stendhal. Sous réserve de traitement paysager adapté, ces espaces pourront être utilisés pour les parcs de stationnement en surface.
  - Des aires de stationnement en libre accès depuis la voirie publique, regroupées et avec traitement paysager : plantations d'arbres, utilisation de revêtements qui limiteront l'imperméabilisation des sols. Si l'implantation de places de stationnement le long de la voirie est nécessaire à la réalisation du projet, il est demandé d'organiser ce stationnement de manière longitudinale.

- **Favoriser la résilience du site :**
  - Des projets d'aménagement ne générant pas d'eaux pluviales supplémentaires, celles-ci étant gérées localement par tout dispositif approprié.
  - Des relations « voirie-bâti » optimisées dans un objectif de limitation du risque d'inondation des constructions.
  - Une composition de l'espace public de manière à favoriser systématiquement l'infiltration des eaux de voirie dans les accotements, sans aucun intermédiaire.
  - Des espaces verts tampons permettant l'infiltration des eaux de ruissellement, et dans la mesure du possible programmés comme des sites inondables (aménagement de point bas accessibles pour stocker et infiltrer les eaux).

- **Établir une trame viaire en connexion avec l'existant et favorisant les mobilités actives :**
  - Une voirie de desserte automobile « traversante » entre la rue des Martyrs et la rue des Pérouses, à partir de la requalification de l'impasse Joanny.
  - Des piquages de desserte uniquement sur cette nouvelle voirie, à l'exception de la desserte du bâti au nord du site (2 parcelles) qui se fera depuis le piquage préexistant sur la rue des Martyrs afin de préserver un espace vert tampon au sein de l'opération, aujourd'hui constitué d'un pierrier et de haies.
  - Des cheminements piétons publics lisibles et fonctionnels (largeur de 1,4m min, sans obstacle et avec revêtement roulant), principalement le long des voiries notamment afin d'assurer des itinéraires sécurisés, accessibles et éclairés vers les écoles et les arrêts de Transports en Commun.
  - Des voies de desserte en impasse traitées comme des « zones de rencontre » (sans trottoirs, largeur max 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

MOBILITES ET ESPACES PUBLICS

VOIE DE DESSERTE À REQUALIFIER

VOIE DE DESSERTE À CRÉER

POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT

ESPACES CONSTRUCTIBLES

ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES

ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS BASSES

PAYSAGE ET PATRIMOINE

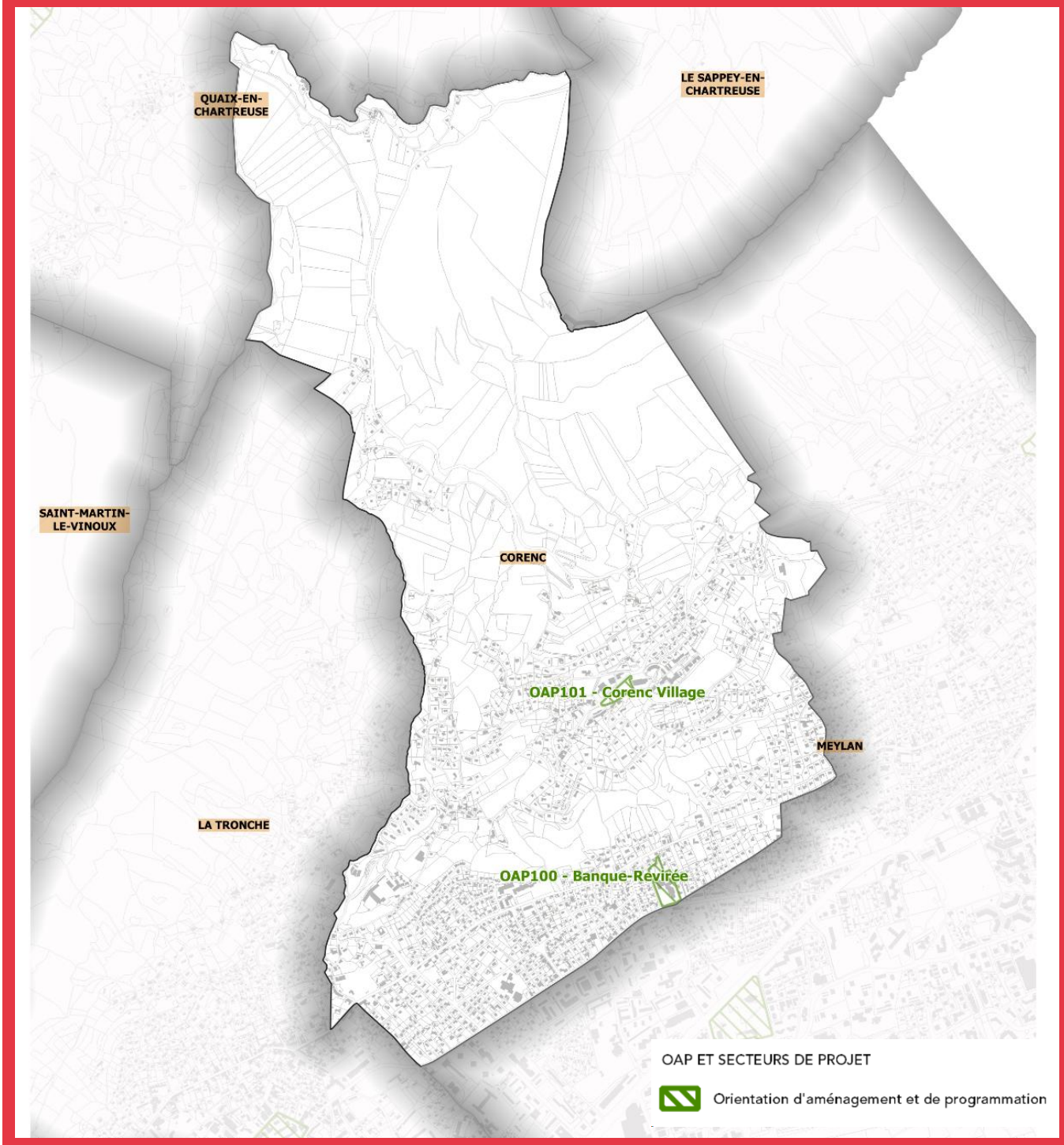
BOCAGE À PRÉSERVER

PERMÉABILITÉ VISUELLE ET DISCONTINUITÉ DU BÂTI

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1 et UD2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « La Vallée du Drac et le rebord du Vercors »
Atlas des emplacements réservés	Non

5_CORENC


QUAIX-EN-CHARTREUSE
LE SAPPEY-EN-CHARTREUSE
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX
CORENC
OAP101 - Corenc Village
MEYLAN
LA TRONCHE
OAP100 - Banque-Revirée
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation

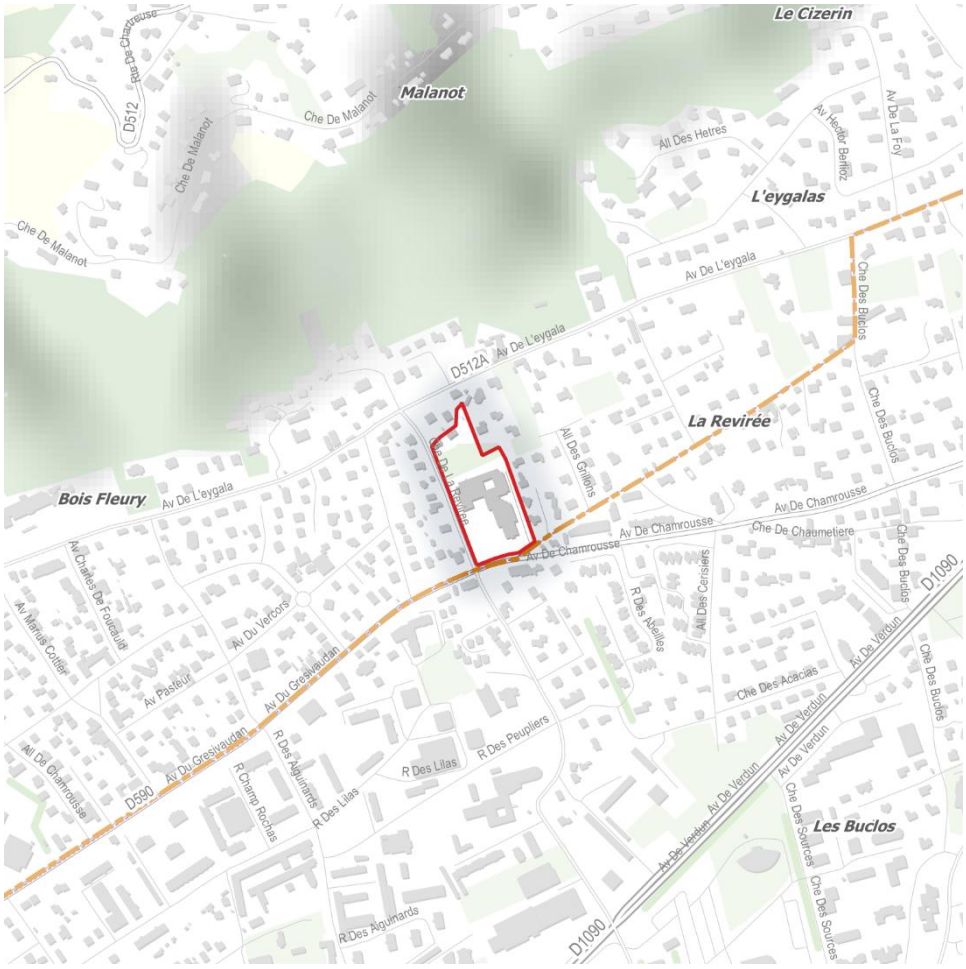
OAP100 - BANQUE-REVIRÉE

SITUATION

Situé à l'Est de Corenc, à la limite communale de Meylan, ce secteur de projet d'environ 15 000m² bordé par l'avenue du Grésivaudan au Sud contribue à structurer l'entrée de ville de Corenc tout en s'inscrivant dans un tissu à dominante pavillonnaire.

Le site profite de la proximité de services et équipements (commerce, école élémentaire, école maternelle, arrêt de bus, etc.).

L'opération qui devra composer avec la réhabilitation d'un bâti existant doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci peut ainsi accompagner la réalisation d'environ 80 logements comportant 50% de logements sociaux.



Localisation du secteur « Banque-Revirée » à Corenc. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site en entrée de ville**
  - Le site se trouve à proximité de services et équipements qui sont pour beaucoup accessibles en modes actifs dans un rayon d'un kilomètre (école élémentaire, école primaire, lycée, commerces, santé, loisirs).
  - Le site, en entrée de ville, est constitué essentiellement de tissu pavillonnaire qui s'inscrit dans une trame arborée. Le bâtiment de la banque dont la volumétrie est sensiblement différente de l'environnement proche s'inscrit très bien dans ce contexte arboré y compris en raison du recul présent par rapport aux voiries.
  - Le nord du secteur, inscrit dans une forme de bâti traditionnel et identifié au patrimoine, s'accompagne de patrimoine arboré qui contribue à l'ambiance de la rue.

- **Un contexte naturel et écologique sur lequel prendre appui**
  - Au regard des éléments de diagnostic produits lors de l'élaboration du PLUi, le site en zone urbanisée continue n'est pas en relation avec des réservoirs de biodiversité ou des corridors d'échelle métropolitaine.
  - Plusieurs points de vue sont présents sur le site et ses abords. Il s'agit à la fois de vues cadrées mais aussi d'ouvertures sur le grand paysage et les massifs environnants où le patrimoine communal est visible (château de Bouquéron, maison de la Providence, etc.).
  - Le carrefour entre l'avenue du Grésivaudan et le Chemin de la Revirée est structuré par le végétal et contribue à la qualité de l'entrée communale.
  - Le secteur est en légère pente avec une différence de niveau de l'ordre de 8 mètres entre le nord et le sud du périmètre.
  - Les espaces végétalisés contribuent à la gestion des eaux pluviales de l'opération. Lors d'épisodes orageux, du ruissellement est observé dans le chemin de la Revirée avec une accumulation sur l'avenue du Grésivaudan. Il convient par l'aménagement du secteur de ne pas aggraver la situation bien qu'aucune règle ne soit présente dans le plan de prévention des risques naturels sur le périmètre.

- **Un maillage modes actifs à renforcer**
  - Les continuités piétonnes aux abords du site sont à améliorer en lien avec les arrêts de transport en commun existants, les services, commerces et équipements présents. Il s'agit d'assurer une continuité des cheminements et un confort d'usage, actuellement hétérogène sur le périmètre.
  - La gestion du stationnement sur la voirie et le dimensionnement des trottoirs pourra évoluer en lien avec le projet.

- **L'organisation spatiale du site : une accroche avec l'entrée Est de la commune**
  - La frange Nord est bordée par des maisons pavillonnaires dont certaines évoquent des formes d'habitat traditionnels (séchoir, etc.).
  - La frange Est est bordée par un tissu pavillonnaire parfois proche des limites séparatives. Une végétation plus ou moins haute et dense marque la limite avec le site et prend pour partie appui sur un mur.
  - Le groupement de trois maisons au Nord-Est dispose uniquement d'une desserte en passant par la banque et dont il faudra assurer l'accès.
  - La frange Sud donne sur l'avenue du Grésivaudan avec un accès existant complexe en raison de la proximité d'un carrefour. On observe un espace végétalisé et arboré qui accompagne un cheminement piéton sur l'ensemble du linéaire.
  - La frange Ouest, bordée par le chemin de la Revirée et de tissu pavillonnaire recouvre un caractère arboré avec du stationnement tout le long de la voirie sur l'un de ses côtés.



CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- ACCES DES PARCELLES PAR LA BANQUE UNIQUEMENT

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- 1 LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO



1 > vue sur l'angle de l'îlot Banque depuis l'avenue du Grésivaudan



2 > cheminement piéton



3 > accès à l'est de la Banque et vue sur le St-Eynard



4 > maison et porche au Nord



5 > perception de la végétation depuis la rue



6 > muret et accès en pierre

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **S'inscrire dans un site en entrée de ville et en continuité du patrimoine**

Pour la partie Nord :

- Réhabiliter le patrimoine bâti existant tout en conservant et valorisant ses caractéristiques.
- Implanter les nouvelles constructions dans la continuité du bâti existant pour conserver une homogénéité visuelle depuis l'entrée du site.

Pour la partie Sud :

- Privilégier une implantation dans l'emprise du bâti actuel pour limiter l'artificialisation des sols. Les volumes seront fractionnés pour assurer des perméabilités visuelles d'Est en Ouest.

- **Améliorer la desserte et le maillage du site**

Pour la partie Nord :

- Aménager une voie de desserte tous modes depuis le chemin de la Revirée et/ou la banque tout en limitant l'impact paysager.
- Réemployer l'accès existant au sud à destination des modes actifs.

Pour la partie Sud :

- Créer un accès direct sur le chemin de la Revirée en réutilisant la voirie de desserte actuel du parking. Cette voirie pourra être prolongée pour donner un accès aux trois maisons aux Nord-Est du périmètre d'une part et permettre un accès direct à la partie Nord d'autres part.
- Réaménager la voirie existante en limite Est pour la dédier aux modes actifs tout en assurant la servitude de passage aux trois maisons aux Nord-Est du périmètre.
- Plusieurs cheminements piétons seront aménagés pour faciliter l'accès aux logements, favoriser les modes actifs et sécuriser les déplacements.

- **Aménager le site en préservant les caractéristiques paysagère et écologique**

Pour la partie Nord :

- Limiter les ouvertures dans le muret en limite parcellaire au sud afin qu'il contribue à retenir les eaux de ruissellement.
- Maintenir, valoriser et renforcer les différentes strates arborées et arbustives qui contribuent à l'ambiance de la rue et du quartier.
- Aménager des franges végétales et arborées en limites.

Pour la partie Sud :

- De manière générale, une action de désimperméabilisation est attendue sur ce périmètre.
- Une attention particulière sera portée à l'aménagement de l'ensemble de la frange Ouest pour assurer une meilleure gestion des eaux pluviales.
- Aménager une frange végétalisée et arborée en limite Est pour assurer une qualité de déplacements aux modes actifs.
- Préserver les cônes de vues en particulier sur le patrimoine local et le massif de la Chartreuse.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET BÂTI EXISTANT

BÂTI EXISTANT À RÉHABILITER ET VALORISER

PORCHE EXISTANT À MAINTENIR ET VALORISER

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

Les Guichards — ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS

CONTINUITÉS PIÉTONS/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER

PRINCIPE D'ACCÈS EXISTANT À REQUALIFIER POUR LES MODES ACTIFS

PRINCIPE D'ACCÈS POSSIBLE

PRINCIPE DE VOIE TOUS MODES À REQUALIFIER

PRINCIPE DE VOIE EXISTANTE TOUS MODES EN SERVITUDE POUR LES 3 MAISONS

PRINCIPE DE VOIE D'ACCÈS VÉHICULES POSSIBLE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER

PERMÉABILITÉ VISUELLE À PERMETTRE ET À MAINTENIR

CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER

ESPACES COMMUNS

ESPACE PAYSAGER À CRÉER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS AVEC FAÇADES OUVERTES SUR LE COEUR D'ILOT

RISQUES ET PRINCIPES DE RÉSILIENCE

MURET EXISTANT À MAINTENIR POUR FACILITER LA GESTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT ET LIMITER LES RISQUES EN AVAL

SECTEUR À PRIVILÉGIER POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD2m et UD1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Coteau résidentiel »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP101 – CORENC VILLAGE

SITUATION

Situé sur le haut de Corenc, ce secteur de projet d'environ 5 800m² s'inscrit dans la continuité immédiate de la place Moch et est bordé au Nord par la Route de Chartreuse.

Le site profite de la proximité des services et équipements du centre-bourg (commerce, école élémentaire, école maternelle, arrêt de bus, cheminements piétons, etc.)

Le site s'inscrit dans un contexte bâti et paysager patrimonial dans lequel il faut s'insérer.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci peut ainsi accompagner la réalisation d'environ 20 logements, dont 50% de logements sociaux.



Localisation du secteur « Village » à Corenc. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site en prolongement du centre-village**
  - Le site se trouve à proximité immédiate de la place Moch qui regroupe des équipements, des services et commerces.
  - Les formes bâties à l'Ouest et Sud-Ouest du périmètre présentent des volumes traditionnels avec des toitures à pans.
  - Le site est couvert par un espace paysager en raison de la présence de l'Eglise St-Pierre et St-Paul où des cônes de vue en direction du clocher se dégagent.
  - Le site s'organise autour d'une maison existante.

- **Un contexte naturel et écologique sur lequel prendre appui**
  - Au regard des éléments de diagnostic produits lors de l'élaboration du PLUi, le site n'est pas en relation avec des réservoirs de biodiversité ou des corridors d'échelle métropolitaine. Les pelouses sèches des versants de Corenc sont bien plus au Nord du site en question.
  - La présence d'un boisement en pente aval au périmètre représente un intérêt écologique.
  - Au Nord, une large vue s'ouvre en direction du massif de la Chartreuse et en particulier vers le Saint-Eynard.
  - En certains points, des vues traversantes de part en part sont visibles mais aussi des cônes de vues vers le Sud.
  - La partie Est du site est marquée par une topographie prononcée qui se traduit par un talus arboré. Directement au sud du périmètre, des risques importants sont présents (aléas faibles de glissement de terrain et de ravinement et ruissellement) et il convient de ne pas aggraver la situation aval par les aménagements qui seront réalisés.

- **Un maillage modes actifs à renforcer**
  - Les continuités piétonnes aux abords du site sont à améliorer en lien avec les arrêts de transport en commun existants, les services, commerces et équipements présents mais aussi les sentiers de randonnées à proximité.

- **L'organisation spatiale du site : une accroche avec le centre-village**
  - La frange Nord est alignée à la route de Chartreuse et donne sur des bâtiments, majoritairement des logements, pour partie inscrits dans la pente avec des toits terrasses.
  - La frange Est est bordée par une copropriété de logements collectifs dont le bâti s'inscrit dans la pente en terrasses.
  - La frange Sud donne sur la voie d'accès basse de la copropriété mais aussi sur le chemin St-Bruno qui permet de descendre sur le bas de la commune.
  - La frange Ouest se structure autour du carrefour entre la route de Chartreuse et le Chemin Saint Bruno avec une proximité à la fois de l'Eglise, de la place Moch et des itinéraires de randonnées. A la pointe de la parcelle se trouve une croix identifiée au patrimoine.



1 > Parking à l'Est du périmètre



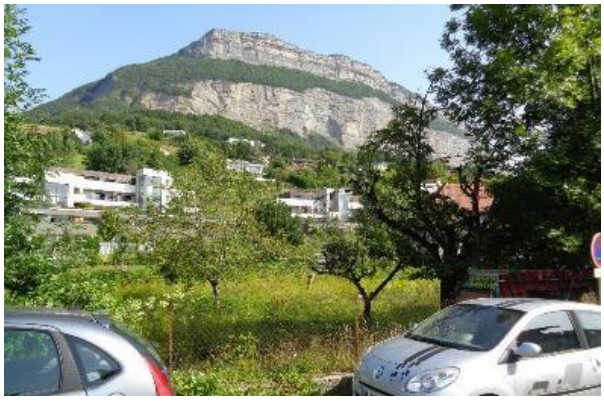
2 > Talus végétalisé et arboré



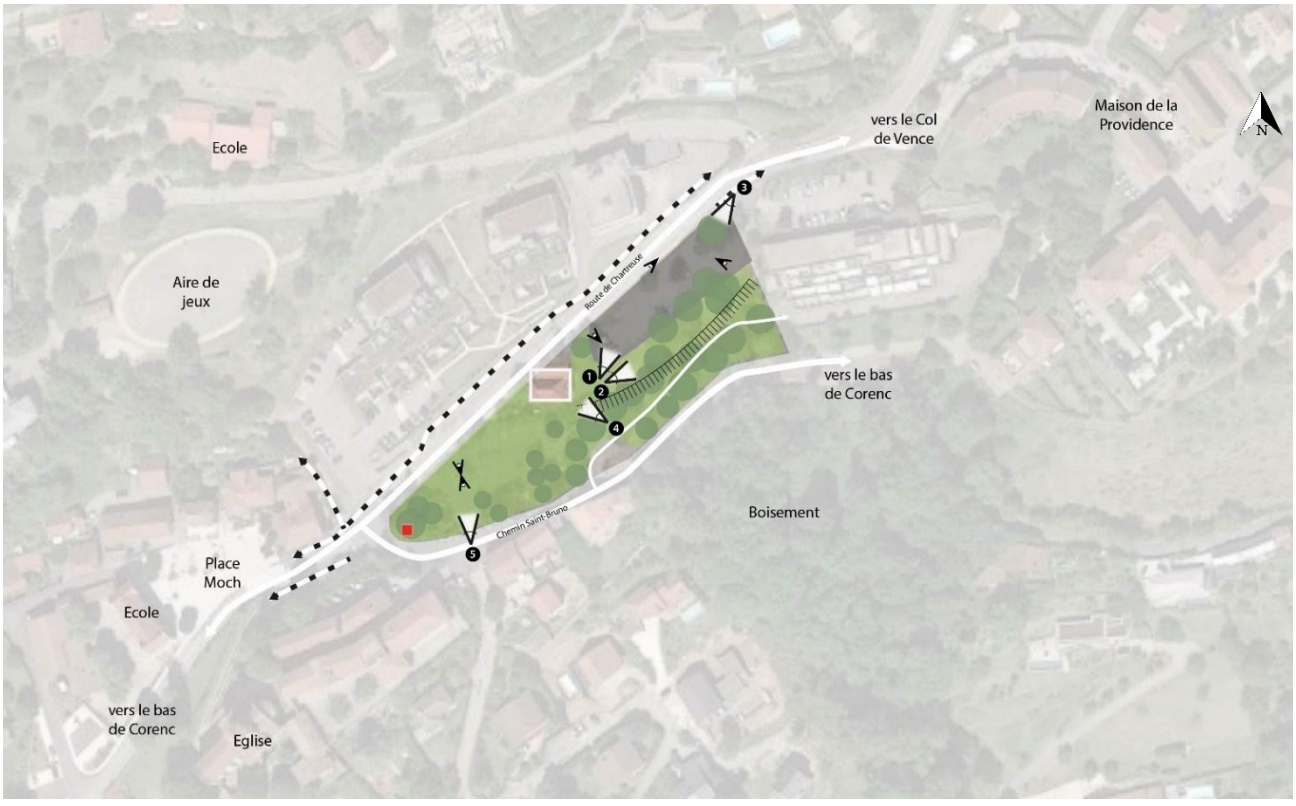
3 > Accès existant à l'Est



4 > Vue sur la maison existante



5 > Vue de part en part en direction de la Chartreuse



ANALYSE PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS
- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- CROIX
- BÂTI EXISTANT
- PARKING PERMÉABLE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **S'inscrire en continuité du centre village**
  - Pour les nouvelles constructions implantées en retrait de la rue, privilégier une implantation majoritairement parallèle à la route de Chartreuse pour proposer des insertions et des formes bâties cohérentes au contexte existant.
  - Dans le prolongement des services et commerces présents sur la place Moch, il y a la possibilité d'un rez-de-chaussée commercial à l'ouest pour accueillir une offre complémentaire.

- **Aménager le site en préservant les caractéristiques paysagère et écologique**
  - Préserver le talus arboré au Sud-Est pour ne pas aggraver les risques présents aux abords du site et conserver l'ambiance préexistante à travers les arbres en place.
  - Maintenir les qualités écologiques en articulations avec le boisement au sud de la route notamment à travers la diversité des essences.
  - Certaines espèces d'arbres présentes sur le talus pourront être renouvelées au profit d'espèces ayant des racines plus profondes pour mieux maintenir le talus et limiter les risques présents.
  - Privilégier une implantation du bâti par rapport à la rue qui permette de maintenir un cône de vue sur l'Eglise pour s'insérer dans ce cadre patrimonial en co-visibilité.
  - Privilégier une implantation avec des respirations dans les volumes pour garantir des perméabilités visuelles de part en part du site en particulier à l'Ouest en direction de la Chartreuse.
  - Réaliser une frange végétale en limite Sud-Ouest en prenant appui sur les sujets préexistants.
  - Réaliser une aire de stationnement arborée et perméable.
  - Faciliter l'infiltration et l'écoulement des eaux pluviales en tenant compte des axes d'écoulements préférentiels.

- **Améliorer la desserte et le maillage du site**
  - Réemployer et requalifier l'accès existant sur la route de Chartreuse qui dessert actuellement la maison.
  - Réemployer l'accès existant à l'Est qui dessert le parking actuel.
  - Assurer la continuité et la sécurisation du maillage piéton le long de la route de Chartreuse et notamment faciliter l'accès aux arrêts de transports en commun.
  - Le carrefour entre la route de Chartreuse et le Chemin Saint Bruno sera réaménagé pour assurer la sécurité et la continuité du maillage piéton.
  - Un cheminement interne à l'opération pourrait permettre de traverser du nord au sud le site pour accéder au chemin Saint-Bruno.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les Guichards

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT EXISTANT

CONTINUITÉS PIÉTONNES À CRÉER

AXE DE DESSERTE EXISTANT

PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT À REQUALIFIER ET RÉEMPLOYER

VOIE DE DESSERTE INTERNE À REQUALIFIER

PRINCIPE DE VOIE TOUS MODES À CRÉER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

TALUS ARBORÉ À CONFORTER

PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

TRAME VÉGÉTALE À CONFORTER

PERMÉABILITÉ VISUELLE À PERMETTRE OU À MAINTENIR

CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER

AIRE DE STATIONNEMENT AMÉNAGÉE

AIRE DE STATIONNEMENT ARBORÉE ET PERMÉABLE

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

RISQUES ET PRINCIPES DE RÉSILIENCE

AXE PRÉFÉRENTIEL D'ECOULEMENT D'EAUX PLUVIALES À PRENDRE EN COMPTE

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UA2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Coteau résidentiel »
Atlas des emplacements réservés	Oui

6_DOMÈNE


OAP14 - Les Brassières
OAP102 - Halt Ferroviaire
MEYLAN
DOMÈNE
OAP12 - Paquerettes
OAP13 - Bas Versant
MURIANETTE
GIÈRES
VENON
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation

OAP12 - PÂQUERETTE

SITUATION

À l'ouest de la commune de Domène, et à proximité de la voie ferrée, cet ancien site industriel d'environ 2 ha poursuit la dynamique de renouvellement urbain et de mutation de la « zone industrielle de la métallurgie », faisant le pendant du quartier des « Papeteries » déjà renouvelé. La valorisation du potentiel de 80 à 120 logements et la bonne insertion dans un environnement urbain composite et sensible impose une opération d'ensemble. Le projet devra présenter des formes urbaines adaptées pour s'insérer en continuité des quartiers voisins, contribuer au rattrapage SRU, tout en ouvrant le site sur la ville pour favoriser les circulations piétonnes et cyclables. Le site s'inscrit dans l'ambiance « plaine urbaine » de l'unité paysagère « Vallée de l'Isère amont » de l'OAP paysages et biodiversité.



Localisation du secteur « Pâquerette » à Domène. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site de renouvellement urbain peu visible et dont l'accessibilité doit être améliorée**
  - Ce site de renouvellement urbain est issu d'une démolition d'une partie de la zone industrielle de la métallurgie. Cette zone industrielle a démarré sa mutation en commençant par l'Est sur le site des Papeteries et se poursuit par l'Ouest sur le site Pâquerette. L'évolution de ce tissu urbain économique vers l'habitat se réalise par îlots successifs. Il est donc nécessaire de permettre la cohabitation transitoire d'îlots urbains économiques et résidentiels.
  - Un site peu visible et peu accessible depuis les grands axes, le centre de la commune et les entrées de ville. L'accès au site se réalise par la rue des Sports soit par Murianette, soit par Domène via la rue de la Métallurgie ou les rues de la Gare / Casimir Juliet. Un accès piéton cycle est prévu sur la frange Ouest du site pour relier la route de Grenoble. Il sera donc nécessaire de rechercher des solutions de maillage tout type.

- **L'insertion en continuité des secteurs existants :**
  - La frange Est est marquée par l'arrière du collège de la Moulinière, la présence d'un parc de stationnement pour le personnel du collège, des espaces verts ordinaires et des constructions administratives avec notamment des toitures terrasses non végétalisées., des établissements industriels, et la voie ferrée à moins de 100 mètres.
  - La frange Ouest est bordée par la rue des Sports, traitée en chaussée et trottoirs, principalement utilisée aujourd'hui par les véhicules et qui historiquement et encore aujourd'hui permet de desservir des constructions industrielles.
  - La frange Nord est fortement marquée par une construction industrielle, avec d'une part la façade en bardage métallique qui s'élève à environ 10 m sur 50 m de long et d'autre part les espaces extérieurs qui servent à entreposer des bennes. Une servitude sur la partie Nord du site permet l'accès au site industriel.
  - La frange Sud est composée de rangée de quelques maisons individuelles, desservie par une contre allée.

- **Un site minéral dénué de végétation**
  - Le sol du site est plat et fortement minéralisé avec une absence de patrimoine bâti ou végétal. Des aménagements permettant la gestion des eaux pluviales et le développement d'une végétation dans le projet seront indispensables et appelés à être structuré.
  - Il existe peu d'espaces paysagers et de convivialité accessibles au public autour de ce site, ce qui invite à en créer sur le site pour les besoins de l'opération.
  - Le quartier ayant globalement une faible qualité paysagère, le projet devra contribuer requalifier le secteur.

- **Le contenu potentiel du programme :**
  - Le tènement foncier, de forme rectangulaire, permet une bonne optimisation des constructions, avec des aménagements intérieurs pour assurer la desserte dans la profondeur du site et des espaces de convivialité.
  - Le potentiel du site est d'environ 80 à 120 logements.
  - Le projet doit contribuer au rattrapage SRU pour atteindre le taux réglementaire de 25 % de logements sociaux à l'échelle de la commune. Une mixité sociale sera donc à permettre et à organiser.
  - Des équipements propres sont nécessaires dans le cadre d'une opération d'ensemble.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

LÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

❶ LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS

AXE STRUCTURANT PRINCIPAL





ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Ouvrir le site sur l'extérieur en privilégiant les circulations piétonnes et cyclables**
  - Privilégier des formes urbaines, des installations et aménagements paysagers semi-continus, avec des percées visuelles vers le cœur de l'îlot et l'extérieur, en particulier sur la frange Ouest.
  - Rendre le cœur d'îlot visible et accessible depuis l'extérieur.
  - Orienter les circulations internes piétonnes et cyclables vers le Sud pour connecter l'axe piéton rejoignant la Route de Grenoble et permettre les circulations douces vers le centre de la commune et les transports en commun.
  - Placer les cheminements piétons et les locaux vélos au plus proche des entrées/sorties des habitations.

- **Réaliser les accès de véhicules sur les franges en tenant compte des besoins d'accès des secteurs voisins**
  - Prévoir les accès sur les côtés du site pour créer une façade urbaine de qualité et ne pas faire pénétrer les véhicules en cœur d'îlot.
  - Maintenir sur la frange Nord un accès au projet, au parking du Collège et au site industriel.

- **Aménager le site en composant avec les franges des secteurs voisins**
  - Sur la frange Nord : présenter des formes urbaines et implantations de constructions qui limitent les vis à vis avec le bâtiment industriel voisin et ses espaces libres, utiliser la végétation et les équipements liés aux constructions à édifier de façon à filtrer les vues vers le site industriel, laisser possible la création ultérieure de cheminements piétonniers futurs vers l'Est dans l'hypothèse d'une évolution future du site industriel vers de l'habitat.
  - Sur la frange Sud proposer des formes urbaines adaptées au voisinage pavillonnaire immédiat avec des hauteurs moins prononcées et éviter l'installation d'équipements potentiellement nuisants à proximité des secteurs pavillonnaires.
  - Sur la frange Est : éviter de réaliser une aire de stationnement au voisinage immédiat de l'aire de stationnement du collège pour ne pas accentuer l'impact paysager de ces stationnements et éviter également l'implantation d'habitations en vis-à-vis direct du parc de stationnement du collège.

- **Structurer le projet par le végétal**
  - Organiser le stationnement des voitures en périphérie sur le site et en prévoyant de petits parkings végétalisés de façon à les occulter dans le projet paysager.
  - Utiliser la végétation dans les parcs de stationnements, les espaces communs et notamment les espaces de convivialité pour organiser, délimiter et structurer les espaces, apporter de l'ombre et de la fraicheur, favoriser la gestion des eaux pluviales.
  - Réaliser à l'échelle de l'opération des espaces de convivialité relativement visibles et accessibles par les usagers des différentes constructions
  - Aménager le cœur de l'îlot d'un seul tenant en privilégiant la végétalisation, la gestion des eaux pluviales, les espaces de convivialité et de cheminements, et en le rendant accessible et visible depuis l'ensemble des constructions et espaces libres.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT À REQUALIFIER
- PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER
- PRINÇIPE DE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE À CRÉER
- PRINCIPE DE VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER OU À VALORISER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE À CRÉER / ENTRÉE DU SITE À MARQUER
- PERMÉABILITÉ VISUELLE À CRÉER
- CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER
- LISIÈRE À TRAITER

ESPACES COMMUNS

- ESPACE COMMUN ET TRAME PAYSAGERE À CRÉER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES MOINS HAUTES

RISQUES ET PRINCIPES DE RÉSILIENCE

- SECTEUR À PRIVILÉGIER POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

AIRE DE STATIONNEMENT AMÉNAGÉE

- AIRE DE STATIONNEMENT AMÉNAGÉE/PAYSAGÉE

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUC3
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP13 – BAS VERSANT

SITUATION

Au sud-ouest de la commune de Domène, ce site d'environ 2 ha en milieu pavillonnaire proche de l'entrée de ville depuis Murianette d'un potentiel de 40 à 60 logements doit contribuer aux objectifs de mixité sociale. Il représente une occasion unique d'améliorer la qualité paysagère le long de la Route de Grenoble. Situé au pied des versants de Belledonne, il est concerné par des risques faibles de ruissellement et ne dispose que d'une façade accessible sur la Route de Grenoble. Le projet nécessite une opération d'ensemble afin de proposer un paysage urbain cohérent, une approche globale de la gestion de l'eau pluviale et des circulations optimisées. Le site s'inscrit dans l'ambiance « piémont urbain » de l'unité paysagère « Vallée de l'Isère amont » de l'OAP paysages et biodiversité.



Localisation du secteur « Bas versant » à Domène. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Le contexte : une insertion du projet sur la Route de Grenoble**
  - La Route de Grenoble, de l'entrée de ville depuis Murianette jusqu'au centre-ville de Domène, relie plusieurs opérations d'habitat collectif de générations différentes, ainsi que quelques constructions d'habitat individuel. L'ensemble de la Route de Grenoble, bien qu'étant remarquable par son tracé rectiligne, n'a pas fait l'objet d'une composition d'ensemble.
  - Toutefois on retrouvera comme constante, un aménagement de l'espace public relativement cohérent avec en particulier une piste cyclable bi-directionnelle sur la rive nord, donc sur le côté de la route située en face du site de projet.
  - Des opérations immobilières qui ont été implantées dans une logique de retrait vis-à-vis de la Route de Grenoble. Cela la laisse possible différents scénarios d'implantation dans le rapport à la rue.
  - Deux arrêts de transports en commun se situent à 100 m et 200 m environ

- **L'organisation spatiale du site : tenir compte du pied de versant et du voisinage pavillonnaire**
  - Le frange Sud du site est tournée vers le pied de versant et est marquée par un masque solaire important, ce qui nécessite d'intégrer à la composition urbaine des préoccupations relatives à la gestion énergétique, à l'ouverture paysagère et à la prise en compte des ruissellements du versant.
  - Cette situation en bas de versant soumis à des risques de ruissellement nécessite d'intégrer au projet les enjeux de gestion de l'eau pluviale et des risques de ruissellement
  - La frange Nord est directement en limite de la Route de Grenoble, sur une longueur de plus de 110 mètres, ce qui justifie une forme et une qualité urbaine adaptée pour valoriser cet axe et tenir compte de l'impact sur le projet des flux circulants en matière de sécurité et de nuisance sonore.
  - Le site est bordé sur l'Est et l'Ouest par deux constructions d'habitat individuel, implantées à proximité de la limite séparative, ce qui nécessite une gestion des vis-à-vis.
  - Ces trois dernières franges (Est, Ouest, Nord) sont ouvertes vers le grand paysage, avec des vues vers le Vercors et la Chartreuse.
  - Le terrain repose sur une pleine terre cultivée à valoriser sur le plan de l'aménagement paysager et des eaux pluviales.
  - 3 maisons individuelles en façade sur la Route de Grenoble et une construction abandonnée se trouvent sur site. Ces constructions n'ont pas un caractère patrimonial.

- **Le contenu : une densification modérée et de qualité valorisant l'eau, le végétal et les ouvertures paysagères**
  - Le site peut accueillir environ 40 à 60 logements dans une mixité de formes urbaines, en un ou plusieurs phases. Des constructions individuelles isolées, groupées ou en bande, ainsi que de l'habitat intermédiaire ou de petits collectifs, peuvent être réalisés dans le respect du règlement.
  - La taille et les dimensions du site sont suffisantes pour envisager des aménagements et équipements communs de détente et de convivialité



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

LIGNE DE CRÊTE

TALUS

PARCOURS PIETONS CYCLES

POINT DE VUE OUVERT

LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO





ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Proposer une façade urbaine de qualité sur la Route de Grenoble**
  - Éviter si possible l'urbanisation en deuxième rang des constructions existantes, et envisager donc une mutation des constructions existantes
  - Proposer un aménagement avec au moins 60 % du linéaire de l'avenue consacré aux constructions et aux aménagements paysagers plutôt qu'aux stationnements dans une profondeur de 10 mètres depuis la limite du domaine public
  - Laisser entrevoir des aménagements intérieurs de qualité et éviter une fermeture visuelle complète du site
  - Privilégier les accès de chantier et de véhicules au niveau des entrées charretières existantes afin d'éviter si possible des reprises de travaux sur les espaces publics. Toutefois dans le cas où le projet prévoira les constructions existantes sont maintenues, un autre accès central sera possible en limitant le plus possible l'extension des réseaux de voirie à l'intérieur du site.

- **Insérer harmonieusement le projet au regard du bas de versant de Belledonne et du grand paysage**
  - Fractionner les implantations bâties en au moins deux entités de part et d'autre de l'espace central.
  - Organiser les constructions pour ouvrir les vues vers le grand paysage
  - Proposer une implantation des constructions tenant compte des ombres portées et facilitant l'absorption des apports solaires passifs en évitant les surchauffes estivales
  - Limiter les vis-à-vis avec les habitations voisines et éviter l'implantation d'équipements ou d'usages du sol potentiellement nuisants à proximité immédiate des limites séparatives existantes.
  - Soigner l'aménagement paysager des franges en limite avec les parcelles voisines

- **Conforter la présence de l'eau et du végétal**
  - Implanter les constructions en permettant une transparence hydraulique depuis le bas de versant jusque l'espace central paysager convivial et hydraulique
  - Limiter la pénétration des véhicules dans le site et les aménagements de circulation ou de stationnement pour maximiser les espaces libres à aménager
  - Prévoir une présence végétale importante sur le site et privilégier l'infiltration des eaux pluviales dans les espaces paysagers
  - Intégrer un espace de convivialité et de détente à proximité avec le domaine public et visible depuis celui-ci.

- **Inciter aux déplacements doux**
  - Organiser des circulations piétonnes prioritaires au sein du projet
  - Envisager plusieurs points de sortie des flux piétons entrant et sortant de l'opération pour faciliter l'accès aux arrêts de transports en commun
  - Tenir compte des passages piétons existants ou projetés pour faciliter le franchissement en sécurité de la route vers la piste cyclable
  - Placer les espaces de stationnements des cycles au plus près des habitations de façon à ce qu'ils soient au moins autant accessibles que les véhicules
  - Placer les espaces de stationnements secondaires et visiteurs à une distance plus importante que les stationnements des cycles

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales – S5
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Piémont »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP14 – LES BRASSIÈRES

SITUATION

À la périphérie nord-est de la commune de Domène, à proximité d'un projet de halte ferroviaire à l'étude, ce site d'environ 2 ha en milieu pavillonnaire d'un potentiel de 20 à 30 logements peut, dans le cadre d'une opération d'ensemble, accueillir un projet résidentiel avec une densification s'inscrivant harmonieusement dans son environnement résidentiel en contribuant aux objectifs de mixité sociale. Ce projet pourra contribuer à conforter et développer la trame verte et bleue à Domène, centralité pluri-communale, en valorisant et en développant la présence du végétal, de l'eau présente sur le site et en recherchant des liaisons douces et visuelles vers les tissus alentours et le grand paysage et notamment la future halte ferroviaire. Le site s'inscrit dans l'ambiance « plaine urbaine » de l'unité paysagère « Vallée de l'Isère amont » de l'OAP paysages et biodiversité.



Localisation du secteur « Les Brassières » à Domène. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Le contexte : un secteur en mutation**
  - Le site du projet se situe au nord-est de la commune, dans un quartier délimité par un triangle composé au Sud de la voie ferrée longée par la rue des Brassières, à l'Est de la D11 K qui contourne Domène et rejoint Le Versoud, à l'Ouest de la rue Marius Charles qui relie le centre-ville de Domène au rond-point Jean-Moulin de l'entrée de ville Nord de la commune.
  - Du fait de la coupure urbaine provoquée par la voie ferrée, cette partie de la commune est située loin des équipements, des centralités, des transports en commun et des réseaux cyclables et piétons. L'accès au centre se fait par franchissement de la voie ferrée en deux points : l'avenue Marius Charles et la rue Montroux.
  - Urbanisé sans opération d'ensemble, ce quartier s'inscrit dans une nouvelle dynamique pouvant engendrer des transformations importantes. Une nouvelle halte ferroviaire à l'étude sur le sud du site pourra être accueillie dans le cadre d'un nouveau quartier sur des terrains agricoles et des vergers. La partie nord du secteur est affectée à l'activité agricole.
  - Le secteur de projet est compris dans un ensemble d'habitations de type pavillonnaire peu dense, relativement arboré. Il s'agit d'un secteur de densification, sur des parcelles actuellement affectées à des habitations et des jardins d'agrément, dans un environnement bâti différencié, avec le lotissement Le Lavaury à l'Est, relativement organisé, et à l'Ouest des constructions plutôt indépendantes le long de la rue des Brassières et de l'Avenue Marius Charles.

- **L'organisation spatiale du site : un site confidentiel à ouvrir sur l'extérieur**
  - Le site est pratiquement invisible depuis les voies alentours, avec une vue depuis le Nord et la D11K en limite des terrains agricoles, et depuis le Sud et la rue des Brassières, très rectiligne, qui en constituera l'entrée principale sur un linéaire faible, ainsi que le point d'arrivée des réseaux.
  - La frange Est est bordée par un membre du canal de la Chantourne, délimitant le lotissement Le Lavaury, avec un cheminement piéton existant côté Ouest, doublé d'un alignement d'arbres, sans franchissement sur le canal pour mettre en relation les espaces. Le canal et les alignements d'arbres sont visibles depuis la rue des Brassières.
  - Les franges Sud et Ouest sont bordées par des maisons individuelles, toutefois la frange Ouest dispose d'un potentiel de liaison avec les terres agricoles qui pourront accueillir la halte ferroviaire.
  - Le terrain, issu d'anciennes terres agricoles sur les alluvions de l'Isère est plat, avec des vues possibles sur le Grésivaudan, la Chartreuse et la Dent de Crolles, ainsi que sur le piémont boisé de Belledonne. De nombreux arbres sont présents sur le site, ce qui en fait l'un des rares sites arborés de la commune, ainsi que 4 maisons individuelles existantes.

- **Le contenu : une densification modérée et de qualité valorisant l'eau, le végétal et les ouvertures**
  - Le site peut accueillir environ 20 à 30 logements dans une mixité de formes urbaines. Des constructions individuelles isolées, groupées ou en bande, ainsi que de l'habitat intermédiaire ou de petits collectifs, peuvent être réalisés dans le respect du règlement.
  - Des aménagements d'espaces communs intérieurs au site peuvent être réalisés en facilitant les circulations piétonnes et cyclables pour se rendre dans les centralités de la commune, les communes voisines et le cas échéant la future halte ferroviaire.
  - Le parcellaire actuellement très morcelé fera l'objet d'une réorganisation en lien avec les conditions d'aménagement et d'équipement prévu au règlement.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

Le Vernon CANAUX / TORRENT / RUISSEAU / RIVIÈRE

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

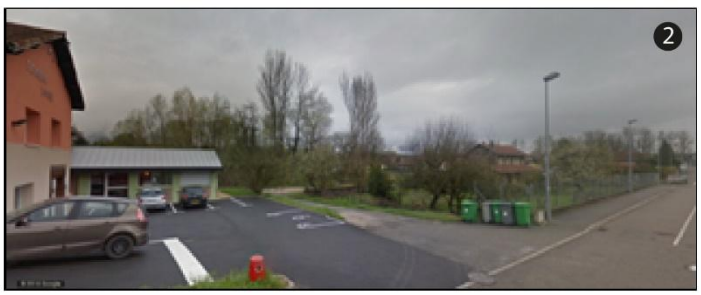
vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS

AXE STRUCTURANT PRINCIPAL

LÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

1 LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO





ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Créer un accès principal lisible et sécurisé et offrir aux usagers du site plusieurs entrées et sorties piétonnes et cyclables**
  - Aménager l'accès principal au niveau de la rue des Brassières à proximité du canal en conciliant l'accès des véhicules, des piétons et des cycles, les équipements nécessaires à l'ensemble des constructions,
  - Dégager visuellement les abords de cet accès afin de permettre une insertion des piétons, cycles et véhicules en plus grande sécurité sur la rue des Brassières,
  - Conserver la possibilité d'une liaison piétonne et cyclable vers l'Ouest pour permettre des circulations vers la future halte ferroviaire et son quartier environnant
  - Orienter les circulations piétonnes et cyclables vers le canal et vers le Nord pour se connecter au réseaux de chemins existants sans passer obligatoirement par la rue des Brassières

- **Assurer une densification harmonieuse en lien avec l'environnement urbain et le grand paysage**
  - Édifier les constructions avec les hauteurs les plus importantes du site plutôt le long du canal sur la partie Est
  - Édifier sur la partie Ouest les constructions selon des hauteurs similaires avec les constructions existantes voisines
  - Dégager au moins une vue sur un grand massif depuis les espaces communs et depuis chaque espace privatif
  - Soigner la transition paysagère des franges du projet avec les espaces agricoles environnants, notamment la façade nord visible depuis la D11K, en présentant des façades de qualité et des aménagements paysagers de transition, par exemple en associant des espaces plantés, enherbés et construits,
  - Ne pas implanter d'équipements communs pouvant générer des nuisances à proximité des constructions existantes voisines

- **Renforcer la trame verte et bleue en valorisant et en confortant la présence de l'eau et du végétal**
  - Prévoir une présence végétale importante sur le site en conservant ou en reconstituant du patrimoine végétal
  - Organiser les constructions et les aménagements intérieurs tels que circulations douces, les aménagements paysagers, en relation avec le canal, son cheminement et les alignements d'arbres,
  - Maintenir une percée visuelle laissant entrevoir la présence des constructions et des aménagements paysagers en cœur d'îlot
  - Limiter l'impact visuel des stationnements extérieurs notamment depuis l'entrée du site en les répartissant harmonieusement et en les végétalisant.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT À REQUALIFIER
- PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER ET REQUALIFIER
- PRINCIPE DE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE À CRÉER
- PRINCIPE DE VOIE DE DESSERTE À CRÉER
- CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE À CRÉER / ENTRÉE DU SITE À MARQUER
- PERMÉABILITÉ VISUELLE À CRÉER
- TRAME VÉGÉTALE À PRESERVER
- CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER
- LISIÈRE À TRAITER

ESPACES COMMUNS

- ESPACE COMMUN PAYSAGER À CRÉER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES
- ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES MOINS HAUTES

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUD2, UD2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP102 – HALTE FERROVIAIRE

SITUATION

Situé au nord de Domène et de la voie ferrée, ce secteur de projet d'environ 1,4 ha s'inscrit dans une dynamique métropolitaine qui se traduit par le projet de service ferroviaire express métropolitain.

Le site profite de la proximité avec le centre de la commune accessible notamment directement par la rue Marius Charles et proche des pôles d'activités.

L'opération devra permettre la réalisation d'une halte ferroviaire et de son pôle d'échanges multimodal pour proposer une alternative attractive et performante à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien.



Localisation du secteur « Halte ferroviaire » à Domène. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site de rabattement**
  - Le site offre une proximité avec l'A41.
  - Le site est proche de la commune du Versoud, de sa zone d'activité et du projet métropolitain de la zone d'activité des Tuileries.
  - Le centre de Domène est accessible par la Rue Marius Charles directement depuis le secteur identifié.
  - Des arrêts de transport en commun rue Marius Charles offrent une accessibilité au site.
  - Le site est proche du chemin de la digue et de sa piste cyclable pour les modes actifs.
  - Des réflexions sont en cours pour améliorer l'accès au site pour les modes actifs.

- **L'organisation spatiale du site : un espace stratégique**
  - Le site est bordé au Nord par quelques maisons individuelles et un espace végétalisé non bâti en zone stricte à urbaniser.
  - Le site est bordé à l'Est par des maisons individuelles d'époques différentes.
  - La frange Sud donne directement sur la rue des Brassières, la voie ferrée en contrebas puis des maisons individuelles en surplomb.
  - La frange Ouest donne directement sur la rue Marius Charles puis des maisons individuelles.

- **Un contexte naturel à valoriser et sur lequel prendre appui**
  - Le site s'inscrit dans un contexte alluvial mais ne présente pas de connexion directe avec la trame bleue ni avec des corridors écologiques. Plus au Nord du site nous pouvons mentionner la présence de zones humides ainsi que plus loin à l'Ouest la présence du Doménon qui est un torrent reconnu pour son intérêt écologique.
  - Le site offre des ouvertures sur le grand paysage notamment sur le massif de la Chartreuse.
  - Le site présente des arbres fruitiers dans une partie qualifiée de verger qui contribuent à la présence de faune et de flore.
  - L'hirondelle est présente sur le périmètre. Un enjeu est identifié pour assurer leur nidification et leurs capacités de déplacement.
  - Le site est exposé en frange Ouest, le long de la rue Marius Charles à un risque faible d'inondation en pied de versant.







1 > La grange depuis la rue Marius Charles 2 > Le verger depuis le chemin des Moissons 3 > Le carrefour de la rue des Brassières



4 > Le verger depuis le chemin des Moissons



5 > Le verger depuis la rue des Brassières



ANALYSE PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS
- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE

CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- RÉSERVOIR DE BIODIVERSITÉ
- COURS D'EAU
- COURS D'EAU RECONNU POUR SON INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE
- ZONE HUMIDE

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- CONTNUITÉS CYCLABLE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

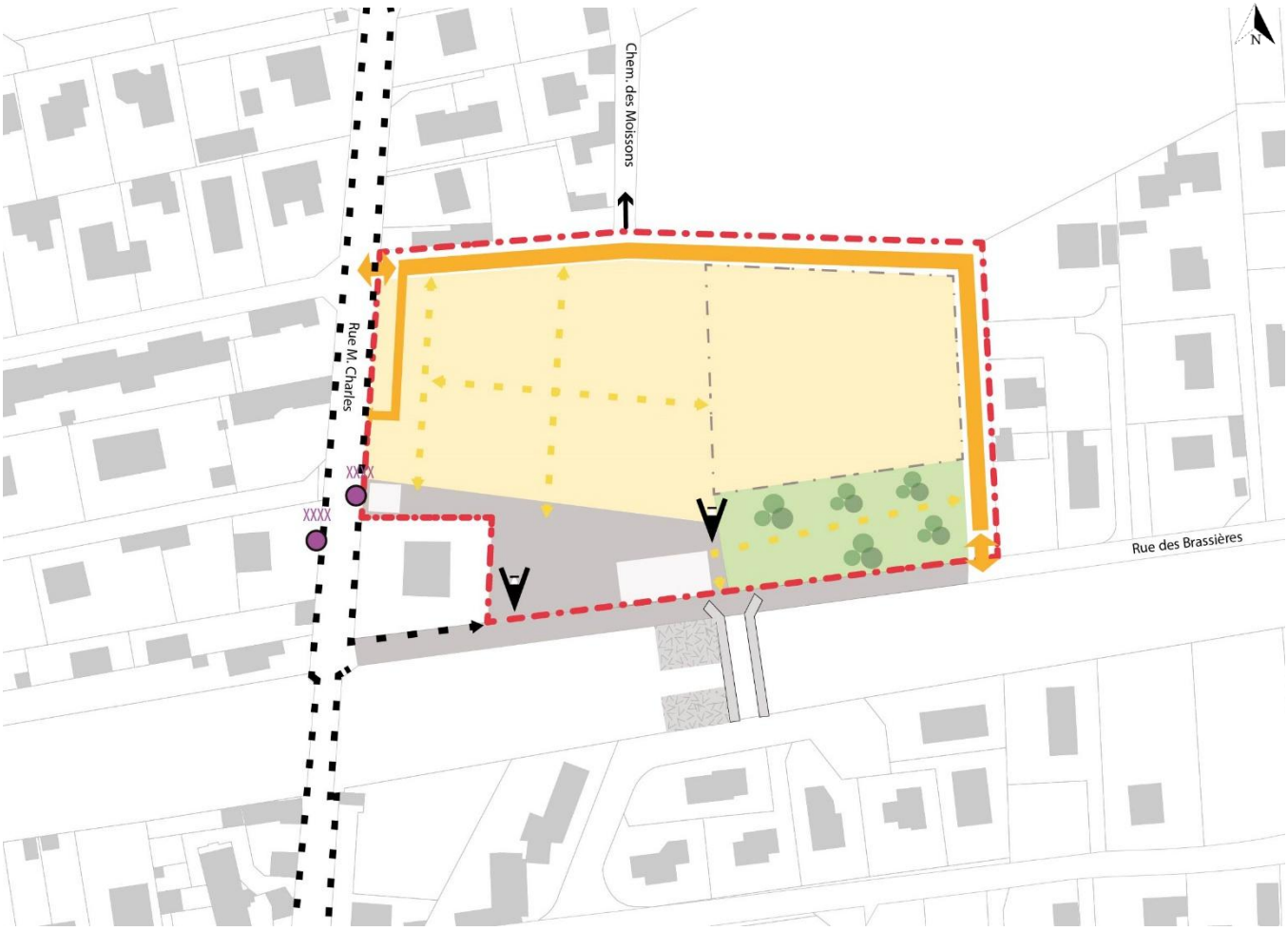
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Aménager le site en préservant les caractéristiques paysagères**
  - Préserver des ouvertures sur le grand paysage en direction du massif de la Chartreuse.
  - Préserver et valoriser l'ambiance de verger existante en maintenant le caractère arboré.
  - Assurer un habitat pour la nidification des hirondelles et un habitat pour le lézard des murailles.
  - Aménager un stationnement paysager et perméable en étant compatible avec les aménagements photovoltaïques et en intégrant toutes solutions qui viendrait pérenniser le foncier.
  - La partie Nord-Est pourra évoluer à termes en stationnement suivant les besoins observés.

- **Faciliter le rabattement motorisé à cet espace**
  - Le site sera accessible à l'Est par la rue des Brassières qui se poursuivra par une nouvelle voirie en double sens afin de venir se connecter à la rue Marius Charles. Le chemin des Moissons au nord, restera accessible par les riverains.
  - La nouvelle voirie donnera accès en plusieurs points au parking qui sera aménagé à destination des véhicules et des deux roues motorisées.
  - Un arrêt minute sera accessible à l'Ouest, depuis la rue Marius Charles.
  - L'ensemble des actions permettrons d'améliorer la desserte de l'habitat existant et en devenir sur Domène et les aires de chalandise de la future halte ferroviaire.

- **Faciliter l'accès et la pratique de cet espace pour les modes actifs**
  - La partie Ouest de la rue des Brassières sera aménagée en parvis. Dédié aux modes actifs, cet aménagement permettra à la fois d'accéder aux quais, à la passerelle et de transiter en sécurité.
  - Des continuités piétons-cycles seront aménagées en différents points pour faciliter l'accès aux quais, aux abris d'attente ainsi qu'aux consignes et arceaux à vélos aménagés sur le site. Ces continuités assureront une connexion aisée avec les abords du site et les continuités déjà existantes.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



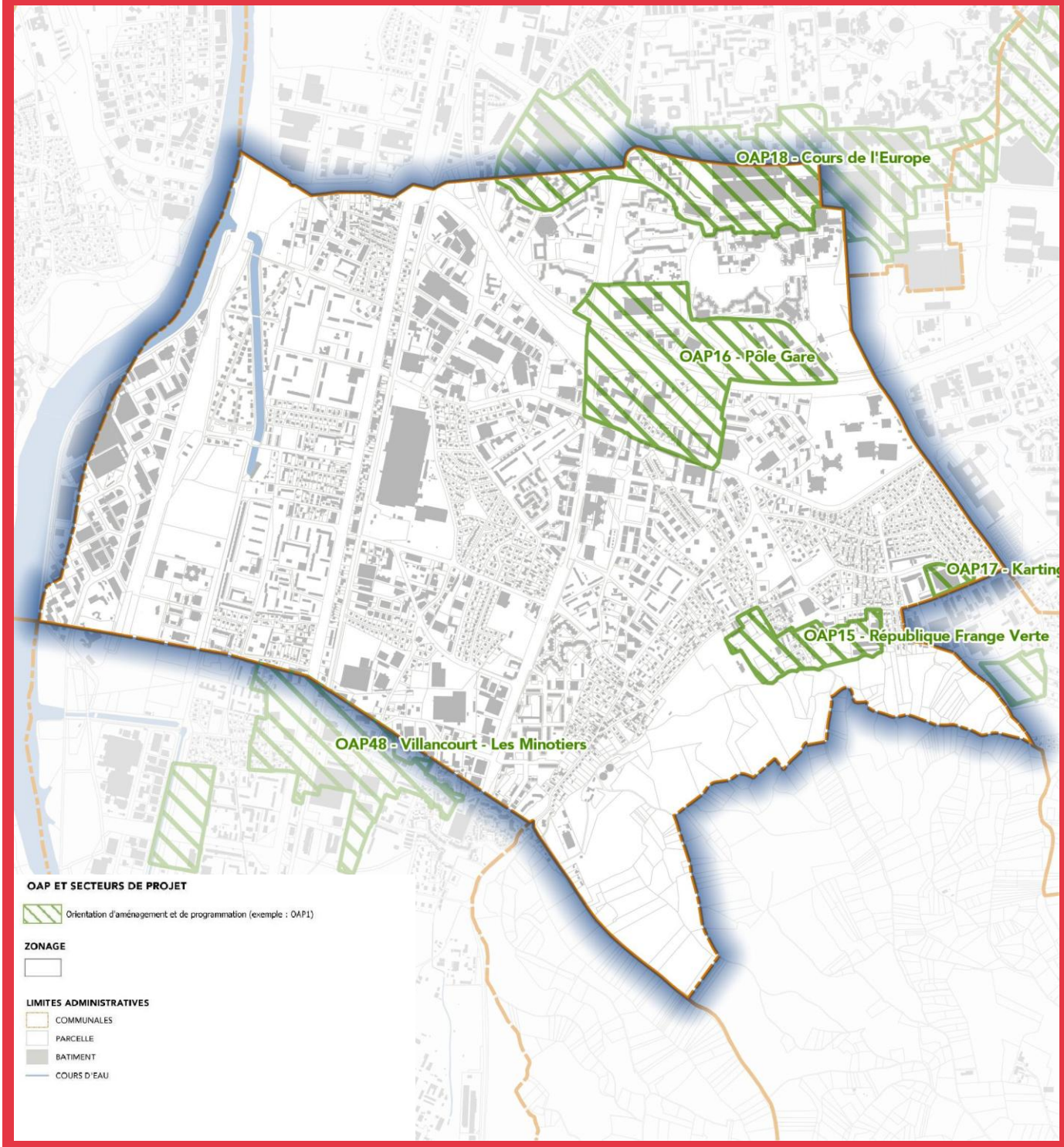
ORIENTATIONS

- PÉRIMETRE DE L'OAP
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN À CRÉER (Les Guichards)
- ITINÉRAIRES PIÉTONS EXISTANTS
- CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE À CRÉER
- VOIRIE À CRÉER
- VOIE DE DESSERTE MINUTE À CRÉER
- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR
- TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER
- STATIONNEMENT PAYSAGÉ À CRÉER
- RÉSERVE POUR UNE EXTENSION DE STATIONNEMENT PAYSAGÉ
- PARVIS DÉDIÉ AUX MODES ACTIFS
- PRINCIPE D'IMPLANTATION DES ABRIS
- QUAIS ET PASSERELLE

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	1AUZ1c
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Oui

7_ÉCHIROLLES



OAP15 – RÉPUBLIQUE – FRANGE VERTE

SITUATION

Le secteur République est marqué par la présence de la Frange verte qui est l'un des espaces naturels majeurs de la commune. Ce site, facilement accessible depuis le cœur dense métropolitain et aussi une porte d'entrée au plateau de Champagnier. La Frange verte, bénéficiant d'une qualité environnement exceptionnelle, joue autant un rôle écologique que récréatif pour la population.

Ce projet vise à valoriser et à étendre cette entité naturelle et ses fonctions écologiques vers le quartier république en créant des espaces publics de qualité permettant une infiltration paysagère dans le tissu urbain et en intégrant de nouvelles formes urbaines s'inscrivant harmonieusement dans le contexte urbain, environnemental et paysager. La surface couverte par l'OAP est de 11 hectares.



Localisation du secteur « République – Frange verte » à Échirolles. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site bien desservi par le réseau viaire structurant**
  - Le site est facilement accessible depuis le cœur dense métropolitain grâce aux voies structurantes qui le desservent : l'avenue de la République et la rue Paul Langevin.
  - Deux arrêts de la ligne CHRONO C3 sont localisés à moins de 500m du secteur : arrêt Paul Langevin et arrêt Guy Mocquet.

- **Un tissu urbain hétéroclite et peu structuré**
  - Le site s'insère en dentelle dans un tissu d'habitat pavillonnaire. Il est bordé sur sa limite sud par la frange verte d'Échirolles. Il ne se compose donc pas d'un seul tenant mais vient s'inscrire en creux sur des tènements actuellement dédiés à de l'habitats, de l'activités artisanales, industrielles ou de à l'entreposage de matériaux.
  - Si le quartier s'insère dans une structure viaire de rayonnement communal efficace, la desserte au sein du site est principalement composée d'impasses se heurtant à la lisière de la frange verte. Peu de liens transversaux existent entre ces dessertes, ce qui contribue à l'enclavement et la segmentation du site.
  - Du fait de sa typologie en dentelle, l'opération présentera trois segments de façades sur l'avenue de la République entrecoupés par de l'habitat pavillonnaire. Il est important de pouvoir créer du lien et de la cohérence non seulement entre les différentes parties du site, mais également avec l'environnement urbain au creux duquel le site s'insère.

- **Un site qui possède de fortes qualités paysagères et patrimoniales…**
  - Le site est intégré entre l'espace de nature de la Frange Verte et l'espace de loisirs du parc Robert Buisson. Il bénéficie ainsi d'une présence végétale importante dans un contexte autrement très urbain d'habitats et d'activités économiques.
  - Un réseau de jardins privés définit, au sein du site, de même que dans l'environnement urbain immédiat, une continuité végétale entre la frange verte et la ville. Sur le site, les abords de l'ancienne ferme constituent une importante présence végétale.
  - Le site se trouve dans le cœur métropolitain, pour autant il garde un aspect de « vie de village » notamment grâce aux formes urbaines présentes : habitat pavillonnaire et maison de ville. Le profil bas du bâti sur le quartier permet de ménager des vues panoramiques sur le massif du Vercors et les coteaux du plateau de Champagnier.
  - Présence d'éléments du patrimoine bâti : le Château de Pisançon (1), corps de ferme avec annexes et chapelle des Templiers (2), mais également un vieux porche, une demeure bourgeoise, des murs en pierre…

- **… mais qui sont peu valorisées**
  - Le ru de la frange verte et son bras qui traversent le site sont effacés derrière des espaces privés ou industriels.
  - Peu de liens existent entre l'espace public et les espaces de nature. Le site possède en effet des ouvertures sur le réseau de cheminements piétons rayonnant de la frange verte vers les communes limitrophes et le plateau de Champagnier. Toutefois, elles ne sont que peu identifiables depuis l'avenue de la République. L'arrière du site, longé par la frange verte, est enclavé et peu perceptible depuis la rue. Repenser la structure du tissu permettrait un accès facilité aux espaces de natures.
  - Le site est, parallèlement, occupé par de grands tènement dédiés à de l'activité économique qui sont très fortement imperméabilisés et devront potentiellement faire l'objet d'une dépollution.
  - Des éléments patrimoniaux peu visibles et peu accessibles.

- **Un secteur contraint par les risques du fait de sa localisation en pied de versant**
  - En pied de versant, les risques de ruissellement et de ravinement sont de moyens à très fort. Ils définissent sur cet espace des contraintes de constructibilité importante, voire d'inconstructibilité à certains endroits
  - Les risques de ruissellement entraînent notamment l'inconstructibilité aux abords du bras du ru qui traverse le site.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

VOIES STRUCTURANTES EXISTANTES

VOIES EN IMPASSE EXISTANTES

Guy Mocquet
ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

CHEMINEMENT PIÉTON EXISTANT

ACCÈS AUX CHEMINEMENTS DE LA FRANGEVERTE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

1 2 PATRIMOINE À VALORISER

ELÉMENTS BÂTI

BÂTI INDUSTRIEL ET LIEU D'ENTREPOSAGE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

PARC ET ENTITÉ NATURELLE EXISTANTS

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

PERCÉE VISUELLES SUR LA FRANGE VERTE

PRÉSENCE DE L'EAU : LE RU ET SON BRAS

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

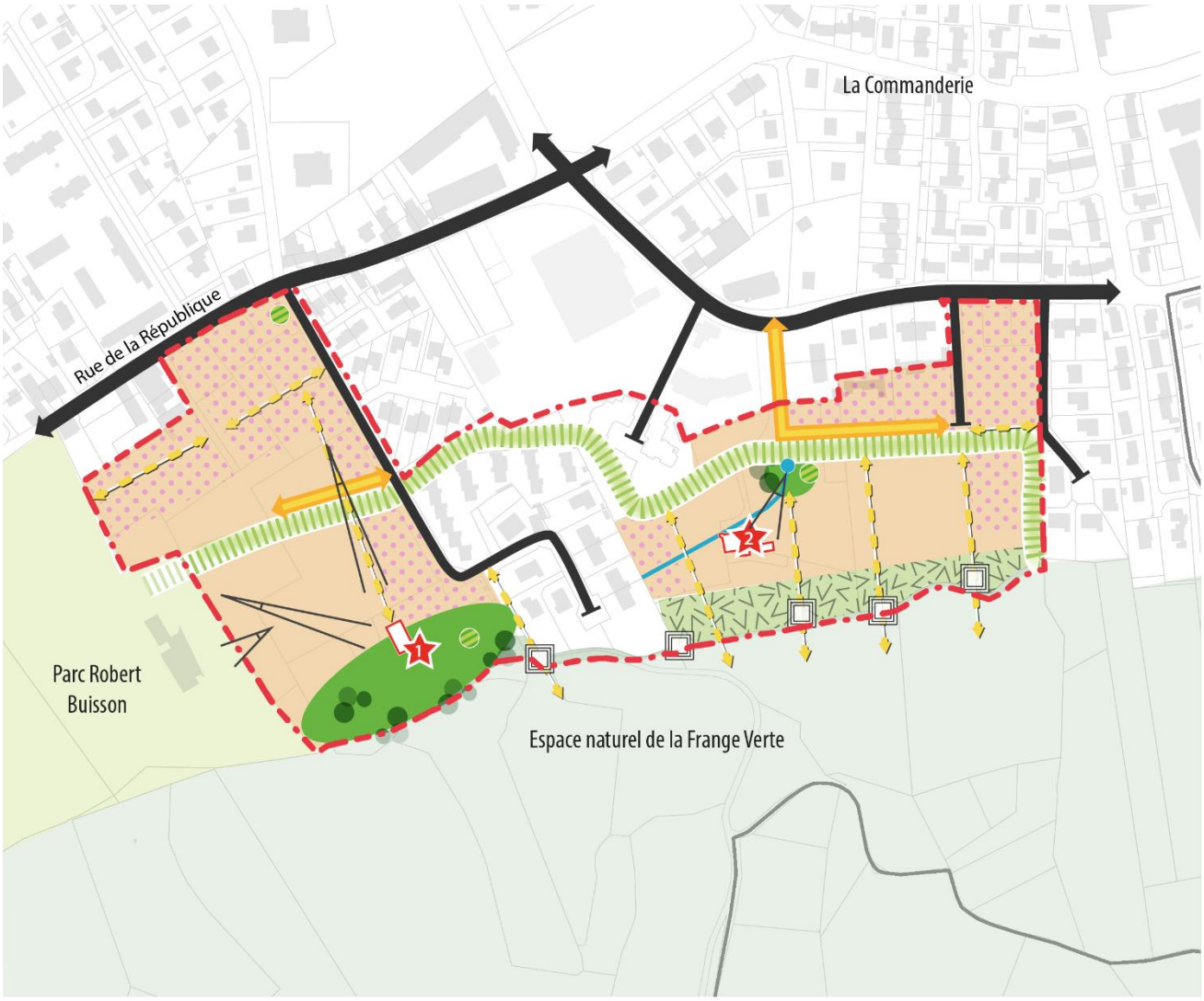
- **Valoriser les qualités paysagères et environnementales de la Frange Verte**
  - En créant un corridor écologique traversant le site d'Est en Ouest afin d'assurer la mobilité de la faune.
  - La conception des espaces libres et la qualité de leurs aménagements paysagers doivent concourir à offrir à ce secteur un cadre de vie d'exception. Une attention particulière sera apportée aux espaces de transition avec le tissu urbain existant et la frange verte (continuités végétales, ouvertures visuelles, continuité des cheminements, etc.) pour atteindre l'image d'un « parc habité » prolongeant la frange verte jusqu'à la rue de la République.
  - En créant des liaisons paysagères végétalisées et contiguës dédiés aux modes actifs.
  - En confortant les ouvertures sur le grand paysage.

- **Valoriser le patrimoine bâti et paysager**
  - En conservant et valorisant les arbres remarquables du secteur.
  - En conservant et valorisant le patrimoine bâti. Le château de Pisançon constitue notamment un élément patrimonial et identitaire à valoriser dans la conception du projet.
  - En préservant des cônes de vues sur le « Grand Paysage » ou en direction des « éléments patrimoniaux » (notamment le Château de Pisançon, corps de ferme avec annexes et chapelle des Templiers, le parc Robert Buisson et la colline de la Frange Verte).

- **Créer des espaces publics de qualité renforçant l'accès à la Frange Verte**
  - En créant de nouvelles perméabilités urbaines afin de garantir une porosité des tissus urbains pour les modes actifs et en autorisant toutefois la desserte locale des habitations.
  - En apaisant les voies de circulation permettant d'accéder aux espaces naturels de la Frange Verte afin de garantir un accès lisible et confortable aux modes actifs et en privilégier l'usage.
  - En renforçant les liens à l'échelle du quartier par les espaces publics et la mise en réseau des différents parcs et jardins.

- **Proposer une offre d'habitat attractive et singulière valorisant les qualités environnementales et paysagères de la Frange Verte**
  - En proposant une alternative aux immeubles collectifs et à l'habitat pavillonnaire en développant des formes urbaines diversifiées par une offre d'habitat intermédiaire.
  - L'offre d'habitat intermédiaire devra garantir une transition urbaine et paysagère entre les nouvelles constructions et le tissu urbain existant en agissant sur l'épannelage des constructions.
  - Les nouvelles constructions devront être de haute qualité environnementale et garantir une performance énergétique, une faible imperméabilisation des sols, un traitement paysager et végétalisation des places de stationnement.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- LIAISONS « MODES ACTIFS » VÉGÉTALISÉS À CRÉER
- VOIES NOUVELLES À CRÉER
- VOIES STRUCTURANTES EXISTANTES
- VOIES EN IMPASSE EXISTANTES
- POINTS D'ACCROCHE AVEC LE RÉSEAU DE SENTIERS EXISTANT À VALORISER OU À CRÉER

ELÉMENTS BÂTI

- IMPLANTATION PRIVILÉGIÉES DES CONSTRUCTIONS
- TRANSITION DOUCE AVEC L'HABITAT INDIVIDUEL EXISTANT À ASSURER PAR UN EPANNELAGE GRADUÉ

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TRANSITION PAYSAGÈRE AVEC LA FRANGE VERTE À AMÉNAGER
- CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ET CHEMINEMENT PIÉTON À CRÉER
- PARCS PUBLICS À CRÉER
- PARC ET ENTITÉ NATURELLE EXISTANTS
- ARBRES REMARQUABLES À CONSERVER
- RUISSEAU ET MARE À PROTÉGER ET À VALORISER

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- PATRIMOINE À VALORISER
- CÔNES DE VUES À PRÉSERVER / VALORISER

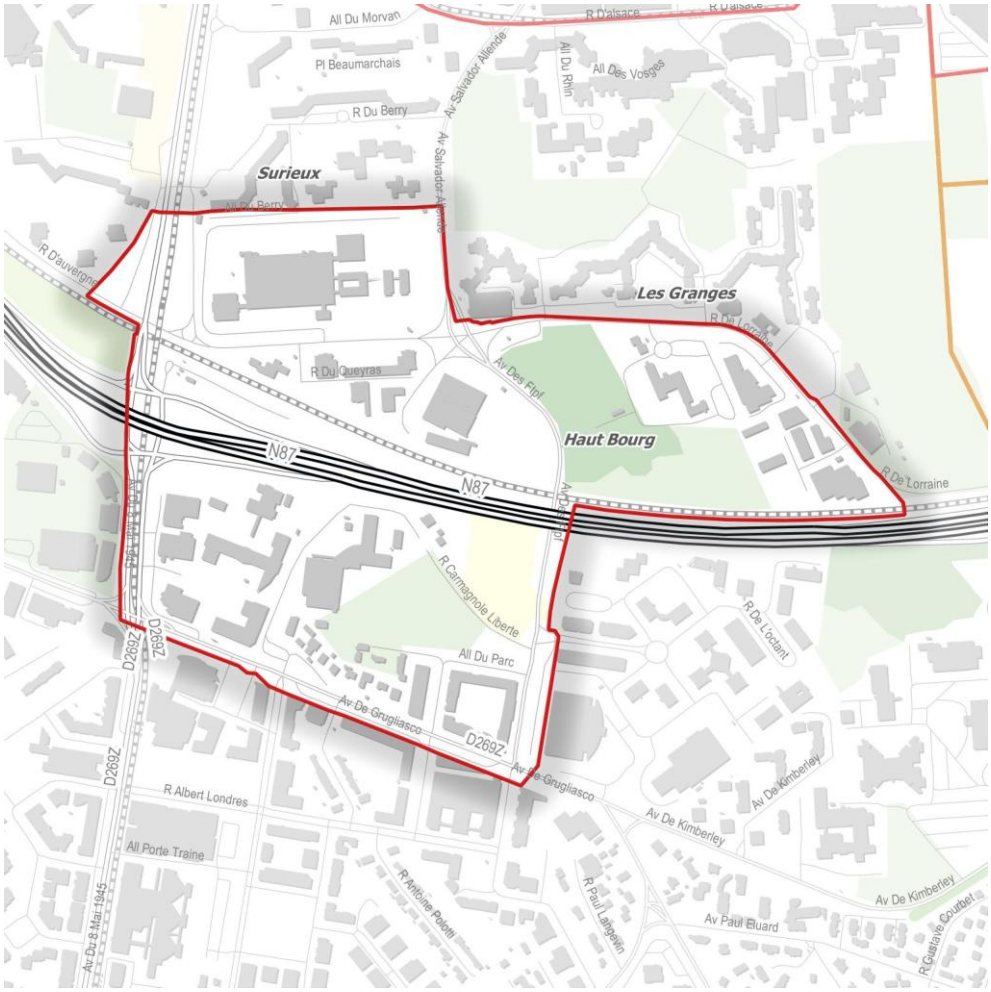
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UCRU2, UD2, UV, N
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	S4
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Piémont »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP16 – PÔLE GARE

SITUATION

Le site de l'OAP est localisé dans le cœur de la Centralité Métropolitaine Sud / GrandAlpe du territoire de Grenoble-Alpes Métropole, autour de la rocade, en interface entre le centre-ville d'Échirolles et les quartiers de la Villeneuve et des Granges Sud. Il couvre une surface de 44 hectares. Ce secteur est d'intérêt stratégique en raison de sa dynamique urbaine et notamment de ces disponibilités foncières, des mutations économiques, de sa connexion au centre-ville d'Échirolles et des liaisons directes à de nombreux axes structurants : automobile, transport ferré urbain et extra-urbain, mobilités alternatives.



Localisation du secteur « Pôle gare » à Échirolles. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Une situation privilégiée pour un développement ambitieux**
  - Une halte ferroviaire créée en 2004, à Échirolles, qui joue un rôle majeur pour la desserte du sud de la métropole, s'intégrant dans une offre de transport multimodale comprenant la ligne A de tramway, le parking relais, et bénéficiant d'un accès véhicule performant depuis le centre-ville de Grenoble et la Rocade Sud. Ce secteur, futur pôle gare, représente un espace de développement stratégique pour le Sud de la Métropole et pour la ville d'Échirolles.
  - Les capacités de développement à proximité de la gare (restructuration des sites Atos et Artelia notamment) confirment l'émergence d'une centralité économique de rayonnement métropolitain accueillant des activités économiques tertiaires et de production.
  - Une volonté de développement du pôle gare qui doit permettre de renforcer l'attractivité de GrandAlpe (Centralité Sud) tout en confortant le renouvellement de l'image de ce secteur, en lien avec la dynamique de projets menés dans le cadre du NPNRU des Villeneuves.

- **Une centralité métropolitaine de fait qui peine à se construire une identité**
  - Un secteur pluri communal (Grenoble, Échirolles, Eybens) d'une superficie supérieure à 400 ha, qui accueille aujourd'hui 18 000 logements, 45 000 habitants et 40 000 emplois avec des capacités foncières permettant de réaffirmer le rôle de centralité métropolitaine majeure de ce territoire à l'échelle de la région grenobloise,
  - Des publics et usages très marqués et différenciés selon les secteurs : pôle commercial du complexe Carrefour-Grand'Place, grands équipements métropolitains (Pôle Sud, Alpexpo / Summum / Alpes Congrès), tènements économiques de grande taille, quartiers d'habitat Politique de la Ville…). Des fonctions qui nécessitent d'être mieux connectées entre elles pour constituer une centralité et des quartiers multifonctionnels,
  - Un besoin d'identification d'un ou plusieurs cœurs au sein de la centralité, pour lui donner corps en complément d'un chapelet de polarités spécialisées d'accompagnement,
  - Une forte maîtrise foncière publique à travers l'espace public (voies, parcs, équipements…) issue des ZAC, complétée d'une politique foncière active sur des sites stratégiques (Allibert, ex-Prémalliance/clinique du Mail, avenue d'Innsbruck…) en l'attente de définition programmatique (en ambition, en nature et en temporalité)
  - Une difficulté à identifier et faire émerger des espaces publics centraux qui rassemblent et mixent de nouvelles fonctions métropolitaines (activités diurnes et nocturnes, sièges d'entreprises majeures ou de collectivités publiques…) en complément des grands équipements existants et/ou à créer.

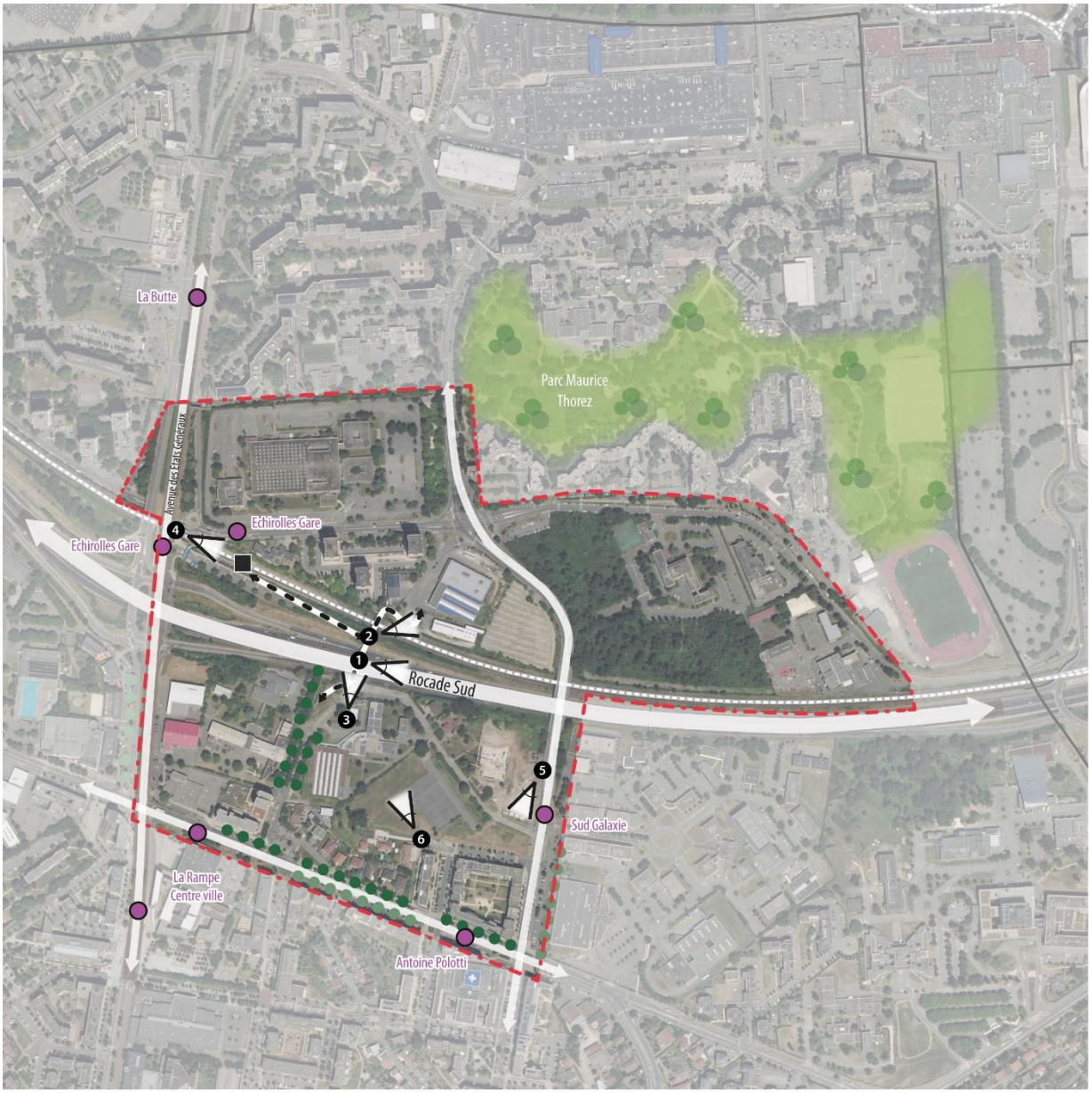
- **La Villeneuve, une identité urbaine et architecturale initiale construite sur le concept de « modernité »**

  Conçue à l'aube des années 1970 sur un modèle d'urbanisme moderne, la « Ville neuve » est composée d'îlots autocentrés autour de grands parcs urbains, ouverts sur le grand paysage. Au sein des quartiers la vie sociale s'organise autour d'équipements collectifs intégrés. Elle fait l'objet aujourd'hui d'un projet NPNRU. Elle se caractérise par :

  - Une séparation des fonctions en grands ilots spécialisés (habitat, services, commerces, équipements) qui s'accentue au fil du temps et nécessite d'être réinterrogée sous l'angle de l'insertion urbaine et sociale,
  - Un foisonnement d'équipements sportifs et culturels majeurs (le Patio/espace 600, Summum, Pôle Sud, La Butte, piscine des Dauphins…) complété d'un centre de congrès (Alpes Congrès) et d'un centre d'exposition (Alpexpo) en recherche de nouvelles dynamiques,
  - Un secteur occupé par 70 ha d'espaces verts et 5 grands parcs (distants de moins d'un kilomètre les uns des autres) aux qualités paysagères et résidentielles indéniables mais dont la présence et le maillage doivent toutefois être renforcés (vecteurs de liaison entre les quartiers, inscription de nouveaux parcours piétons et cycles connectés sur les lieux de convergence…)
  - Une diversité de parcours piétons (allées des parcs, rues hautes et basses et coursives sous immeubles, passerelles surplombant les axes majeurs…) qui s'est diluée ou complexifiée au fur et à mesure du temps et nécessite d'être réévaluée,

- **Un besoin de couture urbaine**

  - Un modèle de desserte multimodale performant en matière de déplacements automobile et de transport en commun (1 ligne de tramway, 12 lignes de bus, 2 pôles d'échanges multimodaux dont une gare) mais qui reste à compléter en tenant compte du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) et en affirmant une nouvelle répartition des usages visant à réduire l'espace dévolu à l'automobile,
  - Un besoin « d'apaisement » de la rocade Sud (100 000 véhicules/ jour) par la réduction de la vitesse des véhicules et un traitement plus végétal des abords de cette coupure urbaine majeure,
  - Un besoin de renforcement des liens et continuités piétonnes et cycles avec le centre-ville d'Échirolles
  - Un besoin de prolongement du maillage des parcs des Villeneuves par-dessus la rocade Sud, en direction du futur parc Croix de Vérine et de la place des cinq Fontaines au centre-ville d'Échirolles.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

ROCADE SUD

AXES STRUCTURANTS

MAILLAGE MODES ACTIFS STRUCTURANT

GARE

ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN

Sud Galaxie

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

ALIGNEMENTS D'ARBRES EXISTANTS

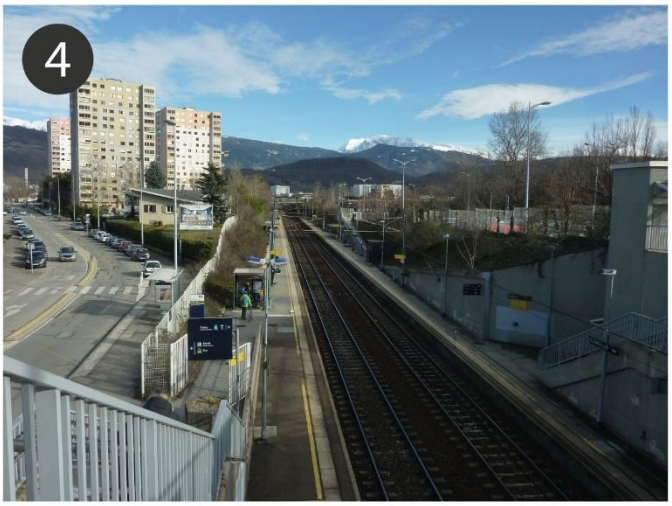
TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE

LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO


1


2


3


4


5


6

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Porter une ambition autour d'un projet fédérateur**
  - Par l'installation et le confortement de fonctions de centralité articulées autour d'un espace public majeur. Les nouveaux bâtiments devront être construits à l'échelle du piéton (traitement des rez-de-chaussée et du rapport à l'espace public) en mariant les activités commerciales et de services sur un espace public multi-usages reliant les grands équipements, les quartiers d'habitat et les secteurs économiques environnants,
  - Par une stratégie de développement économique pour attirer des entreprises « locomotives » susceptibles de tirer le quartier vers le haut et par l'accueil de projets « phares » sur des sites majeurs de renouvellement urbain (secteur ex-Allibert, Prémalliance, pôle gare d'Échirolles, quartier des Saules à Eybens…) développant une identité visuelle propre à la centralité,
  - Par la valorisation des grands parcs et la recherche de continuités vertes accompagnant les itinéraires piétons et cycles métropolitains.

- **Rendre les grands ilots existants plus perméables et les mailler par une trame verte structurante accompagnant les voiries majeures**
  - En réduisant les caractéristiques routières des voies structurantes (avenue des Etats Généraux, avenue de l'Europe/ Général de Gaulle…) au profit de liaisons vertes connectant les équipements et les activités économiques et de services avec les quartiers limitrophes (Village Olympique, Villeneuves de Grenoble et d'Échirolles…)
  - Par la création de fronts urbains discontinus ouvrant les vues et accès à l'intérieur des grands ilots (porte nord du parc Jean Verlhac, secteurs Allibert, avenue de l'Europe…)
  - Par la démolition ou la reconfiguration d'ouvrages de type autoroutier (autoponts, grands giratoires, doubles voies séparées par un terre-plein…) au profit d'espaces aux usages multiples (piétons, cycles, TC, continuités vertes entre les parcs…)
  - Par l'augmentation des capacités de traversées sécurisées des axes routiers majeurs pour les piétons et cycles,
  - Par l'aménagement d'une desserte piétonne sécurisée depuis le pôle gare pour desservir les différents sites en mutation,
  - Par la création d'une ouverture paysagère dans l'axe nord-sud et au plus proche du prolongement de l'avenue FTPF, mettant en scène et valorisant les vues lointaines sur les massifs et renforçant la lisibilité des accès au parc Maurice Thorez.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Faire émerger un espace urbain mixte et habité**
  - En créant une mixité urbaine autour d'un futur espace public central apaisé (carrefour du Chêne et rue de Lorraine) autorisant l'accueil de rez-de-chaussée actifs (commerces, services…),
  - En développant une offre diversifiée de formes urbaines attractives.
  - En promouvant une diversité de typologie des logements en nature et en taille (résidences pour les personnes âgées, logements spécifiques…) et en inscrivant le principe d'une mixité sociale inversée en vue d'un rééquilibrage,
  - En développant les qualités paysagères du site dans l'esprit de parcs habités (transparences végétales des voiries vers l'intérieur des ilots actuels et à venir, préservations des vues depuis le quartier sur le grand paysage par des hauteurs différentiées des bâtiments…)
  - En constituant des fronts urbains autour de la place du Chêne et d'une future place de la halte ferroviaire sur des principes de compacité, de rez-de-chaussée actifs et de l'ordonnancement du bâti en lien avec un « paysagement » des voies publiques et privées (arbres d'alignement, platebandes, trouées végétales…)

- **Affirmer la centralité économique du pôle gare**
  - En constituant un front urbain économique et en développant les activités tertiaires et de service sur les tènements situés à proximité du pôle gare et le long de l'avenue des États Généraux,
  - En favorisant l'émergence de « signaux urbains », vecteurs d'identité et d'attractivité (traitement spécifique des volumes et des façades) affirmant la centralité économique du pôle gare,
  - En accompagnant l'émergence d'un espace urbain structurant à proximité du rond-point J. Duclos,
  - En créant un front urbain visible depuis la Rocade, dédié à l'accueil des activités économiques et servant de vitrine économique au pôle gare, tout en jouant un rôle d'écran et de limitation des nuisances (qualité de l'air, bruit) pour le reste du quartier.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Faire évoluer le secteur de la halte ferroviaire en un véritable pôle d'échanges et de services d'échelle métropolitaine**
  - Par l'accroche sur l'espace public et l'intégration urbaine des projets en cours (sites Artelia, ATOS…), afin de constituer l'un des 3 pôles majeurs de la centralité,
  - Par l'installation de services, notamment de mobilité, à destination des habitants et du personnel des entreprises des quartiers environnants, (développement de l'offre multimodale, covoiturage, consigne à vélos, location de véhicules…)
  - Par le déploiement du pôle gare sur l'avenue des États Généraux afin de mieux articuler le centre-ville d'Échirolles, les quartiers de la Villeneuve d'Échirolles et les nouvelles opérations en cours ou programmées à travers des opérations mixtes habitat et tertiaire,
  - Par la qualité de la liaison en transport en commun entre le futur pôle d'échange et de service et les autres pôles majeurs de la centralité (secteurs Grand'Place et Innsbruck/Alpexpo)

- **Renforcer le rôle fédérateur et la qualité des espaces publics**
  - En requalifiant les espaces publics structurants et emblématiques jouant le rôle d'articulation au sein du quartier et de la Centralité Sud :
    - Par l'amélioration des circulations piétonnes et cyclables sur l'échangeur J. Duclos,
    - Par la requalification du carrefour du Chêne en place urbaine apaisée,
    - Par la création d'un véritable parvis de la gare permettant d'augmenter l'accessibilité et le renforcement de la lisibilité des liaisons entre les arrêts de tramway situés rue des Etats Généraux et la halte ferroviaire (traitement qualitatif des espaces publics en intégrant les problématiques de la déclivité).
  - En renforçant pour les modes actifs (piétons et cycles), les liaisons avec les quartiers séparés du pole gare par la rocade :
    - Le centre-ville d'Échirolles (valorisation de la passerelle piétonne des Ecoles, requalification de l'avenue des FTPF et rue de Provence) pour conforter les parcours nord-sud à l'échelle de la centralité Sud,
    - Le quartier des Ruires et le centre-ville d'Eybens (continuité depuis la passerelle d'Eybens – HP) pour conforter les parcours est-ouest à l'échelle de la centralité Sud,
  - En accompagnant la transformation des principaux axes routiers (rue de Provence, rue de Lorraine, l'avenue des FTPF) en avenues urbaines plantées et apaisées et en renforçant la présence du végétal au sein des espaces publics et des différentes opérations d'aménagement sous diverses formes (espace de pleine terre, façades et toitures végétalisées, alignements d'arbres, etc.) afin de créer des continuités vertes,
  - En favorisant une gestion mutualisée des stationnements à l'échelle du pôle,
  - En réduisant l'impact des nuisances liées à la Rocade Sud par l'aménagement d'un espace tampon végétalisé.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

EQUIPEMENTS PUBLICS EXISTANTS

FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONELLE

REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS ET EMBLÉMATIQUES

FRONT URBAIN ÉCONOMIQUE DÉDIÉ À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

FRONT BÂTI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC

CARREFOUR À REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SÉCURISÉ

RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

REQUALIFICATION DES AXES STRUCTURANTS EN AVENUES URBAINES APAISÉES

AMÉLIORER LE MAILLAGE VIAIRE

LIGNE DE TRAMWAY A

RENFORCER LES LIAISONS POUR LES MODES ACTIFS ET L'ACCESSIBILITÉ À LA GARE

CHEMINEMENTS PIÉTONS EXISTANTS À VALORISER

PRINCIPE D'UN MAIL ET D'OUVERTURE PAYSAGÈRE DANS L'AXE NORD-SUD

TRAME VÉGÉTALE À VALORISER

PARC À CRÉER

ARBRES D'ALIGNEMENT À PRÉSERVER

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

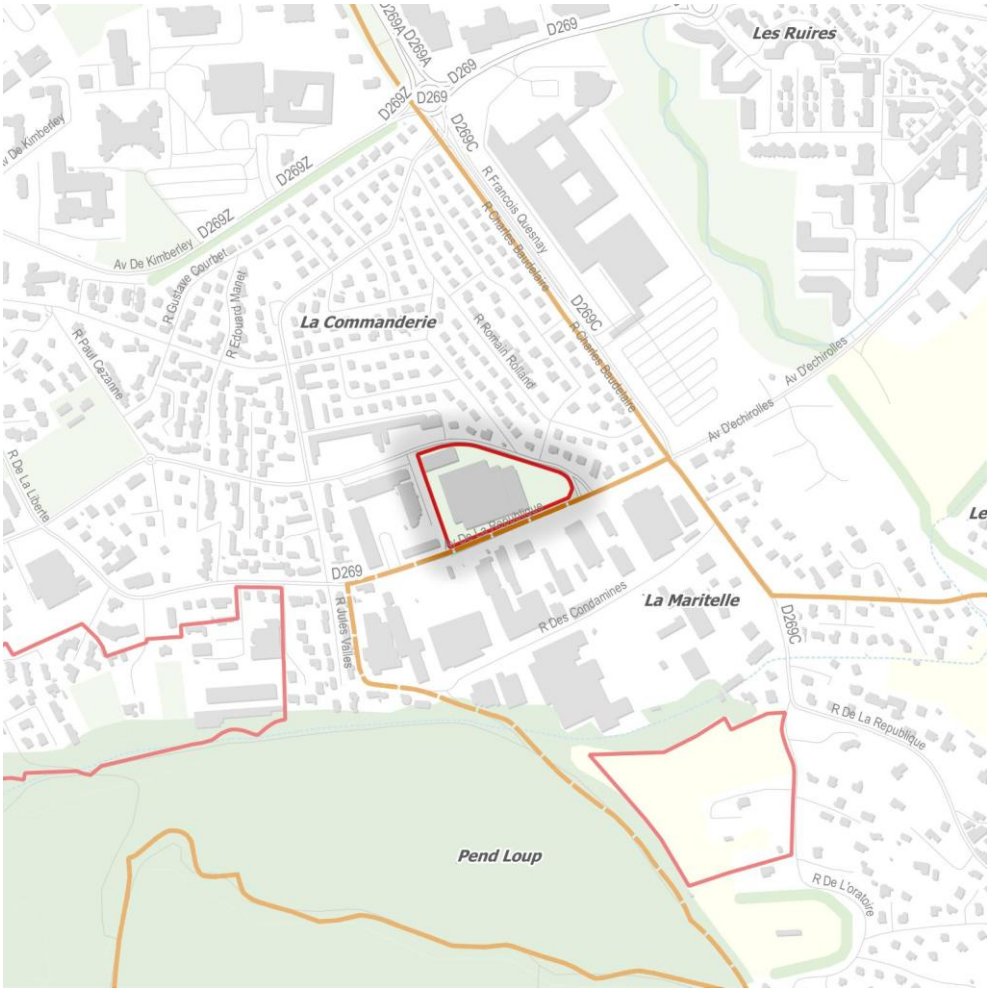
Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE4, UZ1, UE1, UD1, UCRU1, UC1 et UC1u
Plan des risques naturels	Non
Plan des risques anthropiques	Oui
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S2 et S4
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de Paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Ville parc »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP17 – KARTING

SITUATION

Le site Karting, localisé à l'ouest d'Échirolles et aussi à proximité immédiate des communes de Bresson et d'Eybens. Il se situe dans un quartier pavillonnaire avec la présence d'activités productives et artisanales. Ce projet, se trouvant sur une ancienne friche industrielle, participe à une dynamique de renouvellement urbain de la commune.

Ce projet vise à contribuer à la qualité résidentielle en intégrant de nouvelles formes urbaines s'inscrivant harmonieusement dans le contexte urbain, environnemental et paysager. Ce projet vise aussi à contribuer à la dynamique et à l'équilibre du quartier de la Commanderie. L'OAP couvre une surface de 1,7 hectares.



Localisation du secteur « Karting » à Échirolles. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site disposant d'un emplacement stratégique…**
  - Un site est bordé de deux voies structurantes: l'avenue de la République et l'avenue Frédéric Joliot Curie.
  - Ce site dispose d'aménités puisqu'il se trouve à proximité d'équipements communaux (écoles, gymnase, etc.) et des commerces de la Commanderie mais les cheminements pour les modes actifs en direction de ces pôles de vie ne sont pas toujours de qualité.
  - Ce site se trouve est aussi proche de plusieurs sites d'activités ayant un rayonnement à l'échelle intercommunale : à 300m de Schneider, 500m de l'hôpital Sud et 700m de la zone d'activités des Ruires.
  - Ce secteur est à l'articulation entre 3 communes : Échirolles, Bresson et Eybens.

- **Mais relativement enclavé et peu perméable…**
  - Ce secteur est peu visible et se trouve en retrait des voies principales qui sont : la rue François Quesnay et l'avenue de Kimberley. C'est notamment sur ces rues que circule la ligne CHRONO C4 et où l'on retrouve les arrêts Hôpital Sud et François Quesnay.
  - Ce site est imbriqué entre le quartier pavillonnaire de la Commanderie sur sa frange Nord et un secteur d'activités productives et d'artisanat sur sa frange Sud.
  - Le site est totalement fermé sur lui-même. Il est clôturé et ne permet donc pas de perméabilité urbaine. De manière générale, ce secteur manque de porosité urbaine, il est constitué de grands îlots souvent infranchissables.
  - Clôturé sur son intégralité, le site ne peut pas être traversé. En outre, le cheminement piéton entre le site et le domaine des poètes n'est pas visible. Cela rallonge les parcours piétons et contribue à la segmentation de la trame viaire.
  - De manière générale, le tissu du secteur, composé d'habitat pavillonnaire et de grands tènements industriels, présente une trame viaire peu structurée. Les cheminements piétons et/ou dédiés aux modes actifs obligent à des détours qui contraignent les usagers. Cela complique l'accès aux commerces, aux équipements et aux transports en commun.

- **Un site marqué par son passé industriel**
  - Le site a accueilli des activités industrielles, ce qui marque le tissu urbain dans lequel il s'inscrit. En effet, le tènement, d'un seul tenant, constitue une large emprise foncière.
  - Les locaux d'activités aujourd'hui désaffectés marquent le paysage urbain de manière peu qualitative. Ils créent une impression globale de délaissé et de friche industrielle qui nuisent à l'attractivité du site qui bénéficie pourtant d'un emplacement stratégique.

- **Un potentiel paysager peu valorisé**
  - Le site est imbriqué entre le quartier pavillonnaire de la Commanderie sur sa frange Nord et un secteur d'activités productives et d'artisanat sur sa frange Sud. L'espace public, très minéral, y est réduit à sa plus sobre expression.
  - Le secteur se situe à proximité de la Frange Verte. Cette entité naturelle présente des qualités environnementales à valoriser avec des fonctions écologiques à maintenir. Cependant peu de liens entre le secteur et la Frange Verte sont aujourd'hui existant et valorisé.
  - Il existe peu d'aménagement paysager et les vues sur le grand paysage ne sont pas valorisées.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

VOIES STRUCTURANTES EXISTANTES

PARCOURS PIÉTONS/CYCLES

Hopital Sud

ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

ENTITÉ NATURELLE EXISTANTE

ELÉMENTS BÂTI

BÂTI D'ACTIVITÉS DE PRODUCTION ET D'ARTISANAT

LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT : PÔLE DE VIE DE LA COMMANDERIE


1


2


3


4


5


6

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Renouveler l'image du quartier**
  - En participant à la dynamique de renouvellement urbain de la commune en construisant une nouvelle opération d'habitat sur une ancienne friche urbaine.
  - En offrant une mixité fonctionnelle notamment en développant un programme mixte comprenant des logements, des activités et des équipements. En rez-de-chaussée, un socle d'activités sera implanté en lien avec les activités présentes à proximité du site.

- **Requalifier et recréer des espaces publics de qualité dans le secteur**
  - En requalifiant et apaisant l'avenue de la République ainsi que l'avenue Frédéric Joliot Curie afin de les rendre plus urbaines et de donner davantage de place aux modes actifs.
  - En créant de nouvelles perméabilités urbaines et en rendant plus visible les perméabilités existantes afin de garantir une porosité des tissus urbains pour les modes actifs notamment entre le tènement Karting et le domaine des Poètes.
  - En créant un vaste espace paysager en pleine terre au cœur de l'opération, ouvert visuellement sur l'extérieur afin de développer la présence du végétale sur le site.

- **Valoriser les qualités paysagères et environnementales du secteur**
  - En créant des liaisons paysagères végétalisées dédiés aux modes actifs entre le site et la Frange Verte afin de valoriser cet espace naturel.
  - En créant des ouvertures paysagères depuis l'espace public passant par un alignement discontinu d'immeubles haut sur l'avenue de la République, allant du rez-de-chaussée à 6 étages en moyenne, afin de laisser pénétrer la lumière et le soleil à l'intérieur du site.
  - En valorisant les arbres présents sur le site et notamment l'arbre séparant le site Karting et le domaine des Poètes.

- **Créer une nouvelle offre de logements permettant l'intégrer du projet dans son environnement**
  - En proposant un programme mixte en développant des formes urbaines diversifiées par une offre d'habitat intermédiaire et d'habitat collectifs.
  - En assurant une transition urbaine douce entre les nouvelles constructions et le tissu urbain existant en agissant sur l'épannelage des constructions depuis le nord vers le sud du site. Cet épannelage permettra d'éloigner l'habitat pavillonnaire du quartier de la Commanderie d'une part importante de la densification du site.
  - En assurant une transition paysagère en frange nord de l'opération afin d'être en retrait de l'habitat pavillonnaire du quartier de la Commanderie.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

CHEMINEMENT PIÉTON À CONFORTER

VOIES STRUCTURANTES EXISTANTES À REQUALIFIER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

ZONES PRIVILÉGIÉES POUR L'IMPLANTATION DU BÂTI

FRONT BÂTI ALIGNÉ QUI PRIVILÉGIE LES PERCÉS VISUELLES ET QUI EST EN RECUL PAR RAPPORT À L'ALIGNEMENT

VARIATION DE LA DENSITÉ ET DES FORMES URBAINES

R+3 MAXI

R+4 MAXI, R+5 PONCTUEL

R+6 MAXI, R+7 PONCTUEL

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

ESPACE PAYSAGER

TRANSITION AVEC L'HABITAT PAVILLONNAIRE DE LA COMMANDERIE

ARBRE REMARQUABLE À CONSERVER

PERMÉABILITÉ VISUELLE TOTALE

PERMÉABILITÉ VISUELLE AU-DELÀ DU RDC

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC1
Plan des risques naturels	Non
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S4
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Non

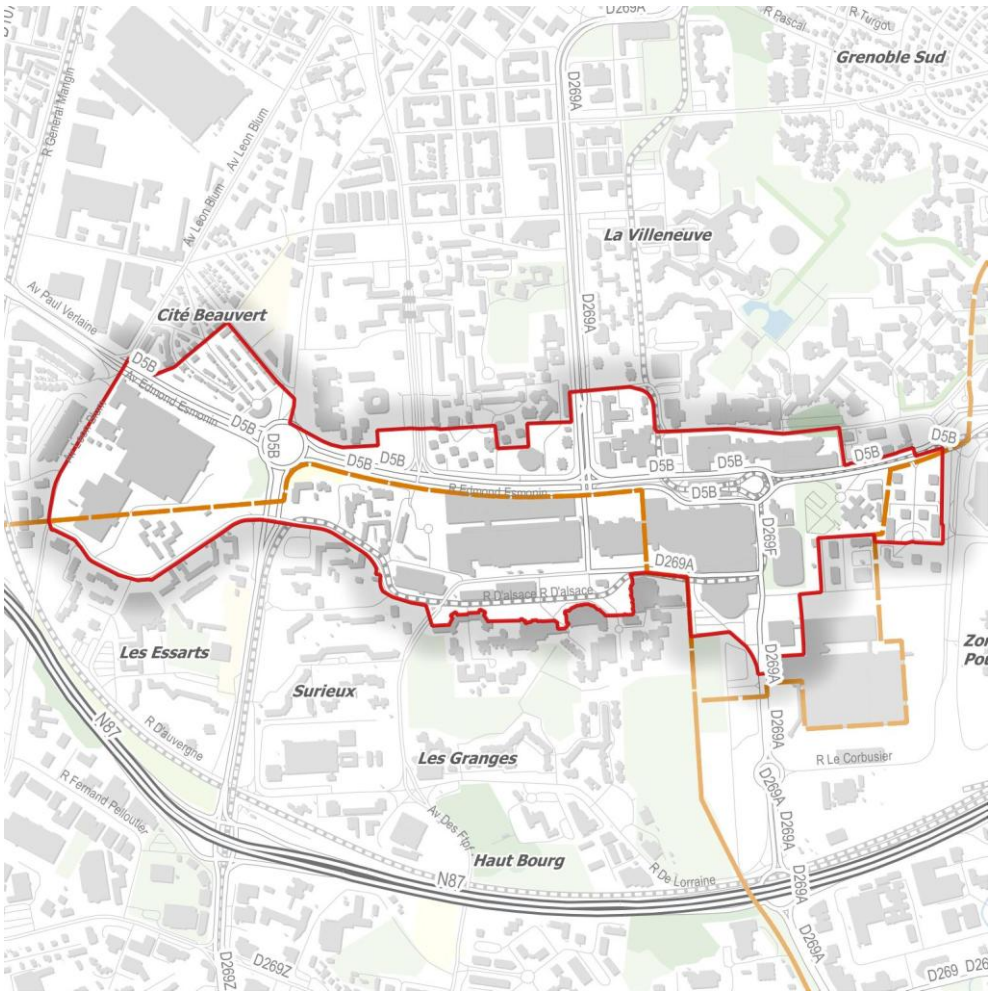
OAP18 – COURS DE L'EUROPE

→ Le périmètre de l'OAP18 – Cours de l'Europe se situe sur les communes de Grenoble et Échirolles.

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé dans le cœur de la Centralité Métropolitaine Sud / GrandAlpe du territoire de Grenoble-Alpes Métropole, à la lisière sud de la commune de Grenoble et nord de la commune d'Échirolles, et en connexion immédiate du secteur sud-ouest de la commune d'Eybens. Il couvre une surface de plus de 70 hectares située de part et d'autre de l'avenue Edmond Esmonin et de la partie ouest de l'avenue de l'Europe.

Ce secteur de projet a été déclaré d'intérêt métropolitain en raison de ses potentialités de transformation urbaine (disponibilités foncières, lieu pivot de la centralité entre secteur commercial régional, localisation de sièges d'entreprises d'envergure nationale et d'équipements métropolitains majeurs, localisation d'un pôle d'échange multimodal autour d'un axe structurant de transport en commun, de points de connexion nord/sud et est/ouest au frontière de trois communes…).



Localisation du secteur « Cours de l'Europe » à Échirolles. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **La Villeneuve, une identité urbaine et architecturale initiale construite sur le concept de « modernité »**
  - Conçu à l'aube des années 1970 sur un modèle d'utopie sociale et un principe initial de « ville neuve » construite en îlots autocentrés autour de grands parcs urbains, ouverts sur le grand paysage et des quartiers structurant une vie sociale autour d'équipements collectifs intégrés,
  - Une séparation des fonctions en grands ilots spécialisés (habitat, services, commerce, équipement) qui s'accentue au fil du temps et nécessite d'être réinterrogée sous l'angle de l'insertion urbaine et sociale,
  - Un foisonnement d'équipements sportifs et culturels majeurs (le Patio/espace 600, Summum, Pôle Sud, La Butte, piscine des Dauphins…) complété d'un centre de congrès (Alpes Congrès) et d'un centre d'exposition (Alpexpo) en recherche de nouvelles dynamiques,
  - Un secteur occupé par 70 ha d'espaces verts et 5 grands parcs (distants de moins d'un kilomètre les uns des autres) aux qualités paysagères et résidentielles indéniables mais dont la présence et le maillage doivent toutefois être renforcés (vecteurs de liaison entre les quartiers, inscription de nouveaux parcours piétons et cycles connectés sur les lieux de convergence…),
  - Une diversité de parcours piétons (allées des parcs, rues hautes et basses et coursives sous immeubles, passerelles surplombant les axes majeurs…) qui s'est diluée ou complexifiée au fur et à mesure du temps et nécessite d'être réévaluée,
  - Un modèle de desserte multimodale performante en matière de déplacements automobile et de transport en commun (1 ligne de tramway, 12 lignes de bus, 2 pôles d'échanges multimodaux dont une gare) mais qui est à compléter en tenant compte du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) en affirmant une nouvelle répartition des usages en réduisant l'espace dévolu à l'automobile,
  - Un besoin « d'apaisement » de la rocade Sud (100 000 véhicules/ jour) par la réduction de la vitesse des véhicules et un traitement plus végétal des abords de cette coupure urbaine majeure,
  - Un secteur pluri communal (Grenoble, Échirolles, Eybens) d'une superficie supérieure à 400 ha, qui accueille aujourd'hui 18 000 logements, 45 000 habitants et 40 000 emplois avec des capacités foncières permettant de réaffirmer une centralité métropolitaine à ce territoire majeur de la région grenobloise.

- **Une centralité métropolitaine de fait qui peine à se construire une identité**
  - Des publics et usages très marqués et différentiés selon les secteurs de la centralité (pôle commercial du complexe Carrefour/Grand'Place, secteur des grands équipements métropolitains : Pôle Sud, Alpexpo, Alpes Congrès, tènements économiques de grandes tailles, établissements scolaires, universitaires et de formation professionnelle, quartiers d'habitat des périmètres de politique de la Ville…) nécessitent d'être mieux connectés pour constituer une centralité métropolitaine maillée de polarités majeures et de quartiers multifonctionnels,
  - Le besoin d'identification d'un ou de cœur(s) de la centralité pour lui donner corps en complément de la constitution d'un chapelet de polarités spécialisées d'accompagnement,
  - Une forte maîtrise foncière publique à travers l'espace public (voies, parcs, équipements…) issue des ZAC, complétée d'une politique foncière active sur des sites stratégiques (Allibert, ex-Prémalliance/clinique du Mail, avenue d'Innsbruck…) en l'attente de définition programmatique (en ambition, en nature et en temporalité),
  - Une difficulté à identifier et faire émerger des espaces publics centraux qui rassemblent et mixent de nouvelles fonctions métropolitaines (activités diurnes et nocturnes, sièges d'entreprises majeures ou de collectivités publiques…) en complément des grands équipements existants et/ou à créer.

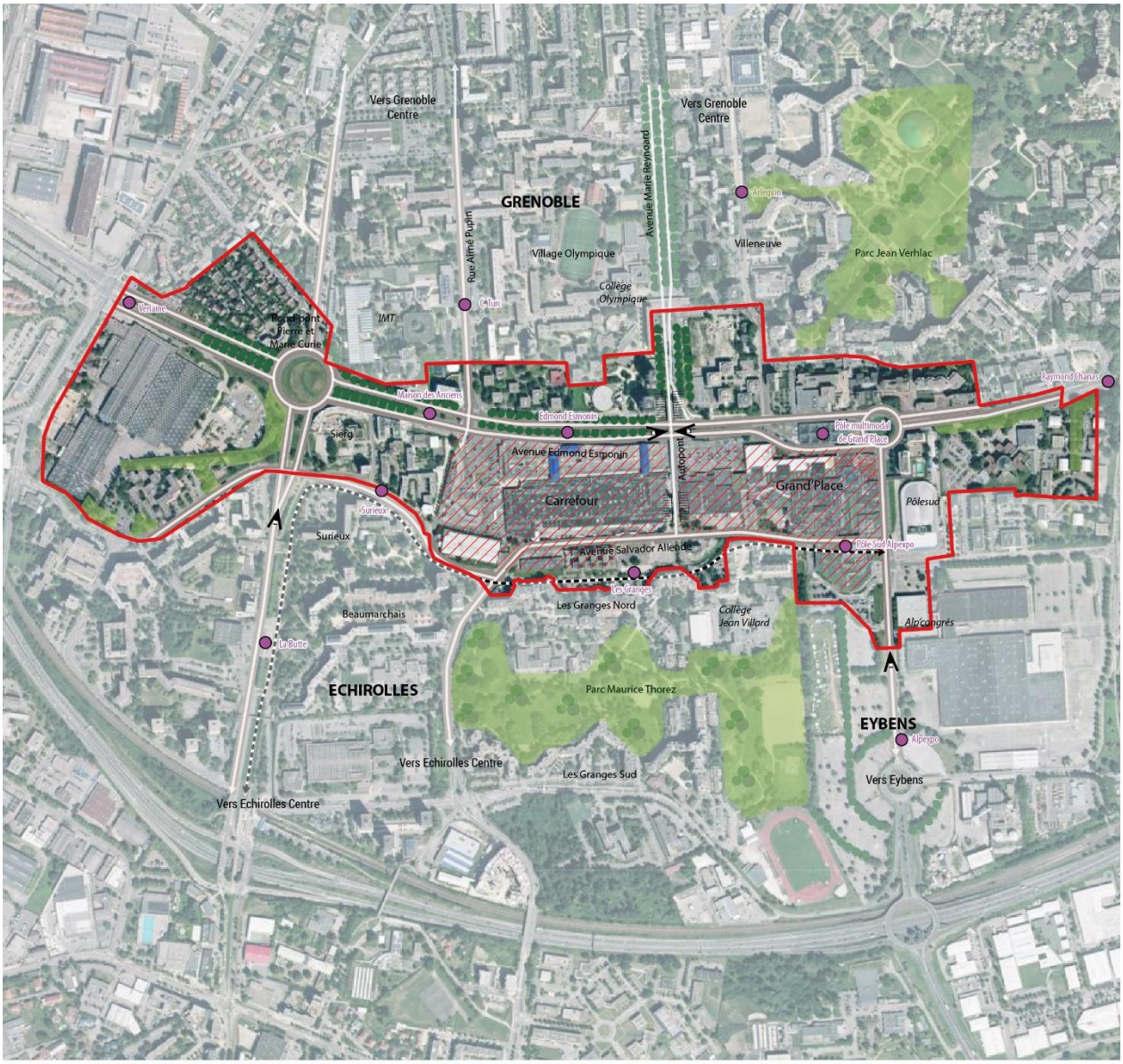
- **Une coupure urbaine préjudiciable à la constitution d'une centralité majeure**
  - Un complexe commercial Carrefour / Grand'Place qui crée une rupture forte entre les quartiers grenoblois et les quartiers échirollois, notamment en dehors des heures d'ouverture des deux enseignes.
  - Une connexion rompue entre les parcs des Villeneuves en raison d'une succession de fronts urbains (ilot Constantine, avenue de l'Europe, complexe Carrefour/Grand'Place, quartier des Granges) qui complexifie les déplacements piétons entre les quartiers.

- **Des espaces publics à reconquérir**
  - Les emprises des avenues de l'Europe/Esmonin sont quantitativement importantes (profil voirie de 60m de large), morcelées par des espaces peu lisibles et peu accessibles aux piétons. L'utopie de la ville-parc a généré des « vides » dans le tissu urbain, notamment autour des infrastructures de transport qui constituent des délaissés et des entraves aux circulations des piétons et cycles.
  - Une trame végétale structurante sous forme d'un double (ou triple) alignement de platanes positionné sur un terre-plein central de type parkway, enserré entre des voies de circulation de véhicules (cycles, transports en communs et véhicules automobiles).

- **Une place émergente du piéton dans l'espace public**
  - Le parvis de la piscine des Dauphins, les trottoirs élargis de l'avenue Marie Reynoard, l'environnement immédiat du pôle d'échange de Grand'Place, le parvis de la patinoire « Pôle Sud » et l'entrée sud du centre commercial de Grand'Place font partie des rares espaces situés le long des infrastructures routières historiques qui ont été progressivement adaptés à la circulation piétonne.
  - Les continuités piétonnes au niveau des parcs, allées et dalles hautes sont majoritairement indépendantes et peu connectées sur celles situées au niveau du sol à l'exclusion d'accroches sur des espaces de stationnement périphérique (Village Olympique, Villeneuve d'Échirolles, quartier des Granges…) mais avec une place dévolue aux piétons peu valorisée.

- **Des voies de desserte automobile requestionnées par une suppression de l'autopont Marie-Reynoard**
  - Le pont routier prolongeant l'avenue Marie-Reynoard vers le sud crée une césure piétonne entre les quartiers nord (village Olympique – Villeneuve de Grenoble) et les quartiers Sud (Les Granges – Villeneuve d'Échirolles). Sa probable suppression permet la requalification d'un espace urbain majeur entre les centres commerciaux de Grand-Place et de Carrefour, dans l'objectif de reconquête de l'espace urbain par le piéton (circulations entre quartiers, accès direct aux galeries commerciales par l'espace public, installation d'activités ludiques et de loisirs – terrasses de cafés et restaurants…).
  - Avec la mise au niveau du sol d'un lien nord-sud, le trafic local en direction du quartier des Granges nord reste assuré par une voie traversant l'espace public créé, mais la desserte du secteur des Granges Sud nécessite d'être améliorée compte-tenu des besoins complémentaires (opérations immobilières Grosso-Ravetto, Artelia, Atos…). Des maillages viaires complémentaires sont donc à étudier (prolongement de la rue Aimé Pupin sur l'avenue Salvador Allende via le parking Carrefour/Vialex, mise à niveau complète ou partielle de l'autopont de l'avenue des États généraux permettant le raccordement de l'avenue des États Généraux sur les rues de Bretagne et de Normandie…).

- **Un environnement urbain en cours de mutation**
  - Des bâtiments tertiaires et universitaires vieillissants et aux caractéristiques techniques rendant leur réhabilitation problématique (obsolescence énergétique, présence d'amiante, difficultés structurelles de reconversion, accessibilité PMR et conformité ERP…) induisent la libération actuelle ou prochaine de nombreuses emprises foncières.
  - Des tentatives de création d'un front urbain continu en bordure de l'avenue de l'Europe qui se heurte à la présence de réseaux structurants enterrés (chauffage urbain, collecteur assainissement, télécom…) et contribue au maintien d'un urbanisme plus ouvert sur les grands ilots-quartiers situés à l'arrière des voies majeures.
  - Des sites économiques en renouvellement urbain comme la friche Allibert constituant un potentiel majeur d'accueil d'activités économiques et un potentiel de renouvellement du paysage essentiel à tout GrandAlpe, ou comme les quartiers de bureaux à l'Est de GrandPlace comme ex-EDF qui bénéficient d'un potentiel de densification économique important et peuvent participer également à la recomposition du paysage le long du cours de l'Europe et au remaillage des quartiers.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS
- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- La Butte ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- GRANDS ENSEMBLES BATIS A VOCATION COMMERCIALE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Porter une ambition autour d'un projet fédérateur**
  - En révélant le statut de centralité métropolitaine de ce territoire pluricommunal auprès des acteurs politiques, économiques et des habitants, comme lieu de développement privilégié de la métropole grenobloise,
  - Par l'installation et le confortement de fonctions de centralité articulées autour d'un espace public majeur. Les nouveaux bâtiments devront être construits à l'échelle du piéton (traitement des rez-de-chaussée et du rapport à l'espace public) en mariant les activités commerciales et de services sur un espace public multi-usages reliant les grands équipements, les quartiers d'habitat et les secteurs économiques environnants,
  - Par une stratégie de développement économique pour attirer des entreprises « locomotives » susceptibles de tirer le quartier vers le haut et par l'accueil de projets « phares » sur des sites majeurs de renouvellement urbain (secteur ex-Allibert, Prémalliance, pôle gare d'Échirolles, quartier des Saules à Eybens…) développant une identité visuelle propre à la centralité,
  - Par la recherche d'une programmation urbaine révélant un cœur de centralité (équipements, commerces, loisirs…) autour d'un espace public majeur relié aux différents quartiers par les grands parcs urbains,
  - Par la valorisation des grands parcs par la recherche de continuités vertes intégrés aux itinéraires piétons et cycles métropolitains.

- **Rendre les grands ilots existants plus perméables et les relier par une trame verte structurante accompagnant les voiries majeures**
  - En réduisant les caractéristiques routières des voies structurantes (avenue des États généraux, avenue de l'Europe/ Général de Gaulle…) au profit de liaisons vertes connectant les équipements et les activités économiques et de services avec les quartiers limitrophes (Village Olympique, Villeneuves de Grenoble et d'Échirolles…),
  - Par la création de césures dans les fronts urbains permettant les vues et accès à l'intérieur des grands ilots (porte nord du parc Jean Verlhac, secteurs Allibert, avenue de l'Europe…),
  - Par la démolition ou reconfiguration d'ouvrages de type autoroutier (autoponts, grands giratoires, doubles voies séparées par un terre-plein…) au profit d'espaces aux usages multiples (piétons, cycles, TC, continuités vertes entre les parcs…),
  - Par l'augmentation des capacités de traversées sécurisées des axes routiers majeurs pour les piétons et cycles,
  - Par la mise en place d'une politique foncière sur le long terme et la relance du marché immobilier par des typologies et des formes urbaines attractives.

- **Garantir la place de la nature et développer les qualités environnementales du site**
  - Par la valorisation spatiale et paysagère des espaces et des structures végétales existantes (alignements d'arbres, continuité verte au centre de l'axe, parkway, intégration ou traitement des délaissés routiers) en affirmant la spécificité de la ville-parc autour du principe d'une mise en relation des parcs existants adaptée aux mobilités actives (piétons et cycles),
  - Par le traitement d'une épaisseur végétale significative en front des masses bâties et le long de la ligne A de tramway (secteur ex-Prémalliance), restituant les motifs paysagés de la ville-parc,
  - Par la végétalisation des parkings afin de lutter contre les ilots de chaleur et des toitures (notamment des complexes commerciaux), afin de réduire les surchauffes estivales et de limiter l'impact visuel des bâtiments depuis les hauteurs.
  - Par la prise en compte de la biodiversité existante et en assurant son confortement.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Constituer un des 3 pôles majeurs de la Centralité Sud / GrandAlpe**

- Par une programmation ambitieuse sur le site ex-Prémalliance/ clinique du Mail en lien avec des espaces publics centraux requalifiés (trouée Marie Reynoard entre Grand'Place et Carrefour, secteur de l'avenue de l'Europe compris entre l'aile ouest de Grand'Place et le site ex-Prémalliance), mis à l'échelle du piéton (accessibilité…) et dimensionnés pour devenir un lieu central de la Métropole
- Par des accroches physiques (liaisons vertes axées sur les mobilités actives, accroche au pôle d'échange de Grand'Place) et visuelles (ouvertures vers les quartiers environnants)

- **Construire un front urbain discontinu et animé le long de l'avenue de l'Europe**
  - Par la constitution d'un espace public fédérateur sur l'avenue de l'Europe, connectant les différents quartiers afin de passer d'un urbanisme introverti (quartiers fermés sur eux-mêmes) à un urbanisme extraverti (quartiers ouverts sur l'extérieur),
  - Par l'intégration et le renforcement de fonctions de centralité et/ou de programmations nouvelles portant la centralité, diffusant le rayonnement métropolitain à un niveau international et valorisant les quartiers NPNRU ainsi que leurs habitants,
  - Par l'animation des rez-de-chaussée des nouvelles constructions qui seraient implantées le long de l'avenue de l'Europe (RDC actifs).
  - Par l'implantation de nouvelles constructions en ordre discontinu et hauteurs variables, s'accrochant à l'espace public de la rue et aux quartiers échirollois par des espaces végétalisés, supports de parcours piétons et cycles,
  - Par le retournement des accès aux bâtiments sur l'avenue afin d'encourager les déplacements pédestres et la recherche de l'animation des façades économiques et/ou commerciales en rez-de-chaussée des nouvelles constructions pour agrémenter l'espace public.

- **Requalifier le secteur et la façade sud de Carrefour et de Grand'Place**
  - Par le prolongement d'un espace public structurant au-delà du secteur de l'autopont actuel,
  - Par la requalification des façades aveugles (zone logistique du centre commercial) et des rez-de-chaussée affectés à l'automobile (immeuble Stratège) et, plus globalement par un travail sur les façades « Sud » des bâtiments afin de valoriser les vues depuis les quartiers d'Échirolles.
  - Par l'implantation de nouvelles constructions, le long du tramway, en ordre discontinu et avec des hauteurs variables, s'accrochant à l'espace public de la rue et de la ligne de tramway par des espaces végétalisés, supports de parcours piétons et cycles.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et renforcer la place des transports en commun**
  - Par le traitement des continuités piétonnes Est-Ouest et l'amélioration des franchissements Nord-Sud de l'avenue afin de redonner une place majeure au piéton et une continuité de liaisons de qualité (largeur, nature des matériaux, sécurisation vis-à-vis de la circulation automobile, végétalisation…) entre les quartiers limitrophes.
  - Par la préservation du niveau de service existant pour les cycles, tout en l'améliorant ponctuellement (traversée du rond-point des États Généraux, du secteur du pôle d'échanges de Grand'Place, parking et arrières du centre commercial de Carrefour…) et en le complétant (nouvelle traversée entre le centre commercial de Carrefour et Grand'Place, raccordement au réseau structurant « chronovélo » …).
  - Par la restructuration du pôle d'échange multimodal de Grand'Place en connexion avec la création d'un espace public majeur se prolongeant jusqu'au croisement de l'avenue de l'Europe et de l'avenue Marie Reynoard.
  - Par la requalification des complexes commerciaux de Carrefour et de Grand'Place dans la recherche :
    - D'accroches piétonnes sur l'avenue de l'Europe et ses voies transversales,
    - D'activités commerciales ouvrant sur l'espace urbain créé entre les deux centres commerciaux et situés sur l'avenue de l'Europe,
    - De la reconfiguration des entrées « véhicules » sur les centres commerciaux au profit de l'accessibilité des piétons et de l'accueil des cycles.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

FOND DE PLAN

BATI EXISTANT

PARCELLAIRE

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

ÉQUIPEMENT EXISTANT

Les Guichards

ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE

ACCÈS À PRIVILÉGIER

CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER

PRINCIPE DE VOIE TOUS MODES À CRÉER

AXES STRUCTURANTS A REQUALIFIER EN

AVENUE URBAINE APAISÉE

LIAISON « NORD - SUD » À AMÉLIORER (LONG TERME - LOCALISATION NON DÉFINIE)

RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

ALIGNEMENT D'ARBRES À CONSERVER

VILLE PARC A DIFFUSER

GRANDS PARCS EXISTANTS

MAIL ET OUVERTURE PAYSAGERE A CRÉER POUR CONNECTER LES PARCS URBAINS MAJEURS

ESPACE PUBLIC URBAIN A REQUALIFIER

CARREFOURS A REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SÉCURISÉ

FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE ET FONCTIONELLE

SECTEURS D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

FAÇADES À ANIMER (RDC ACTIFS, VITRINES...)

FAÇADES A REQUALIFIER (VEGETALISATION...)

IMPLANTATIONS DISCONTINUES DES CONSTRUCTIONS A PRIVILÉGIER

FRONT BATI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC

TRAITEMENT QUALITATIF DES LISIÈRES

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE3w, UC1u, UC1au, UZ1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S2
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Ville parc »
Atlas des emplacements réservés	Oui

8_EYBENS


SAINT-MARTIN-D'HÈRES
GRENOBLE
OAP18 - Cours de l'Europe
OAP124 - Jean-Jaurès
POISAT
EYBENS
OAP122 - Tuilerie
ÉCHIROLLES
BRIÉ-ET-ANGONNES
BRESSON
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation

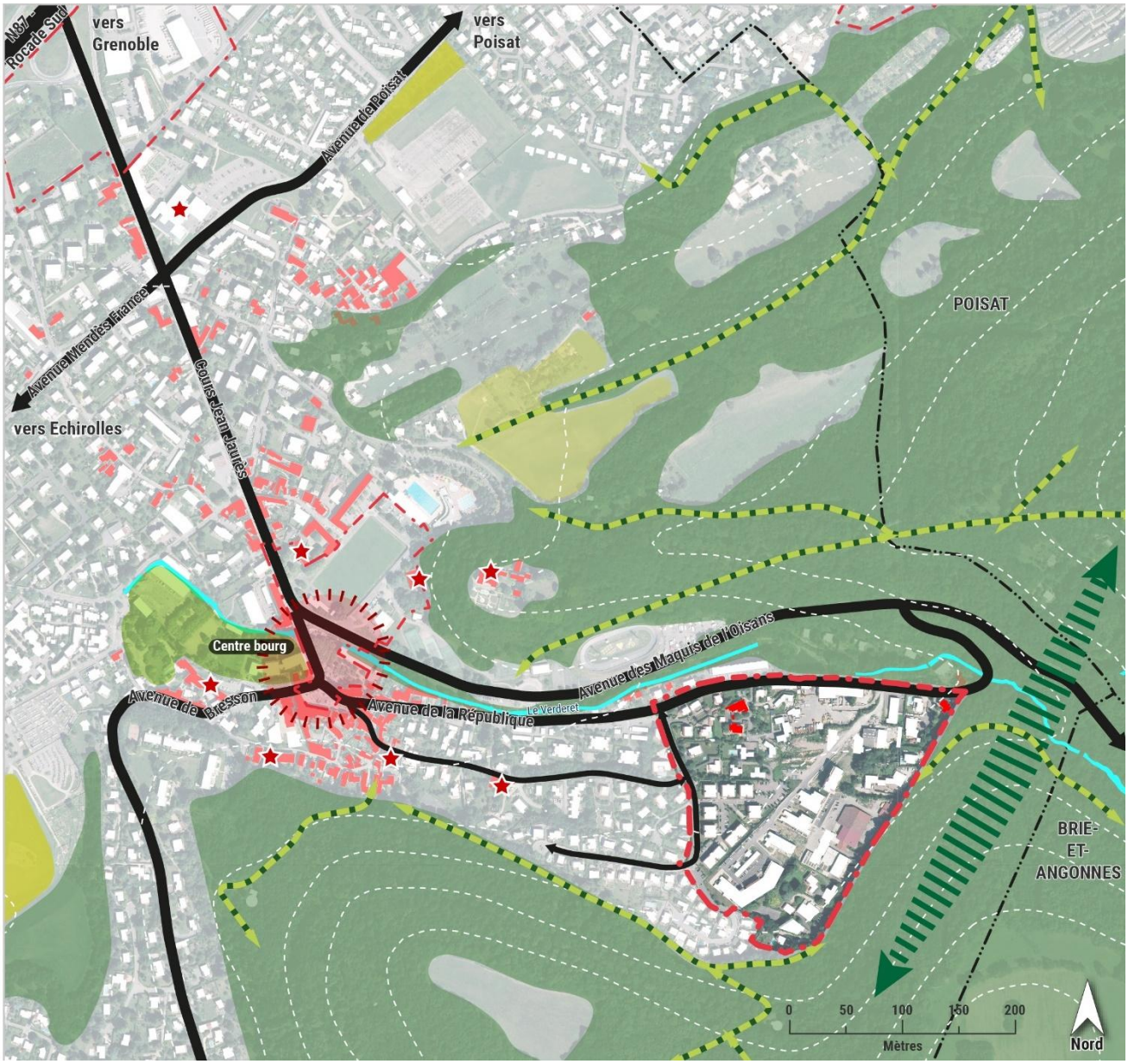
OAP122 – LA TUILERIE

SITUATION

Le secteur des hauts d'Eybens était à l'origine un site agricole puis industriel avec une ancienne fabrique de tuiles et les carrières associées ; d'où son nom La Tuilerie. Il est à proximité d'éléments naturels majeurs comme la rivière du Verderet et les collines de la frange verte. Il a muté au fil des opportunités, construisant une diversité de formes urbaines et un système viaire peu perméable entre les différents secteurs et le centre bourg. Les derniers grands tènements d'activités le long de l'avenue de la République sont mutables à court terme.

Le périmètre du secteur analysé est large (environ 10 ha) au regard des d'espaces constructibles (1,4 ha). Les enjeux sont effectivement :

- d'inscrire une nouvelle offre de logements en articulation avec les différentes typologies bâties,
- de proposer des espaces publics fédérateurs au cœur du quartier,
- de créer une continuité dans les cheminements des modes actifs.



LOCALISATION DU SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- AUTRES SITES DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- COURBES DE NIVEAUX

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- Centre bourg — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- PARCOURS PIÉTONS/CYCLES
- vers Fontaine — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- PATRIMOINE BÂTI RÉPERTORIÉ
- TISSU BÂTI HISTORIQUE

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE ET TRAME VERTE ET BLEUE

- POINT DE VUE OUVERT SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- Parc de l'Ovalie — NATURE ORDINAIRE (PARCS, JARDINS PUBLICS,...)
- ESPACE BOISÉ
- ESPACE AGRICOLE
- ESPACE CULTIVÉ URBAIN
- Le Verderet — COURS D'EAU
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un secteur bénéficiant d'un cadre naturel privilégié**
  - Ce site est délimité à l'est et au sud par la **forêt de la frange verte**. A une plus grande échelle, celle-ci est le support d'un corridor écologique majeur de la trame forestière métropolitaine. Jusqu'au début des années 2000, une masse boisée se prolongeait sur les tènements d'activités économiques. Aujourd'hui il n'en reste seulement que quelques arbres de hautes tiges, sur les tènements les plus proches de l'ancienne route Napoléon. On retrouve un **continuum arboré le long de la rue Anselme Bonneton**, faisant écran entre les maisons individuelles et les logements collectifs.
  - Au nord, **la combe du Verderet avec sa ripisylve** délimite le secteur de la Tuilerie. Deux retenues sont localisées le long du Verderet, face au secteur de potentiel foncier du site étudié. Elles sont utilisées pour la pêche et recensée dans l'inventaire des mares de la Métropole.
  - Tout comme la commune est marquée par une légère pente dès la rue Pierre Mendès France, ce site s'inscrit dans une **pente qui s'accentue à l'approche de la frange verte**. Les tènements les plus à l'est, et les plus en hauteur, profitent ainsi d'une vue dégagée sur le Vercors.
  - L'urbanisation pavillonnaire majoritaire induit une **diversité de jardins privatifs**. Les plus anciens jardins en dehors du secteur présentent végétation relativement diversifiée. Quant aux différents jardins du secteur, la diversité végétale gagnerait à être renforcée pour être encore plus favorable à la nature en ville (oiseaux de jardins, insectes pollinisateurs, petits mammifères …) .

- **Un secteur marqué par l'ancienne route Napoléon, puis par son histoire industrielle**
  - Historiquement, **ce site se trouvait le long du *Chemin de grande communication n°5 entre Vizille et Grenoble*, renommé *Ancienne route Napoléon***. Il était occupé en majorité par des terres agricoles faisant l'interface entre le centre-bourg et les collines boisées.



Source : Géoportail – carte de l'état-major (1820-1866)

  - **Plusieurs tuileries se sont implantées le long de cet axe dès le 19ème siècle**, profitant de dépôts d'argile de bonne qualité. De cette première installation industrielle a amené à une implantation d'activité économique diversifiée plus importante jusqu'aux années 90 sur cette partie-là plus éloignée du centre-bourg, en limite avec la forêt.
  - C'est seulement **dans les années 80 qu'une urbanisation résidentielle s'est développée** entre le bourg et cette zone d'activité.
  - Malgré le développement urbain, **les chemins en bordure de forêt ont perduré au fil des évolutions du site**. Ce sont les toutes dernières constructions qui ont fe**rmé l'accès direct entre l'accès à l'ancienne route Napoléon et l'avenue du Général Vergnes**.

- **Un secteur au développement urbain récent**
  - Ce **développement résidentiel des années 80** s'est d'abord réalisé avec la **construction de différentes copropriétés de maisons individuelles**, essentiellement organisées en **impasses**, malgré leur proximité immédiate. Au milieu de ces logements individuels quelques maisons accolées ont été construites.
  - Il s'est poursuivi avec la **construction d'un ensemble de logements collectifs**, directement accessible depuis l'avenue de la République. Dans la même temporalité, quelques logements individuels ont été construit au coup par coup.

- Les **dernières constructions** se sont **réalisées sur le site historique des différentes activités économiques**, avec une succession de **copropriétés de logements collectifs, desservies et organisées autour de voiries privées en impasse**. Les constructions les plus récentes et les plus en hauteur ont profité de l'implantation en pente pour proposer des immeubles équivalent à du R+4 lorsque l'on se trouve sur la rue Olympe de Gouge. Celles-ci profitent effectivement d'une vue imprenable sur le grand paysage, cependant leur volumétrie se révèle massive et masque en partie la vue vers la frange verte.
- La majorité des **derniers tènements d'activité économique** doivent muter à court terme (cessation d'activité, opérateur immobilier propriétaire). **Compte tenu de l'historique de ces sites, les sols peuvent être pollués.** Ainsi une analyse des sols, voire de dépollution préalable, peuvent être à réaliser au regard des futurs usages.
- Avec ces différentes opérations réalisées successivement autour d'impasses, il est **difficile de cheminer aisément dans le quartier, sans faire de grand détour**. Ce manque de connexions piétonnes **ne facilite pas le rabattement vers les arrêts de transport en commun, le centre-bourg** ou l'accès à **la frange verte**.
- Les espaces de cheminement existant sont actuellement des **trottoirs d'une largeur minimale**, associés à des voiries relativement passantes. Et il n'existe pas d'**espace commun dans l'ensemble du quartier favorisant le vivre-ensemble**.

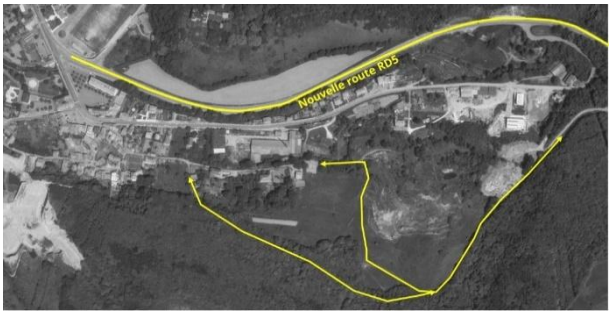
Développement du site entre 1925 et 2021



1925



1948



1970



1980



1993



2003



2021

Sources : IGN – Remonter le temps

Photos prise sur le site



Image 1 : Avenue Général Vergnes



Image 2 : Rue des frênes



Image 3 : Rue Olympe de Gouge



Image 4 : Depuis la rue O. de Gouge vers la frange verte

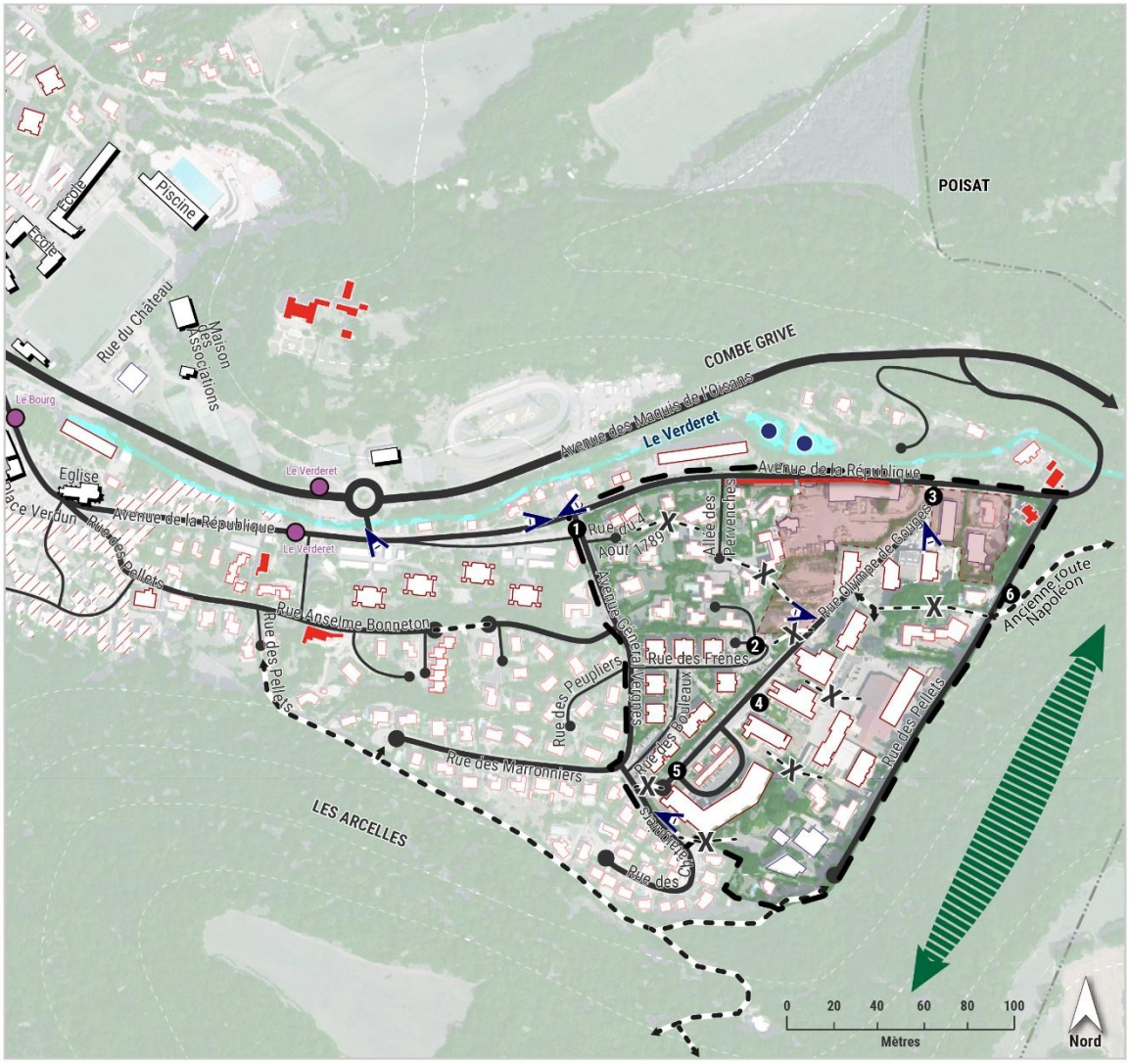


Image 5 : Depuis la rue O.de Gouge vers la rue des Châtaigniers



Image 6 : Depuis l'ancienne route Napoléon vers la rue des Pellets

« La Tuilerie » à Eybens



ANALYSE DE SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Rue de ... TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- EQUIPEMENT
- COURBES DE NIVEAUX *(PAS DE 25M)*
- 1 LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON / CYCLE STRUCTURANT

- Les Guichards ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- AXE PRINCIPAL / SECONDAIRE/ DESSERTE
- IMPASSE
- DISCONTINUITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- STRATE ARBORÉE
- Le Verderet RIVIÈRE
- INVENTAIRES DES MARES MÉTROPOLITAINES (LPO)
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

PATRIMOINE BÂTI & PAYSAGER

- NOYAU HISTORIQUE DU CENTRE BOURG
- BÂTI ANCIEN DE QUALITÉ
- MUR ANCIEN STRUCTURANT
- HABITAT INDIVIDUEL
- HABITAT INTERMÉDIAIRE
- HABITAT COLLECTIF
- ACTIVITÉ
- POTENTIEL FONCIER DE MUTATION

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- **Créer des espaces publics entre les différentes copropriétés**
  - Qualifier l'entrée des nouvelles opérations au carrefour de la rue Olympe de Gouge et de l'avenue de la République. Cet espace en parti réservé pour l'aménagement d'un terminus et aire de retournement des bus Chrono, sera également aménagé de manière à proposer un espace piéton généreux et qualitatif, par le choix des matériaux et l'apport de végétation.
  - Aménager un espace vert public le long de la rue Olympe de Gouge, en surplomb de la rue des Frênes. Celui-ci permettra de profiter de la vue sur le grand paysage vers le Vercors et d'offrir un espace de renaturation au cœur du quartier. Il sera traité avec une diversité de strates végétales allant d'espaces enherbé à des ilots de biodiversité. Le cheminement allant de la rue des frênes à la nouvelle opération au nord traversera cet espace.
  - Requalifier le délaissé entre la rue des Bouleaux, la rue des Châtaigner, la rue Olympe de Gouges pour aménager un espace collectif au cœur du quartier, en minimisant l'impact du stationnement dans cet espace.
- **Maximiser les espaces végétalisés dans les nouvelles opérations**
  - Intégrer les nouvelles constructions dans des espaces végétalisés ayant un réel usage pour les habitants (jardins privatifs, parc de copropriété, interface entre la voirie et le bâti, ...) afin de permettre la désartificialisation de secteurs au passé industriel. Ceux-ci pourront être traité avec une diversité de strates d'essences locales.
  - L'amplification des espaces vert et de leur qualité des compositions végétales favoriseront l'augmentation des ilots de fraicheur et de la capacité d'infiltration des sols.
- **Développer la trame arborée**
  - Préserver la trame arborée, en continuité de la frange verte, mémoire de la masse boisée existante à l'origine sur le site.
  - Développer une nouvelle trame boisée significative sur les espaces verts et les avenues et principales rues encore peu végétalisées .

TRANSPORT, DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENT

- **Redonner des continuités piétonnes entre la frange verte et le centre bourg**
  - Ouvrir une connexion entre la rue des Frênes et la rue Olympe de Gouges avec un escalier s'intégrant au mieux dans la pente, afin de faciliter l'ascension entre ces deux espaces. Cet escalier sera suffisamment large et traité qualitativement.
  - Ouvrir une connexion entre la rue Olympe de Gouges et la rue des Pellet. Celle-ci partira du nouvel espace public sur la rue Olympe de Gouges pour traverser entre deux immeubles en recomposant l'espace vert avec un escalier s'intégrant au mieux dans la pente, afin de faciliter l'ascension. Cet escalier sera suffisamment large et traité qualitativement.
  - Ouvrir une connexion entre la rue Olympe de Gouges et la rue des Châtaignier ainsi que l'avenue Général Vergnes. Elle partira de la rue Olympe de Gouges, en traversant l'espace vert qui prolonge la rue pour rejoindre l'espace public réaménagé au croisement de la rue des Châtaignier avec l'avenue Général Vergnes. Elle sera suffisamment large pour faciliter la marche et sera traitée qualitativement.
  - Ouvrir une connexion entre la rue des Châtaigniers et la rue des Pellets. Celle-ci partira de l'espace vert requalifié au croisement de la rue des Châtaignier avec l'avenue Général Vergnes, elle longera la rue des Châtaignier et traversera la nouvelle opération à l'extrémité sud de la rue des Pellets.
  - Créer une continuité piétonne entre l'avenue de la République et la rue Olympe de Gouges en traversant la nouvelle opération. Celle-ci sera traité qualitativement. Elle permettra de rejoindre l'espace vert le long de la rue Olympe de Gouge avec une partie aménagé dans la pente, avec un escalier suffisamment large.
  - Chacun des cheminements piétons sera accompagnés d'une végétation en bordure afin d'étoffer la trame verte au sein du quartier.
- **Améliorer la circulation des vélos sur l'avenue de la République**
  - Requalifier l'espace cycle entre l'ancienne route Napoléon, le rue des Pellet et l'avenue de la République, en profitant d'un élargissement de l'avenue de la République.
- **Permettre le développement de la ligne de bus Chrono sur l'avenue de la République**

- Élargir l'avenue de la République
- Réaménager le carrefour entre l'avenue de la République et la rue Olympe de Gouges pour permettre le retournement d'un bus de type ChronoBus.

- **Assurer un accès viaire aux nouvelles opérations**
  - Prévoir l'accès à la nouvelle opération dans le réaménagement du carrefour entre l'avenue de la République et la rue Olympe de Gouges.
  - Minimiser l'impact de la voirie sur la nouvelle opération en entrée Ouest de la rue Olympe de Gouges.

HABITAT, ÉCONOMIE ET ÉQUIPEMENT

- **Développer une nouvelle offre de logements**
  - Proposer une diversité de typologie de logement qui permettent une transition entre le logement individuel et les dernières opérations de logement collectif. Ceux-ci pourront prendre les différents aspects de l'habitat intermédiaire (logements groupés, logements superposés, accès individualisés, générosité des espaces extérieurs, ...)
- **Implanter les constructions en cohérence avec la topographie du site**
  - Assurer une Implantation dans la pente qualitative, en minimisant les terrassements.
  - Laisser des perméabilités visuelles depuis les voiries vers le grand paysage.
  - Ne pas obstruer la vue des constructions existantes.
- **Construire un front bâti favorisant les perméabilités visuelles sur l'avenue de la République**
  - Alterner front bâti et clôture afin de laisser des perméabilités visuelles vers la frange verte.

BIOCLIMATISME

- **Orienter les logements pour favoriser un bon ensoleillement**
  - Le site permet de proposer une diversité d'orientation des nouvelles constructions. Pour autant une attention sera portée sur la possibilité d'ombrager sur les orientations sud et ouest pour limiter le fort ensoleillement estival.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

« La Tuilerie » à Eybens



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- BÂTI
- PARCELLAIRE
- COURBES DE NIVEAUX *(PAS DE 1M)*

VOIRIE - MOBILITÉ

- CRÉER UNE CONTINUITÉ PIÉTONS/CYCLES
- CRÉER UNE VOIE DE DESSERTE
- REQAULIFIER LE CARREFOUR AU PROFIS DES MODES ACTIFS

AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- COURS D'EAU
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- PRÉSERVER LA TRAME BOISÉE EXISTANTE
- CRÉER UN ESPACE COMMUN PAYSAGER
- IMPLANTER DE NOUVEAUX ARBRES
- AMÉNAGER UN ESPACE PUBLIC (PLACE, ...)

PATRIMOINE BÂTI - HABITAT

- VALORISER LE BÂTI BÂTI
- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- CRÉER UN FRONT BÂTI DONNANT SUR L'ESPACE PUBLIC
- DENSITÉ BÂTIE LA PLUS IMPORTANTE
- DENSITÉ BÂTIE LA MOINS IMPORTANTE

OAP124 – JEAN PERROT – JEAN JAURES

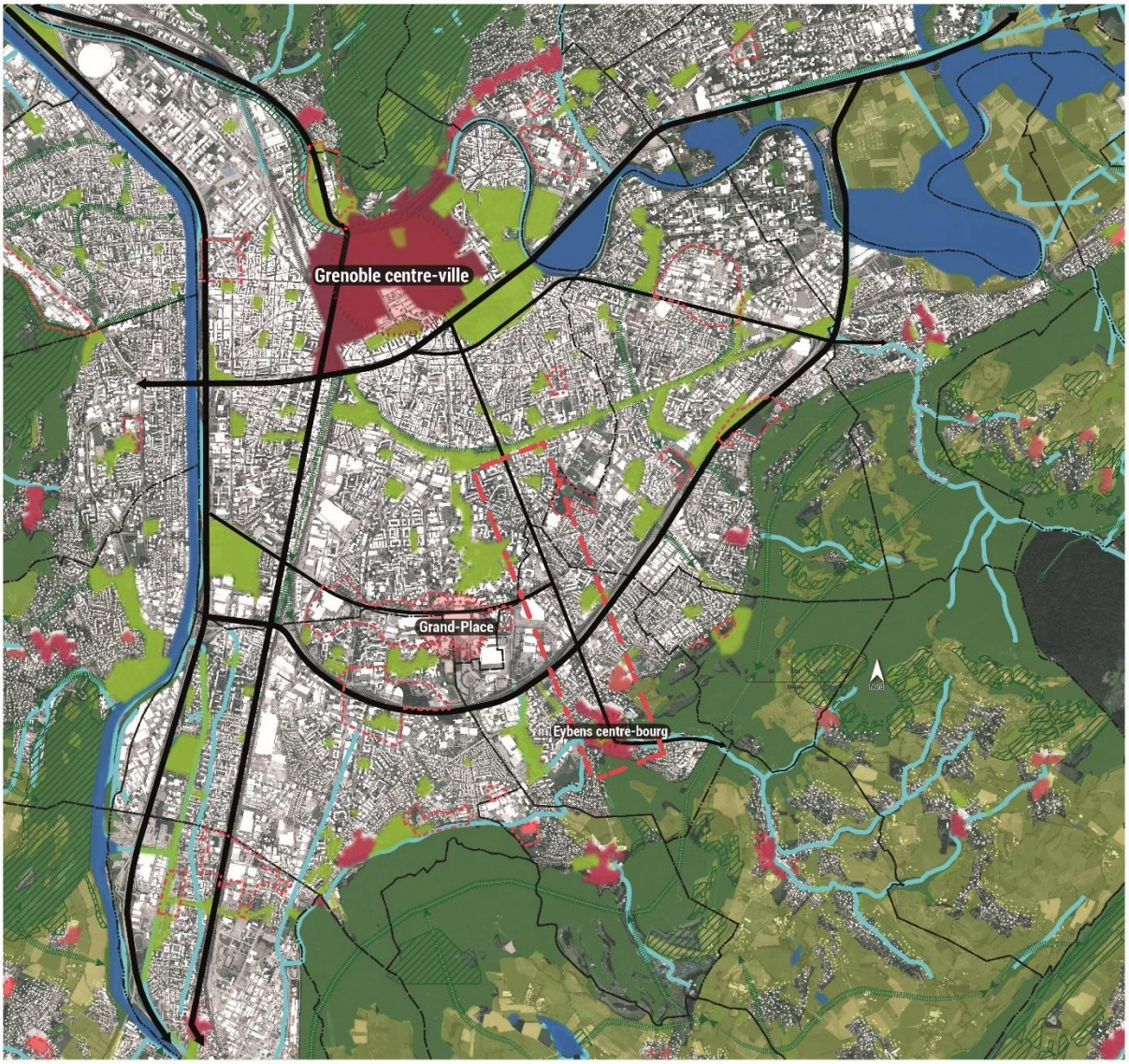
SITUATION

L'avenue Jean Perrot – Jean Jaurès s'étire sur 4,3 km, depuis le Parc Paul Mistral au centre de Grenoble jusqu'au centre-bourg d'Eybens, au bas des piémonts de Belledonne. Ancienne voie Napoléon, elle est l'un des axes historiques structurant de la Métropole, bien identifiable depuis les hauteurs. Donnant accès au centre-ville grenoblois, à la rocade sud, et au plateau de Champagnier, elle joue un rôle majeur dans la mobilité métropolitaine. C'est aussi une avenue ponctuée de pôles de vie : centralités commerciales, polarités de quartiers, équipements …

Du fait de cette situation, de ce niveau d'équipements, de sa desserte en transports en commun et de ses capacités de mutation, l'avenue Jean Perrot – Jean Jaurès a été repérée au SCOT et au PLUI comme un axe d'intensification urbaine. Elle doit jouer un rôle fort dans l'accueil de nouveaux habitants. Une partie de l'avenue est d'ailleurs comprise dans le périmètre du projet « Grandalpe ».

Le défi pour ce territoire est de **conjuguer ce rôle d'axe de desserte et d'avenue vivante, habitée, accueillante. Faire lieu, tout en faisant lien**. Dotée de qualités certaines mais encore très routière, l'aménagement de l'avenue et ses abords doit **proposer un cadre de vie qualitatif, gagner en urbanité** et **répondre aux enjeux liés au changement climatique**. Ainsi, **chaque nouvelle opération doit s'inscrire dans un projet d'ensemble, participer à améliorer ce cadre de vie, préserver les qualités existantes** (végétal, bâti…), **garantir une qualité architecturale, limiter la place du stationnement, assurer un confort bioclimatique et apporter de nouvelles aménités à l'avenue**.

Première pierre de ce saut qualitatif, un projet de réaménagement de l'ensemble de l'axe est prévu. **Les objectifs sont d'apaiser la circulation automobile, d'optimiser le réseau des transports en commun, de rééquilibrer le partage modal en améliorant les parcours cycles et piétons, de végétaliser l'espace public et de restructurer les différents pôles de vie** (place Allende, square des Maisons Neuves, Le Val – Place de Gèves, Odyssée, Centre – Bourg) **avec de nouvelles offres et des espaces publics qualitatifs.** D'autre part, la présente OAP, expression réglementaire du « Plan Guide Jean Perrot – Jean Jaurès 2050 », vise à accompagner ce projet et le renouvellement urbain déjà fortement engagé sur l'avenue.



CARTE DE SITUATION

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- AUTRES SITES DE PROJET
- LIMITES COMMUNALES

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- Centre bourg — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- TISSU BÂTI HISTORIQUE

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE ET TRAME VERTE ET BLEUE

- NATURE ORDINAIRE (PARCS, JARDINS PUBLICS,...)
- ESPACE BOISÉ
- ESPACE AGRICOLE
- Le Verderet — COURS D'EAU
- ZONES HUMIDES (MÉTROPOLE 2017)
- RESERVOIR DE BIODIVERSITÉ
- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

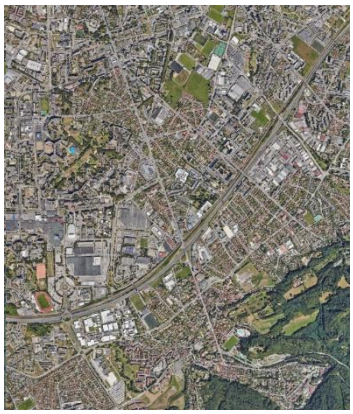
ANALYSE DE SITE



1948 (IGN)



1982 (IGN)



2023 (Google Maps)

PAYSAGE ET CARACTÉRISTIQUES ÉCOLOGIQUES

Analyse paysagère

Sur son linéaire, l'avenue Jean Perrot - Jean Jaurès est traversée par de grandes avenues urbaines d'est en ouest. Ces transversalités définissent au croisement de l'axe des situations « charnières » et stratégiques entre différentes entités urbaines. Ces articulations accueillent bien souvent les polarités commerciales et servicielles de quartier : ce sont des pôles de vie. Ce double rôle de pôle de proximité et de carrefours urbains pose d'importants enjeux en termes d'espaces publics, de hiérarchie des mobilités, d'apaisement.

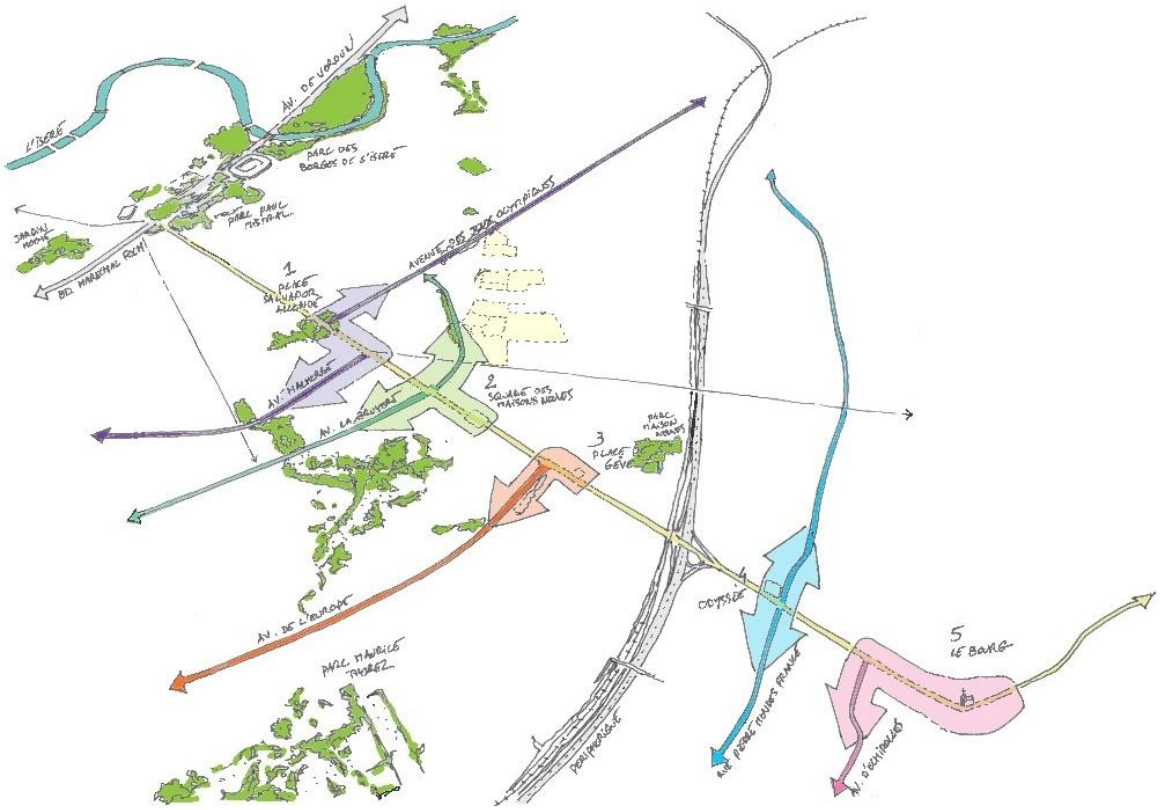


Schéma d'analyse de l'avenue Perrot - Jaurès. Source : Gautier Conquet et associés

À noter également que l'avenue « assemble » trois unités paysagères différentes : la ville parc, la plaine urbaine et le piémont urbain. L'avenue elle-même joue parfois le rôle de limite entre deux unités paysagères, posant dès lors de forts enjeux de transition d'un paysage urbain à un autre, pour les nouvelles formes urbaines qui s'y développeront.

Ces unités paysagères très contrastées apportent une grande diversité d'ambiances tout au long de l'avenue, qui fonde son identité. L'hétérogénéité des formes urbaines apporte également une diversité de typologie et de manière d'habiter. Cependant, par manque d'urbanité et de rapport paysager et urbain avec l'avenue, cette hétérogénéité crée une identité déstructurée qui apparaît finalement comme un point faible en l'état actuel pour la qualité de vie le long de l'avenue.

En effet, le bâti, par sa qualité, sa disposition ou ses espaces extérieurs attenants ne participe pas à apporter de l'urbanité à l'avenue. Il n'est pas accompagné d'espaces publics accueillants, hormis dans le centre bourg où la lisibilité de l'espace public est plus claire.

Par ailleurs, les formes urbaines périphériques, fortement représentées (pavillons, Zones d'activités économiques de grande taille, grands ensembles isolés) contribuent aujourd'hui à l'ambiance routière de l'avenue.

Malgré cet aspect très routier et minéral, l'avenue Perrot - Jaurès porte des atouts qu'il s'agit de révéler, préserver et conforter :

- **De nombreux parcs** : Parc des Maisons Neuves, Parc Hubert Dubedout, Parc Jean Verlhac. Qualitatifs et anciens, ils sont dotés d'un couvert végétal important à même de proposer des aménités qui manquent à l'avenue. Ces grands parcs bénéficient peu à l'avenue car ils sont souvent situés en retrait. Sur le tronçon grenoblois, ils sont bien plus perceptibles car directement en lien avec l'axe (Parc Soulage, Square Bajatière).
- **Des espaces arborés privatifs nombreux et variés mais confidentiels et en péril.** Ce patrimoine végétal est fortement impacté par le renouvellement urbain à l'œuvre le long de l'avenue (nouvelles opérations).
- **Des vues magistrales sur les massifs** rythment le parcours sur l'avenue, des ouvertures et respirations urbaines dégagent les vues en direction Est-Ouest (Belledone / Charteuse - Vercors) ou Nord-Sud (Chartreuse- Belledonne). Des situations de belvédères se trouvent en plusieurs points de l'avenue notamment au sein du bourg d'Eybens vers la Chartreuse : ancien Stade Piot, place de Verdun/Église.
- **Des percées paysagères** ouvrent également sur des paysages plus proches tout au long de l'avenue : cités jardins, maisons individuelles et leurs jardins, maisons de maître et leur parc arboré, boulevards perpendiculaires avec leur alignement d'arbres. La mutation du tissu bâti (nouveaux projets) peut impacter ces vues et boucher ces ouvertures visuelles.

Des "séquences" peuvent être identifiées le long de l'avenue. Bien qu'elles ne comportent pas d'unité paysagère en soit, elles ont une certaine cohérence en termes de fonctionnement urbain :

- **Séquence Allende / Malherbe :** L'avenue articule deux ambiances distinctes (Est-Ouest) : un tissu serré de maisons individuelles, dont la Cité Jardin Malherbe pourvue de nombreuses qualités paysagères, qui fait face à de grands collectifs, également qualitatifs, situés dans un parc très arboré. Cette dualité se retrouve au niveau de la Place Allende, qui a un vrai rôle de rencontre entre les quartiers Tesseire et Malherbe, situés sur les deux rives de l'avenue.
- **Séquence Les Saules – De Gaulle :** Le Square des Maisons Neuves "place en étoile" articule plusieurs quartiers, dont le quartier des Villeneuves qui marque la silhouette urbaine à l'Ouest et des quartiers pavillonnaires à l'Est. Le tissu urbain est donc très composite, entre de petits collectifs jusqu'à R+5 sur l'avenue, des maisons individuelles en second rideau et des bâtiments artisanaux, commerciaux ou industriels (concession automobile, hôtel, supermarché…) en retrait de l'avenue. Cette diversité reflète également une mixité fonctionnelle importante. Plusieurs projets de renouvellement urbain, publics ou privés, ont vu le jour ou sont en cours sur les abords de ce secteur. Cette séquence est aujourd'hui dotée d'un caractère très routier, par la forte place des mobilités et la configuration en rond-point du croisement des avenues Jean Jaurès et Charles de Gaulle.
- **Séquence Le Val - P. de Gève :** Cette séquence est davantage marquée par l'habitat individuel. Le quartier des Maisons Neuves, ancienne ZAC d'habitat collectif diversifié organisé autour d'un parc, s'intègre bien dans le tissu existant. En second rideau, les zones économiques de la Poularde, du Vercors et de Belledonne profitent de la proximité de la rocade sud. Ce secteur connaît une transformation importante avec l'arrivée de l'éco-quartier du Val sur la rive Ouest, qui souligne les enjeux d'apaisement de l'espace public (rond-point Charles de Gaulle et avenue Jean Jaurès). Sur ce tronçon, la traversée de la rocade sud et ses abords participent à renforcer la perception très routière de l'avenue, qu'il convient d'apaiser et de paysager.

- **Séquence Odyssée :** Cette séquence marque l'entrée vers le bourg d'Eybens suite au passage de la rocade Sud. Elle est marquée par des repères visuels tels que le boulodrome, la gendarmerie, l'Odyssée, qui accueille des équipements culturels (salle de spectacle, bibliothèque, école de musique). Ce secteur concentre des équipements publics et une polarité commerciale dynamique et qualitative. Le tissu urbain mêle habitat collectif et individuel. Parmi cet habitat individuel, des maisons anciennes témoignent de l'implantation urbaine originelle du village d'Eybens et signalent la proximité du bourg. Ce secteur accueille une nouvelle opération mêlant logements et bureaux, sur un socle commercial aligné sur l'avenue.
- **Séquence centre bourg :** Cette séquence est fortement marquée par la topographie, qui est une opportunité pour les vues sur le grand paysage qu'elle offre (Chartreuse ou piémonts de Belledonne) mais une contrainte pour la continuité des piétons et cycles, entre le centre Bourg (place de Verdun et du 11 novembre 1918) et l'ancien stade Piot et les équipements scolaires, associatifs et sportifs qui l'entourent. Le parc de la Mairie et la présence du Verderet participent à la qualité paysagère du secteur, marqué au loin par les boisements des piémonts de Belledonne. De grands jardins privés (parcs) participent à l'armature végétale de l'avenue. Le tissu urbain est caractérisé par l'habitat individuel mitoyen, typique d'un centre ancien et les équipements publics.

Analyse du contexte écologique

Le secteur de l'OAP se situe en dehors de réservoirs métropolitains identifiés et n'est pas traversé par un corridor écologique métropolitain. En revanche, plus au nord de l'OAP, la carte d'analyse de site met en évidence la présence d'un corridor écologique sur l'ancienne voie ferrée Grenoble-Chambéry, ainsi qu'au sud du bourg d'Eybens, sur le plateau.

Entre ces deux corridors majeurs encadrant le site, la rocade constitue une importante fracture et une barrière pour la circulation de la faune.

Sur cet espace largement urbanisé du cœur métropolitain, l'enjeu de la nature en ville est également à considérer comme support d'usage et de confort des habitants. Dans cette analyse, il apparait que :

- L'ensemble du secteur de projet est entouré de plusieurs parcs et jardins publics, principaux points d'appui pour la fraicheur, la biodiversité et les usages : Parc Ouagadougou, Place Charles Dullin, Parc du bassin, Jardin des Buttes, Parc jean Verlhac, Parc des Maisons Neuves, Parc de la Mairie.
- Les « connexions » entre ces grandes masses végétales sur le site de projet sont rares et se font essentiellement via les perpendiculaires à l'axe métropolitain : avenue Malherbe, avenue de La Bruyère, avenue Général de Gaulle, rue Cardinal Le Camus mais sont peu présentes au sud de la rocade.
- L'axe Jean Perrot/Jean Jaurès souffre dans son ensemble d'un déficit de végétalisation, avec néanmoins quelques sujets ponctuels intéressants, parfois repérés au plan J2 du PLUI. L'ensemble se situe souvent sur des parcelles privées, soumises à une pression liée au renouvellement urbain.

MOBILITÉ

- Rôle dans la Métropole : Les avenues Jean Jaurès et Jean Perrot font partie de l'ossature viaire majeure de la métropole. Elles donnent accès aux espaces de pleine nature vers le massif de Belledonne (déplacements d'évasion) et ont également le rôle d'axe de rabattement vers la rocade (déplacements pendulaires). Elles sont également l'un des derniers accès directs au centre-ville (déplacement d'attractivité). Elles jouent donc un rôle stratégique dans la mobilité métropolitaine.
- Transport en commun : À ce titre les avenues Perrot - Jaurès, sont un support privilégié du développement des transports alternatifs performants. L'avenue est desservie par des lignes structurantes de transports en commun : ligne 12 au parcours stratégique et à la fréquence importante, ligne C4 sur l'avenue elle-même. Par ailleurs, des lignes transversales la desservent, lui conférant en plusieurs points un rôle d'intermodalité entre deux bus : C5 via l'avenue Paul Cocat, C6 via le cours de l'Europe, C7 via l'avenue Pierre Mendes France.
- Modes actifs : Bien que fortement fréquentée par les cyclistes et autres modes actifs non motorisés, l'avenue n'est actuellement pas aménagée pour leur sécurité. Les parcours piétons sont également peu confortables. Un projet de réaménagement de l'avenue vise, entre autres, au rééquilibrage modal sur l'avenue, en faveur des modes actifs, malgré la largeur contrainte de l'avenue.
- Stationnement : L'axe est bordé d'espaces de stationnement liés aux pôles de vie qui le jalonnent (équipements, commerces). Face aux enjeux de rééquilibrage des mobilités en faveur des modes actifs, ces espaces devront être redimensionnés, repositionnés à proximité de l'avenue.

BÂTI

- L'avenue est un axe historique, ancienne route napoléonienne reliant les Alpes, le piémont villageois et le centre-ville Grenoblois de la manière la plus efficace possible, coupant droit à travers les marais puis les champs agricoles. Après-guerre, l'avenue devient le support d'un développement urbain "hors les murs" de Grenoble, qui reliera à terme Grenoble au bourg d'Eybens. L'avenue est alors plantée d'un alignement d'arbres et accueille un trolleybus. Dans les années 80, l'arrivée de la rocade est un changement radical dans les mobilités et dans la répartition des emplois et des populations. La ville d'Eybens est d'avantage connectée aux dynamiques d'agglomération et endosse un rôle fort d'accueil des habitants.
- L'échangeur situé à Eybens est l'une des 9 entrées sur le territoire de la métropole depuis la rocade. L'avenue perd son statut d'axe principal, secondé par la rocade, mais devient une porte d'entrée importante à l'échelle du grand territoire et du village d'Eybens qui bénéficie de cette proximité. Les différents développements des activités économiques, des équipements, de l'habitat sont renforcés par cette infrastructure. L'axe Jean Perrot – Jean Jaurès devient une liaison intercommunale qui distribue les flux vers la rocade, les grands boulevards, ainsi que les axes secondaires (boulevard Clémenceau, avenue des Jeux Olympiques, avenue Malherbe, avenue Teisseire, avenue Général de Gaulle, rue P.Mendès-France)
- Pôles d'équipements, de commerces, etc. : L'avenue Perrot - Jaurès est ponctuée de polarités d'équipements ou de commerces. Toutefois, les espaces publics ou potentiellement polarisants de ces polarités se limitent souvent à des fonctions de circulation, limitant leur urbanité et leur rôle fédérateur. Leur aménagement daté, porteur de peu d'usages, peine à polariser et soutenir la vie sociale et commerciale. Il laisse peu de place à un cadre de vie apaisé et qualitatif. À l'échelle locale, et sans aménagements sécurisés pour les modes actifs, cette configuration en chapelet ne favorise pas la dynamique de polarités et incite à l'usage de la voiture de long de l'axe.
- Patrimoine bâti : L'avenue se distingue par une grande diversité de typologies architecturales et par là même de modes d'habiter : cité jardin, ensemble pavillonnaire, maisons mitoyennes de bourg, immeubles collectifs implantés dans un parc arboré, opération d'ensemble organisée autour d'un parc. Quelques bâtiments témoignent de son passé agricole : ferme à proximité de l'Odyssée, granges et quand d'autres reflètent d'un passé domanial avec les annexes des maisons de maîtres, le Château.
- Les hauteurs du bâti existant : L'avenue est marquée par un épannelage décroissant du nord au sud.

AMBIANCE CLIMATIQUE

- L'ensemble du site de projet bénéficie d'un très bon ensoleillement, été comme hiver, comme l'ensemble du cœur métropolitain. Le bourg d'Eybens, en amorce du plateau de Champagnier se distingue néanmoins avec quelques heures en moins par jour, dû à la pente ;
- De manière générale, la trame végétale directement sur l'axe s'avère peu dense au regard des autres grands axes de la métropole, limitant les secteurs de rafraichissement ;
- La surchauffe estivale est donc bien présente sur l'axe, avec plusieurs pôles dont la température à la surface des matériaux atteint 39°C l'été en période de canicule : Place Allende, Square des Maisons Neuves, Place de Gèves, abords de l'Odyssée, Place de Verdun ;
- L'ensemble de secteur de projet, le long de l'axe Jean Perrot puis Jean Jaurès, bénéficie d'un potentiel géothermique qualifié de fort, à travers la ressource des roches du sous-sol ;
- La partie nord sur de l'axe, jusqu'à la rocade sud, est en grande partie couverte par le réseau de chaleur métropolitain, avec 2 sites de production de chaleur peu éloignés : celui de la Villeneuve et celui de la Poterne, à Grenoble.

RISQUES ET NUISANCES

- Le secteur de l'OAP est concerné par les risques inondations liés au Verderet, à l'Isère et au Drac. Concernant les risques technologiques, les parcelles situés de part et d'autre de la rocade sont concernés par une canalisation de transport de matière dangereuse (SPMR)
- Les nuisances sonores : l'avenue Jean Perrot – Jean Jaurès est classée "route" de catégorie 4 à 5 (sur 5 niveaux décroissants) selon les tronçons. L'impact sonore de la circulation routière porte sur des bandes de 10 à 30 mètres de part et d'autre de la voie, selon le secteur. Le tronçon le plus impacté sont les abords de la N87 (rocade sud) où le bruit routier et le bruit de la voie ferrée provoquent ces nuisances sonores jusqu'au croisement de l'avenue Jean Jaurès avec l'avenue de la Bruyère au Nord.
- La commune d'Eybens est également traversée par le transport d'hydrocarbures, le long de la rocade.

PHOTOGRAPHIES

Une avenue ponctuée d'ouvertures visuelles sur le grand paysage, les massifs alpins



Image 1 : Station Esso – vue sur le Vercors



Image 2 : Pont au-dessus de la rocade – Vue sur la Chartreuse



Image 3 : Ancien stade Piot – vue sur la Chartreuse



Image 4 : Vue sur Belledonne

Une avenue aux profils variés, un environnement urbain plus haut et dense sur la commune de Grenoble (nord), peu structuré au centre (rocade) et resserré et bas au niveau du centre bourg d'Eybens (sud).



Image 5 : Immeubles à l'alignement au sud de la place Salvador Allende (Grenoble)



Image 6 : Implantation discontinue, dense et basse à l'entrée du bourg d'Eybens



Image 7 : Traversée routière de la rocade vers le bourg d'Eybens



Image 8 : Site Citroën, au nord du croisement avec l'avenue du Général de Gaulle, implantations discontinues et basses



Image 9 : Square des Maisons Neuves, un tissu urbain hétérogènes et une ambiance très routière

Du centre-ville de Grenoble aux piémonts de Belledonne, des formes urbaines hétérogènes, reflet du caractère composite de l'avenue permettant une diversité d'habiter.



Image 10 : Petit collectif à l'angle entre l'avenue Bossuet et Jean Perrot



Image 11 : Maisons du lotissement Tesseire



Image 12 : Grands collectifs implantés dans un parc arboré le long de l'avenue



Image 13 : Ancienne Maison des Associations à Eybens bourg



Image 14 : Ancienne Grange à Eybens bourg



Image 15 : Petits collectifs reprenant l'esthétique des toits à double pente adressées sur le Parc des Maisons Neuves

Des polarités de quartier aux qualités urbaines inégales jalonnant l'avenue



Image 16 : Allée du Gerbier à Eybens



Image 17 : La Grange (Maison des Associations) implantée à proximité de l'ancien Stade Piot, la piscine, l'école



Image 18 : Le square des Maisons Neuves



Image 19 : Place de Verdun, Eybens

Une végétation sur l'espace privé et public participant à la qualité de certaines séquences de l'avenue : arbres anciens, jardins privés, haies végétales …



Image 20 : Diversité de la végétation d'une copropriété à Grenoble - Malherbe



Image 21 : Diversité de la végétation perceptibles grâce à un mur bahut, à Grenoble – Malherbe



Image 22 : Diversité de la végétation d'une copropriété perceptibles depuis l'avenue à Eybens – entrée du bourg



Image 23 : Différentes strates de végétation privée (Arbres de haute tige, arbustes…) perceptibles depuis l'avenue grâce à la clôture non opaque en fer forgé.



Image 24 : Arbres de la place des Coulmes, minérale mais arborée


Vers Grenoble centre-ville
Jardin des Buttes
Jardin du Bassin
Parc Lafourcade
Avenue Jean Jaurès
Vers Lières, Champagnier
Parc Jean Verlhac
Le Verdaret
Collège Les Saules
Avenue Jean Jaurès
Ecole primaire du Val
Ecole maternelle des Maisons neuves
Parc des Maisons Neuves
Vers Grand-Place, Cours de l'Europe
Avenue Jean Jaurès
Route de Sud
Boulodrome
Gendarmerie
Odyssée
Avenue Jean Jaurès
Vers Echirolles, A 480
Ecole du Bourg
Piscine municipale
Caserne de pompiers
Parc de la Mairie
Mairie
Avenue de la Mairie de l'Oisans
Vers Brié-et-Angonnes, Vizille
Parc des Ruires
Nord
0 20 40 60 80 100
Mètres

ANALYSE DE SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITE COMMUNALE
- Av. Jean Jaurès — TOPONYME
- VUE AÉRIENNE & BÂTI
- EQUIPEMENT
- COURBES DE NIVEAUX
- 1 — LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ARBRE ISOLÉ EXISTANT
- Le Verderet — TORRENT LE VEDERET, EN PARTIE BUSÉ
- ZONES HUMIDES (MÉTROPOLE 2017)

CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- CORRIDORS ÉCOLOGIQUES FONCTIONNELS METROPOLITAINS
- CONTINUITÉS VÉGÉTALES EXISTANTES, À AMÉLIORER PAR ENDROITS
- CONTINUITÉS VÉGÉTALES À CRÉER

LES POINTS D'APPUI EXISTANTS OU À CRÉER

- PARCS, ESPACES VERTS ET AUTRES MASSES VÉGÉTALES
- SECTEURS DE DÉFIS : REDONNER DE LA PLACE AU VÉGÉTAL
- RUPTURE DE CONTINUITÉ FORMÉE PAR LA ROCADE

PATRIMOINE BÂTI & PAYSAGER

- ENSEMBLE BÂTI & BÂTI HISTORIQUE
- BÂTI EXISTANT DE QUALITÉ
- PATRIMOINE VÉGÉTAL

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- Les Guichards — ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

RISQUES ET NUISANCES

- RISQUES NATURELS FORTS
- NUISANCES ACOUSTIQUES

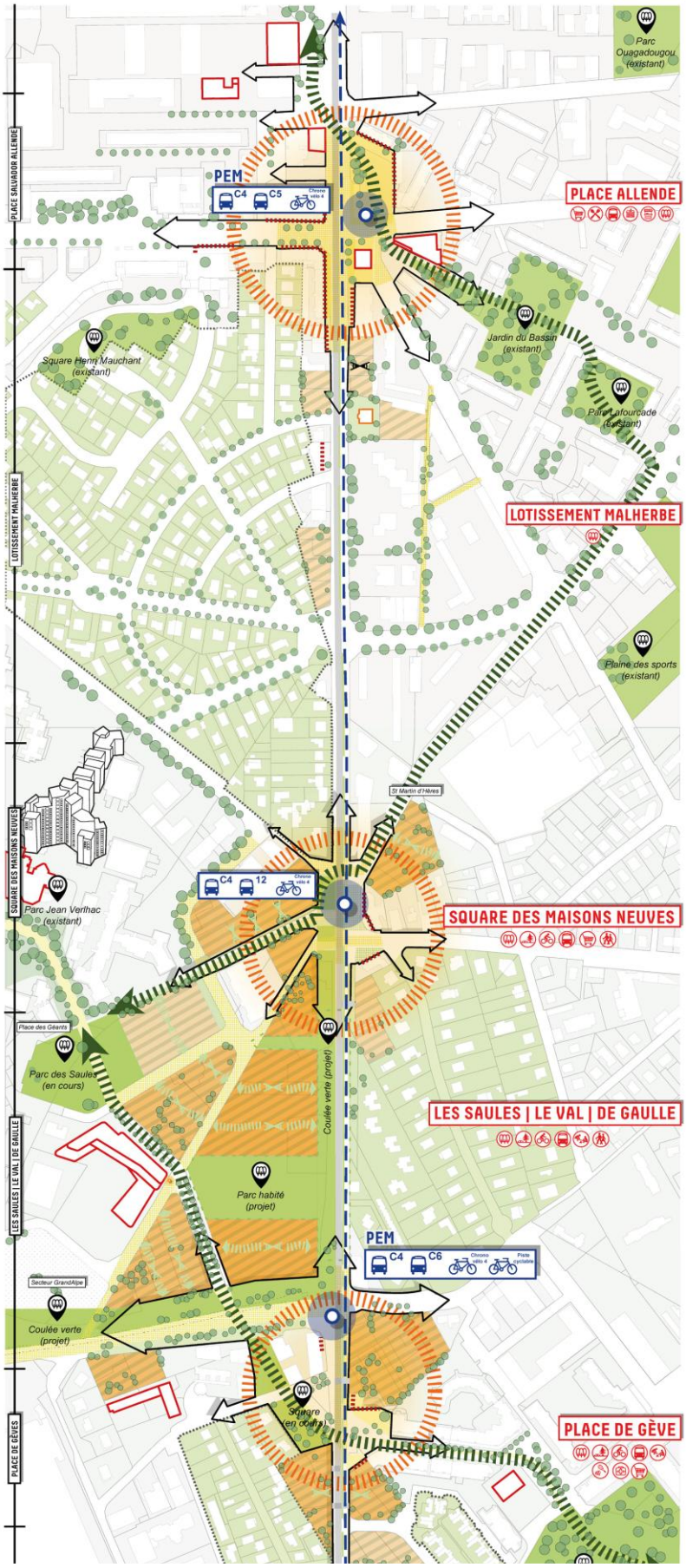




Schéma du Plan Guide de l'avenue Jean Perrot-Jean Jaurès - Source : Gautier Conquet et associés

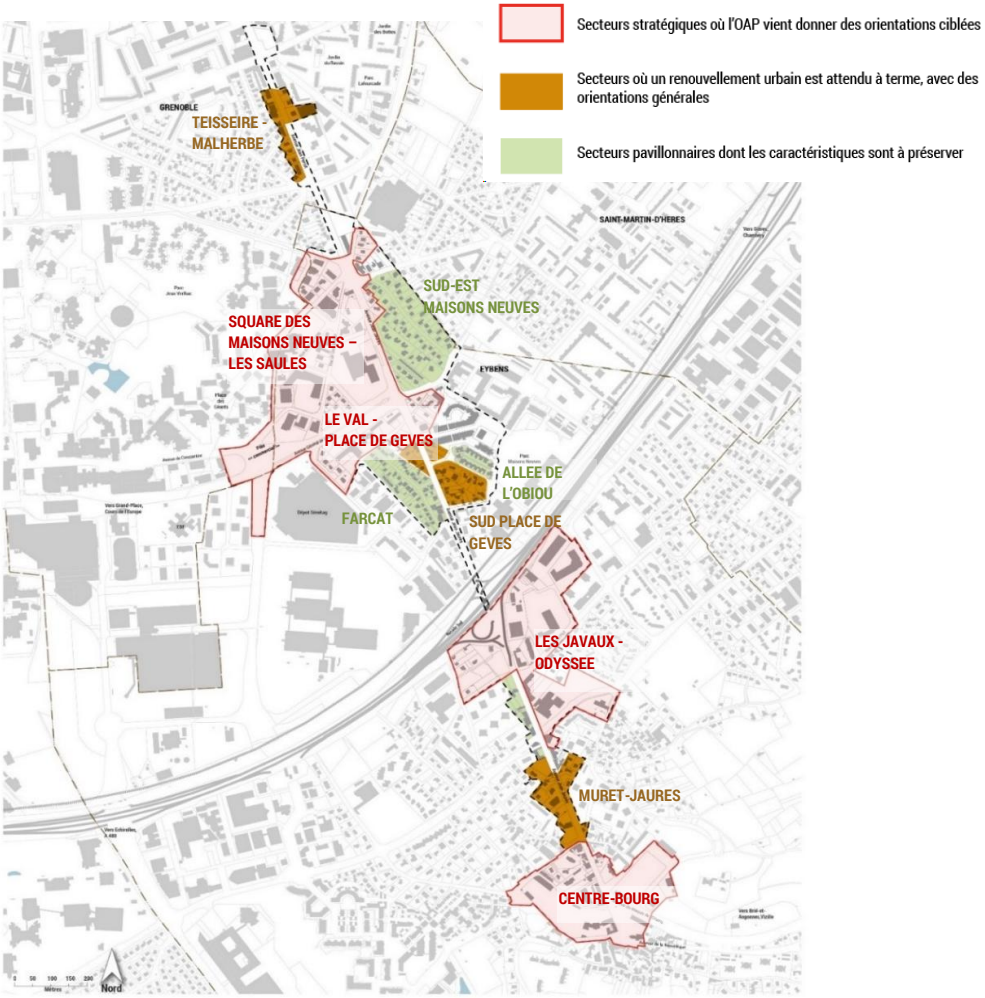
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

DES ORIENTATIONS DIFFÉRENCIÉES SELON LA MUTABILITÉ ATTENDUE

Trois typologies de secteurs font l'objet d'orientations :

- **Des secteurs stratégiques** nécessitant une vision d'ensemble sur un secteur élargi (Orientations écrites détaillées et schéma graphique).
- **Des secteurs de renouvellement urbain, aux caractéristiques spécifiques**, s'insérant dans un tissu urbain peu dense, amené à faire l'objet de mutations probablement progressives. Les porteurs de projets situés sur ces secteurs tâcheront de proposer un projet sur plusieurs parcelles adjacentes. Ils sont invités à travailler un projet d'ensemble avec les éventuels projets mitoyens. (Orientations communes écrites)
- **Des secteurs pavillonnaires à préserver du fait de leurs qualités :** ensembles urbains homogènes, jardins, densité végétale en cœur d'îlot ou en lisière, capacité à offrir des espaces de respiration sur l'axe … (Orientations communes écrites).

Pour chaque secteur concerné des éléments de contexte, non opposables, sont précisés. Ils sont accompagnés d'orientations opposables à toutes personnes concernées.



Types de secteurs traités dans l'OAP selon le niveau de mutation attendu

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION S'APPLIQUANT A L'ENSEMBLE DE L'OAP

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- **Renforcer le rôle fédérateur des polarités, la qualité des espaces publics et mailler les rives de l'avenue avec les espaces urbains environnants.**
  - Accompagner chaque polarité (place Allende, square des Maisons Neuves, place de Gèves, square et parking de l'écoquartier du Val, abords de l'Odyssée, place de Verdun, ex-stade Piot) d'espaces publics qualitatifs et végétalisés en augmentant les espaces désartificialisés et en apportant de l'ombrage.
  - Mettre en œuvre des espaces publics aux abords des équipements actuels ou futurs : Gymnase Malherbe, Maison des Habitants et Bibliothèque Teisseire-Malherbe, École du Val, Odyssée, Ancien Stade Piot (future prairie urbaine).
  - Assurer l'inclusion pour toutes et tous, la rencontre et les liens sociaux depuis l'avenue, par les choix de conception, de mobilier, …
  - Aménager des rues secondaires comme espaces apaisés, en contrepoint du caractère structurant et animé de l'avenue. Les rues secondaires sont supports de végétalisation et de services urbains variés : mobilités actives, gestion des déchets, espaces de convivialité, espaces végétalisés éventuellement gérés par les habitants… Et proposer des continuités vers les espaces verts, et les équipements latéraux à l'avenue.
  - Mettre en œuvre le « chemin des parcs » pour connecter les parcs existants, développer les mobilités actives (piétons et cycles) et ponctuer l'avenue avec une présence du végétal amplifiée lorsqu'elle croise le chemin des parcs. Il s'agit de signifier la proximité d'un parc, square, ou venelle en étirant les qualités paysagères « connexes » jusqu'à l'avenue.
  - Mettre en œuvre des « belvédères » qui ouvrent sur le grand paysage, par le végétal, l'aménagement d'espaces publics, le mobilier urbain et les usages proposés : ancien Stade Piot (future prairie urbaine), place de Verdun.

- **Participer à qualifier et structurer l'avenue par les nouvelles opérations tout en garantissant la préservation des éléments paysagers et bâtis identitaires et la mixité des formes urbaines et des typologies d'habitat**
  - Prendre en compte le **contexte urbain** pour chaque nouvelle opération :
    - **Élaborer une analyse de site** et en développant un argumentaire de conception : Analyse fine des caractéristiques urbaines, architecturales et paysagères du site de projet, repérage des éléments existants remarquables (muret, venelle mitoyenne, arbre, haie, bâtiment, vue …), justification de leur prise en compte ou non dans le projet, conformément au cadre fourni au sein de l'OAP thématique "paysage et biodiversité" ;
    - **Inscrire la conception architecturale dans un contexte de paysage urbain et de fonctionnement résidentiel à l'échelle de l'ilot / macrolot** en tenant en compte des vis-à-vis, de l'orientation solaire avec les ombres portées, des capacités à créer un îlot de fraîcheur, des vues proches et lointaines…
    - **Concevoir des opérations de renouvellement urbain avec une taille critique significative du tènement**, afin de permettre une bonne insertion urbaine et d'éviter un urbanisme « à la parcelle ». Cela nécessite un effort de remembrement parcellaire par les acteurs privés.
    - **Préserver le patrimoine bâti repéré** à la présente OAP et au règlement graphique du PLUi qui participe à affirmer l'identité de l'avenue, à qualifier ses différentes séquences ;
    - **Varier les typologies architecturales selon le contexte environnant**, en cherchant une réécriture contemporaine mais ancrée : volumétries, hauteurs, toitures en pentes ou non, tailles des ouvertures ;
    - **Proposer un épannelage du bâti** qui soit adapté à l'intégration des nouvelles constructions dans leur environnement urbain, pour assurer une transition harmonieuse avec les bâtis existants. Des derniers étages en attique seront notamment pertinents en tissu de faubourg, de bourg ou pavillonnaire ;
    - **Réduire au maximum les co-visibilités avec l'habitat existant** ou en prévoyant des dispositifs pour les réduire (brise-vues, orientations des espaces de vie et des espaces extérieurs, etc.).
  - Soigner le **rapport à la rue** des nouvelles opérations :

- **Végétaliser systématiquement le pied d'immeuble**, même en cas de faible retrait (fosses plantées en pied de mur ou "frontages" par exemple) ;
- **Proposer des locaux à usage communs en rez-de-chaussée :** local vélo, hall d'entrée, pièce commune, porche qualitatif (avec un traitement en sous face du porche, des serrureries à l'identité domestique et non pas industrielle ou standardisé) ;
- Limiter **l'implantation de logements en front de rue**. Si des logements sont programmés en rez-de-chaussée, favoriser leur implantation en cœur d'ilot et anticiper le besoin d'intimité avec des serrureries et une végétation adaptée ;
- **Concevoir des rez-de-chaussée lumineux et transparents sur l'espace public**, qui laissent apercevoir les cœurs d'îlot végétalisés et les locaux communs. Créer ainsi une relation visuelle entre l'entrée dans le bâtiment et l'espace public. En cas d'accueil de stationnement, le socle du bâtiment fera l'objet d'un traitement architectural soigné et qualitatif ;
- **Concevoir les façades sans pignon aveugle et en limitant les locaux techniques donnant sur l'espace public.** En cas d'implantation en peigne, les pignons feront l'objet d'un traitement architectural soigné. Plusieurs traitements sont possibles pour les pignons, comme :
  - Aménager des rez-de-chaussée actifs dans les polarités, avec la possibilité de le prolonger entre les bâtiments ;
  - Mettre en valeur l'entrée des modes actifs pour inciter et faciliter ces déplacements, et ne pas la traiter comme une entrée secondaire ou annexe ;
  - Qualifier les étages en façade habitée avec des balcons, des volets.
- **Proposer des clôtures qualitatives**, non standardisées accompagnée d'une végétation diversifiée issue de la palette végétale présentée dans l'OAP thématique « Paysage et biodiversité », non monospécifique et offrant une transparence visuelle depuis la rue, même en cas de modification des clôtures ;
- **Garantir un confort d'usage des façades habitées** sur l'avenue :
  - Apporter une urbanité à l'avenue avec la composition de la façade (volumétries, calepinage, matériaux…) ;
  - Mettre à distance les balcons avec jardinières intégrées ;
  - Proposer des volets toute hauteur permettant l'ombrage et l'isolation acoustique sur les balcons ;
  - Assurer une dimension généreuse des ouvertures ;
  - Proposer des coursives habitées …
- **Créer des césures dans ce nouveau front urbain**, afin de maintenir des ouvertures paysagères orientées vers l'est et l'ouest, vers les massifs du Vercors et de Belledonne. Ces porosités visuelles permettent les vues et accès à l'intérieur des grands ilots (Secteur Citroën) ou vers les jardins situés en second rideau, sur les parcelles plus étroites (secteur Teisseire/Malherbe). Elles sont repérées comme "implantation discontinue" au document graphique D1.
- **Assurer la perméabilité des grands ilots existants** et les relier par une trame verte structurante. S'inspirer des nombreuses rues résidentielles attenantes à l'avenue et des venelles très présentes à Eybens. Les opérations de grandes envergures doivent proposer des espaces apaisés connexes à l'avenue.

▪ **Développer la place de la nature et les qualités environnementales et garantir un accès piéton à des espaces verts de proximité**

- **Préserver, conforter et valoriser les espaces et les structures végétales existantes** (privés ou publics). Conformément aux éléments repérés sur le document graphique de la présente OAP, l'implantation veillera à conserver les arbres remarquables, les potagers, les vergers. Toute suppression d'élément végétal sera étayée par l'analyse du contexte et du parti pris architectural. Le projet pourra proposer autant d'éléments végétaux en remplacement de ceux supprimés, en s'inspirant des motifs existant alentours (caractère "jardiné", vergers, arbres à fort potentiel d'ombrage…).
- Augmenter significativement les « frontages » végétaux au pied des opérations le long de l'avenue Jean Perrot-Jean Jaurès, restituant les motifs paysagés de la ville-parc :
  - **En cas d'implantation "à l'alignement"**, sur lequel l'espace public ne prévoit pas une bande végétale en accompagnement du trottoir, un **retrait végétalisé** sera opéré. Il proposera une diversité d'essences végétales et de typologies : plantes couvrantes au sol, grimpantes…
  - En cas d'implantation en peigne, les pignons seront également accompagnés d'espaces végétaux en pied d'immeuble. Les espaces laissés libres entre les bâtiments seront systématiquement plantés, ils constitueront des accroches paysagères sur la rue offrant des perméabilités visuelles et/ou piétonnes sur les intérieurs d'ilots.

- **Créer de nouveaux espaces arborés sur les abords de l'avenue**, conformément au plan canopée, via le réaménagement d'espaces publics (ancien Stade Piot reconverti en prairie urbaine, le square arboré face à la place de Gève, sous l'éco-quartier du Val), les nouvelles opérations ou la possibilité laissé aux habitants de planter (fosses en pied de mur) :
  - **Assurer une conception paysagère du projet architectural** pour proposer une diversité d'espaces végétalisés associés au bâti
  - **Privilégier le caractère naturel des jardins et des limites végétales** (essences indigènes non taillées, matériau naturel, forte présence de l'herbe…) ;
  - **Végétaliser les espaces de stationnement extérieurs**, à minima conformément au PLUI et en suivant les orientations spécifiques liées à l'unité paysagère concernée, exprimées dans l'OAP Paysage et Biodiversité.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENT

- **Réduire ou supprimer les fractures urbaines de l'avenue**
  - **Aménager des continuités piétonnes sur tout le linéaire de l'avenue** ainsi que sur certaines transversales afin de redonner une place majeure au piéton et une continuité de liaisons de qualité entre les quartiers limitrophes (largeur, nature des matériaux, sécurisation vis-à-vis de la circulation automobile, végétalisation…). Quand ceux-ci existent déjà, améliorer la sécurisation et la lisibilité.
  - **Augmenter les traversées sécurisées de l'avenue pour les piétons et cycles**, notamment sur les espaces de polarités : Place Allende, Square des Maisons Neuves, Bourg d'Eybens, place de Gèves - Ecoquartier du Val, secteur de l'Odyssée.
  - Apaiser le croisement de l'avenue Jean Jaurès avec l'avenue Charles-de-Gaulle au profit des modes actifs (actuel rond-point).
  - Améliorer les franchissements piétons et cycles au-dessus de la rocade sud.
- **Assurer un meilleur partage modal de l'avenue, adapter la voirie aux mobilités actives, garantir le confort et la sécurité des piétons et cyclistes**
  - **Réaliser une piste cyclable bidirectionnelle**, confortable et sécurisée, **sur tout le linéaire de l'avenue de Grenoble à Eybens** et le maillage avec les pistes cyclables existantes, en intégrant les enjeux de ralentissement lors des traversées de pôles de vie en faveur des piétons.
  - **Améliorer le niveau de service existant pour les cycles :** raccordement au réseau structurant « chronovélo », services (station vélo).
  - Réduire la vitesse et le bruit des véhicules motorisés via des aménagements et revêtements spécifiques.
  - **Optimiser le fonctionnement des transports en commun**, les parcours des bus, le confortement des pôles multimodaux, en les rendant plus lisibles, identifiables et confortables. L'objectif est de prioriser la circulation des transports en commun sur la circulation des véhicules individuels.
  - Rationnaliser les espaces de stationnement :
    - Conserver une offre de stationnement pour les besoins des commerces et activités des quartiers, sur les voies secondaires ou sous forme de poches ;
    - Créer une offre de stationnement résident complémentaire dans les nouvelles opérations.
  - **Limiter les entrées charretières** (accès parking) **sur l'avenue**, au profit de larges trottoirs attractifs pour les piétons. Pour cela, favoriser des opérations d'ensembles issues de remembrement parcellaire, avec un accès sur les rues secondaires.
  - **Intégrer systématiquement un local vélo.** L'espace de stationnement vélo doit être pratique et attractif, facile d'accès. Dans l'aménagement intérieur du local vélo, l'ergonomie des circulations et des manœuvres avec le vélo, ainsi que la possibilité d'accéder aisément à son vélo (espacement suffisant entre deux vélos stationnés) seront attentivement prix en compte. Pour inciter à la pratique et améliorer la qualité d'accueil, l'abri vélo peut être complété d'équipements de confort et d'ergonomie : station de réparation multiservices : pompe et outils par exemple. La conception de ce local **appliquera les recommandations du guide ministériel d'aide à la conception de locaux vélos** : https://cloud.grenoblealpesmetropole.fr/index.php/s/6sApZWM9TYKotFk

HABITAT, ÉCONOMIE ET ÉQUIPEMENT

- **Offrir une réelle qualité d'habiter sur l'avenue Jean Perrot - Jean Jaurès : d'une route à la rue habitée**
  - Prendre en compte la situation spécifique d'une implantation sur une avenue passante, pour la conception de logement de qualité. La conception des logements s'attachera notamment à suivre les préconisations spécifiées au sein des référentiels de conception Eybinois et Grenoblois. Une attention particulière sera notamment portée à :

- Rechercher des vues et de la luminosité dans les logements en privilégiant une conception et une implantation des constructions ménageant ces ouvertures que l'implantation soit en peigne ou non ;
- Limiter l'exposition des façades habitées aux nuisances ou traiter les façades exposées par des dispositifs de mise à distance : coursives, lieux communs, retrait végétalisé, double peau, recul des étages habités (implantation en escalier) … ;
- Favoriser un système de distribution pensé comme un espace qualitatif du quotidien : coursive et distribution verticale ouverte sur l'extérieur qui apparaît comme une extension du logement, un lieu commun de vie et d'appropriation par les habitants ;
- Favoriser des espaces extérieurs (loggia, terrasse et balcon) appropriables (rangements, jardinières, assises…) respectant les principes bioclimatique (protections solaires…).

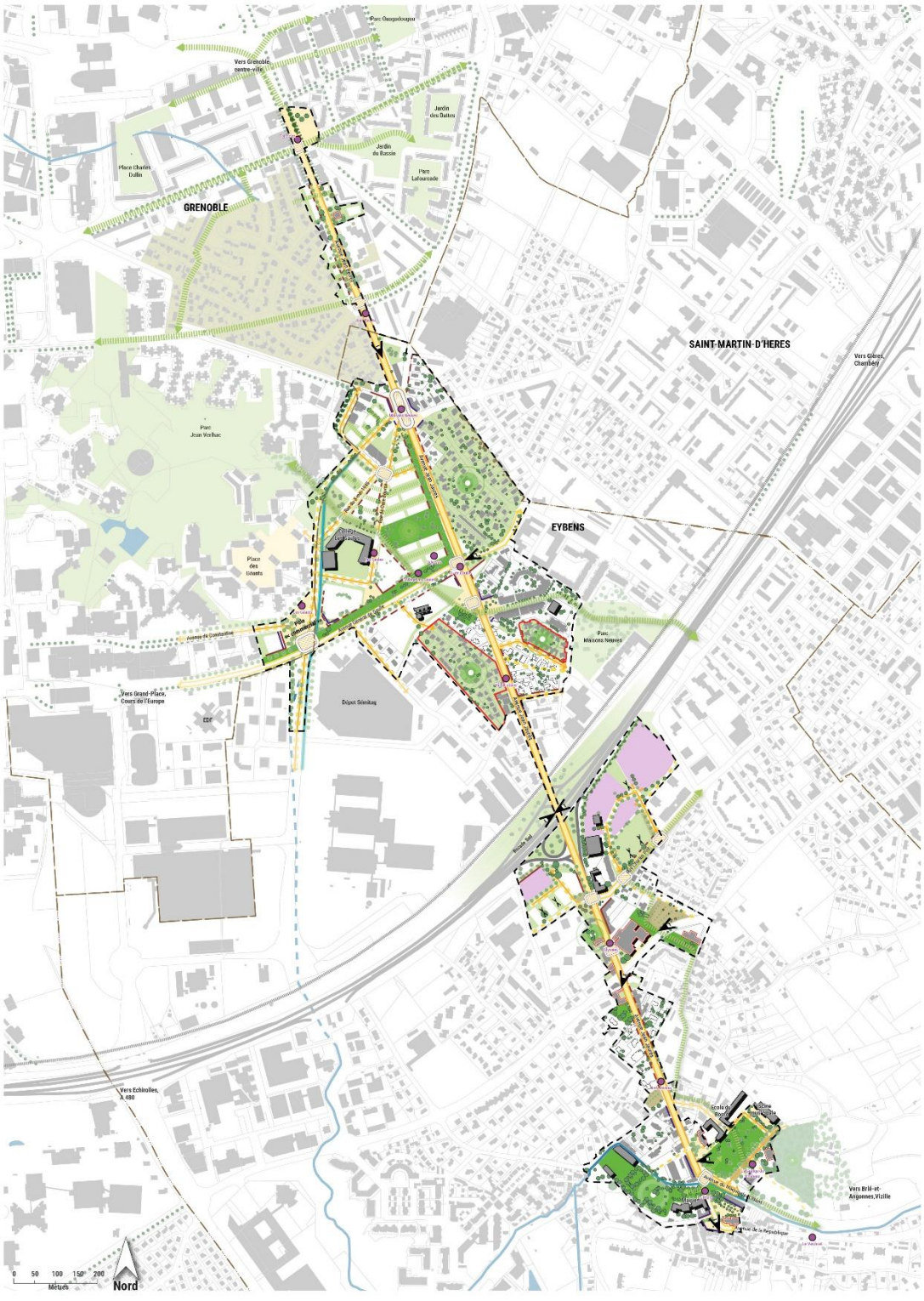
- Proposer une variété des typologies de logements (petits collectifs, habitat intermédiaire, collectif, attiques, individuel dense) pour répondre aux parcours résidentiels, au contexte urbain environnant et pour garantir une mixité des formes urbaines.
- Privilégier une implantation « en peigne » lorsque la taille du tènement le permet :
  - Cela nécessite des tènements conséquents pour être mis en œuvre (minimum de 12 à 14m entre chaque bâtiment). De fait, elle ne doit pas être systématisée et se faire au détriment du contexte existant.
  - Cela permet « d'habiter sur l'avenue » malgré son caractère passant :
    - **Améliore la qualité de vie des logements :** une orientation nord / sud propice à une conception bioclimatique (logement traversant) et un ensoleillement naturel ;
    - **Améliore la qualité résidentielle** avec des logements adressés sur des cœurs d'ilots et non pas sur l'avenue ;
    - **Favorise une organisation des stationnements restreinte sous l'emprise bâtie**, et libère de la place pour des espaces plantés de pleine terre ;
    - **Rythme l'avenue**, entre une façade bâtie et des percées visuelles et végétalisées.

- **Conforter les pôles de vie et accompagner la diversification de l'offre commerciale, tout en favorisant la mixité urbaine fonctionnelle**
  - Conforter les pôles de commerce de proximité existant implantés sur l'avenue :
    - Intégrer de nouvelles cellules commerciales et d'activités économiques, en rez-de-chaussée des nouvelles opérations, prioritairement aux angles des ilots et compatibles avec l'habitat ;
    - Limiter le commerce diffus par le transfert/regroupement d'activités.
  - **Assurer une offre de stationnement en lien avec ces polarités**, tout en proposant un report modal vers le vélo ou les transports en commun.

BIOCLIMATISME

- **Offrir un confort climatique sur l'avenue (espaces publics)**
  - Redonner une **structure végétale aux voiries**, stationnements et espaces publics afin de lutter contre les îlots de chaleur.
  - Gérer le **stationnement sous l'emprise bâtie**, pour favoriser la pleine terre et la végétalisation et limiter l'imperméabilisation des sols.
  - Permettre une **bonne circulation de l'air** et **limiter l'effet canyon** sur l'avenue (concentration de polluant et surchauffe estivale), en réalisant des discontinuités dans le bâti implanté en alignement, ou en présentant des modulations de hauteurs.
- **Assurer le confort d'été et d'hiver des bâtiments via une conception bioclimatique, conformément à la RE2020**
  - Veiller au **confort d'été** des logements ou locaux d'activités.
  - Privilégier des principes constructifs sobres, frugaux, et réversibles, de haute qualité environnementale et garantissant une bonne performance énergétique.
  - Proposer des **bâtiments de faibles épaisseurs**, favorisant le principe de logement traversant et ainsi donc l'éclairage et la ventilation naturelle.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITES COMMUNALES
- Av. de la République — TOPONYME
- BÂTI
- PARCELLAIRE
- EQUIPEMENT EXISTANT

VOIRIE - MOBILITÉ

- CRÉER OU REVALORISER UNE CONTINUITÉ PIÉTONS/CYCLES
- CRÉER OU REQUALIFIER UNE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE
- CRÉER OU REQUALIFIER UNE VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE
- REQUALIFIER LE CARREFOUR AU PROFIS DES MODES ACTIFS
- Odyssée — ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

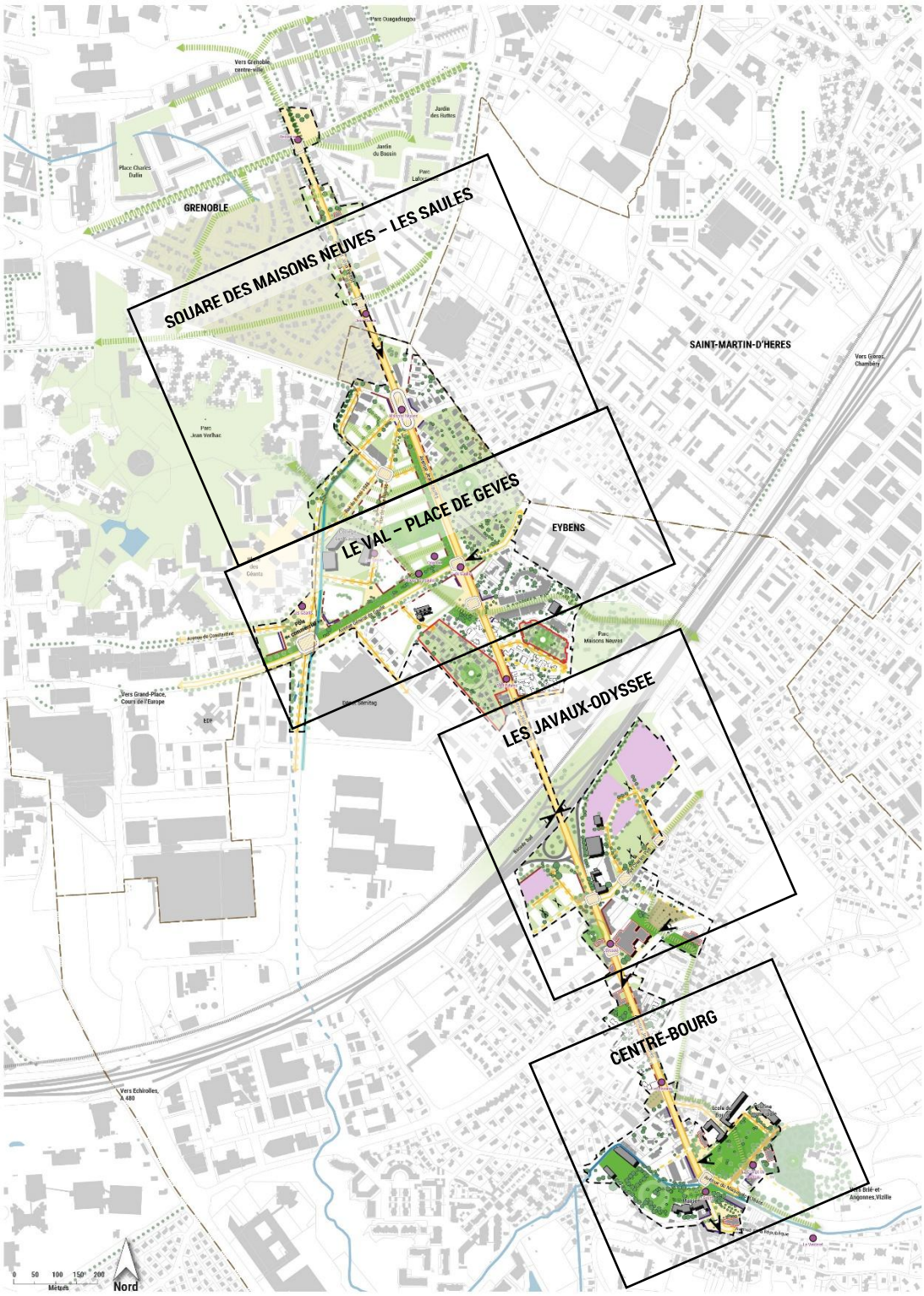
AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- COURS D'EAU
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- PRÉSERVER LA TRAME BOISÉE EXISTANTE
- CRÉER OU VALORISER UN ESPACE COMMUN PAYSAGER
- PRÉSERVER LES ARBRES EXISTANT
  - INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
  - NON-INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
- IMPLANTER DE NOUVEAUX ARBRES
- CRÉER UNE TRAME VEGETALE LE LONG DES AXES DE CIRCULATION STRUCTURANT
- CONSERVER L'ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ASSURER LA CONTINUITÉ VÉGÉTALE
- AMÉNAGER UN ESPACE PUBLIC (PLACE, ...)
- AMÉNAGER UNE AIRE DE STATIONNEMENT
- CONFORTER L' ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER EXISTANT
- DEVELOPPER L' ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER
- CRÉATION OU RENFORCEMENT DE HAIE ARBORÉE ET ARBUSTIVE AVEC UNE IMPLANTATION DE TYPE NATURELLE

PATRIMOINE BÂTI - HABITAT - ECONOMIE - EQUIPEMENT

- VALORISER LE BÂTI IDENTIFIÉ AU PATRIMOINE
- BÂTI DONT LA MUTATION EST ATTENDUE
- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- CRÉER UN FRONT BÂTI DONNANT SUR L'ESPACE PUBLIC
- SECTEURS A VOCATION ECONOMIE
- LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION PAR SECTEURS



SECTEUR « SQUARE DES MAISONS NEUVES – LES SAULES »

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

- **Un rôle d'Entrée Est de la Centralité Sud Métropolitaine et de la Ville d'Eybens**
  - Un secteur qui marque l'entrée Nord de la commune d'Eybens, mais aussi l'entrée dans la "Centralité Métropolitaine Sud" / " GrandAlpe".
  - Concernant le square des Maisons neuves, l'espace public est aujourd'hui intégralement dédié aux mobilités motorisées et ne réunit aucune composante d'un square. Ce square et le rond-point De Gaulle doivent gagner en urbanité, notamment par un meilleur rééquilibrage des mobilités, en faveur des mobilités actives, et une forte végétalisation.
  - Un secteur en mutation, dont la restructuration est engagée : projet de logements sur l'ex-Collège des Saules, restructuration de la Place des Géants, projet diffus aux abords de la rue du Vercors, projet en cours sur l'ex-station ENI au sud-est du square des Maisons Neuves, réflexion initiée sur le Cours de l'Europe dans le cadre de GrandAlpe, restructuration du dépôt TAG.

- **Un secteur impacté par d'importantes fractures urbaines**
  - D'importantes coupures urbaines isolent et morcèlent le secteur (autopont rue Raymond Chanas, rond-point sur l'avenue du Général de Gaulle/ avenue de Constantine, largeur importante des voiries périphériques, voie d'essai du tramway, emprises foncières impénétrables (concession automobile, ancien collège des Saules, dépôt SEMITAG, site HP...).
  - Les pénétrations à l'intérieur du quartier sont confidentielles (étroitesse des voies de desserte, complexité du parcours de la ligne 12 de bus, invisibilité du collège des Saules depuis les axes majeurs...).
  - Un secteur encadré par deux axes majeurs, requalifiés à moyen terme en boulevards urbains : l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Charles de Gaulle (cours de l'Europe).

- **Un secteur très hétéroclite**
  - Coupé par une limite communale, le secteur est constitué au nord-ouest du quartier 2 de la Villeneuve de Grenoble auquel s'accroche le collège des Saules, tandis que des activités économiques et commerciales (Lidl /concession automobile – Piccard, place des Maisons Neuves...) structurent les parties est et sud-est. Un habitat individuel mixé à un bâti artisanal sépare ces deux principales entités. A l'Est, se trouve un ilot pavillonnaire de part et d'autre de la rue René Descartes doté de qualités paysagère dont la préservation est souhaitée dans le cadre de la présente OAP (secteurs pavillonnaires à préserver).
  - Du fait de cette diversité, ce secteur est un lieu de couture entre deux unités paysagères distinctes : "la ville parc" et "la plaine urbaine". Les concepteurs devront prendre en compte ce statut d'entre-deux.
  - Du point de vue commercial, le pôle de la place des Géants sera réaménagé, le pôle de proximité du Square des Maisons Neuves se maintient et une réflexion est en cours sur la structuration d'une nouvelle polarité commerciale avenue de Constantine.

- **Une nature à révéler et mailler**
  - Des espaces arborés confidentiels (jardins privés, alignements...) encadrés de tènements économiques très minéraux, d'un couvert végétal important du côté du parc Jean Verlhac et d'une ambiance "jardinée" sur les tissus pavillonnaires à l'Est de l'avenue Jean Jaurès. Des liaisons piétonnes peu lisibles et parfois confidentielles entre les différents secteurs du quartier, lui donnant peu de cohérence et d'identité.



Extrait du schéma de l'OAP, voir légende aux Orientations d'aménagement générales à l'axe

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- **Requalifier l'entrée est de GrandAlpe et l'entrée de ville d'Eybens**
  - Requalifier l'avenue du Général de Gaulle en faveur des modes actifs et de la végétalisation ;
  - **Anticiper les reconfigurations de voirie liées au développement des autres mobilités** (circulations piétonnes, pistes cyclables bidirectionnelles, passage en trolleybus des lignes C4 et C6, futur BHNS, ...) ;
  - Créer une identité de quartier autour des équipements publics majeurs (écoles, parcs...), de polarités économiques et commerciales.

- **Faire du square des Maisons Neuves un espace public accueillant la vie de proximité : une place urbaine du quotidien**
  - **Créer des espaces publics supports d'usages pour conforter cette polarité de proximité et cet espace d'intermodalité :** assises conviviales, services vélos, services en lien avec les TC, terrasses des commerces... et par la meilleure intégration des services existants (toilettes publics) ;

- **Apporter des sols fertiles, des plantations massives et ainsi un rafraichissement aux abords du square des Maisons Neuves**, sur la rue Voltaire en continuité avec le chemin des Alisiers, et la Place des Géants. Ces aménagements paysagers significatifs viennent **marquer le rôle de "seuil d'entrée" du Square des Maisons Neuves**, vers une future coulée verte bordant l'avenue Jean-Jaurès, vers le Sud (carrefour de Gaulle).

- **Structurer le Square des Maisons Neuves par un renouvellement des formes urbaines**
  - Implanter de nouvelles opérations venant structurer et animer les angles et les façades du Square des Maisons Neuves via :
    - Le bâti lorsqu'il est implanté "à l'alignement" en favorisant toutefois un pied d'immeuble accompagné par le végétal ;
    - L'espace public, en utilisant un vocabulaire urbain et non routier comme la situation actuelle, lorsque le bâti est en retrait ou en peigne.
  - Promouvoir une diversité des formes urbaines et de typologies sur les secteurs identifiés comme mutables, notamment en articulant le projet neuf avec les formes urbaines existantes. Sont ainsi préconisés :
    - Des bâtiments à l'alignement dotés d'une hauteur plus significative rue Galilée (PFU R+4 17m) en cohérence avec les formes urbaines existantes alentours (R+4, R+3 + attique) et avec l'opération sur l'ex station-service ENI ;
    - Une grande diversité de typologies sur les îlots à l'ouest encadrés par les rues Voltaires, Paul Helbronner, rue du 8 mai 1945, rue Albert Camus : du petit collectif à l'intermédiaire voire à l'individuel dense ;
    - Une implantation discontinue sur l'avenue Jean Jaurès pour garantir des percées visuelles et végétalisées sur le Vercors et Belledonne depuis l'avenue, garantir la qualité des logements et améliorer le confort d'usage sur l'avenue (voir Orientations générales).
    - Sur le tènement de la concession automobile, rythmer les formes urbaines avec des batiments plus bas le long du cours Jean Jaurès et plus haut en cœur d'ilot, en traitant les derniers étages en attiques.

- **Développer des qualités paysagères afin de garantir une réelle qualité de vie, d'éviter le phénomène d'îlot de chaleur urbain, de conforter la trame verte :**
  - Aménager un parc sur une partie du tènement de la concession automobile afin de végétaliser massivement le secteur, d'étendre la ville Parc dans l'esprit de "parc habité", de créer une continuité avec la Plaine des Saules et le Parc Jean Verlhac, de donner davantage à voir le Collège des Saules.
  - Mettre en œuvre le "Chemin des parcs" permettant de relier le parc Jean Verlhac avec le Parc des Saules, le futur parc prenant place en partie sur le tènement de la concession automobile jusqu'au Parc des Maisons Neuves, en passant par l'écoquartier du Val. Ce chemin de parc prend appui sur des venelles et rues existantes à conforter (parvis collège des Saules, rue Albert Camus).
  - Aménager une coulée verte de 15 à 20m le long de l'avenue Jean Jaurès (gagnée sur l'espace privé - à l'Ouest) et Général De Gaulle qui vient asseoir le tènement dans un socle végétal, améliorant le caractère paysager du secteur.
  - Sur le tènement de la concession automobile, végétaliser les cœurs d'ilots et les immeubles (toitures végétalisées, jardinières, jardins partagés...). Les cœurs d'îlots seront un lieu arboré, accessible, apaisé, dévolu à des usages multiples pour tous publics (jeux d'enfants, jardin...)
  - Mettre en valeur le Verderet pour révéler la présence de l'eau dans l'espace public.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Mettre en œuvre un renouvellement urbain favorable à une meilleure lisibilité de la polarité de quartier et à son animation**
  - Créer une centralité de proximité autour de l'ilot "ex Lidl" - l'avenue de Constantine.
  - Renforcer la polarité commerciale du Square des Maisons Neuves, selon les opportunités de restructuration et les nouvelles constructions, avec une offre de proximité et du quotidien, en capacité de capter les flux TC / cycles.
  - Conforter la fonction résidentielle sur le reste du secteur.

- **Renforcer la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle, développer les aménités du quartier, au bénéfice de ses habitants et usagers**

- Proposer une grande diversité de formes urbaines sur ce secteur : collectif, petit collectif, intermédiaire, notamment sur les îlots à l'ouest du tènement de la concession automobile, qui permette une variété de typologies de logements, facilitant les parcours résidentiels des habitants et permettant une meilleure mixité sociale et générationnelle.
- Adopter un principe d'épannelage des constructions permettant des hauteurs plus importantes en cœur du tènement de la concession automobile et plus faibles sur les rives (avenue Jean Jaurès, rue Cure Bourse), afin de soigner l'intégration de l'opération, préserver l'intimité de l'habitat existant et offrir à tous des vues sur le grand paysage.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Opérer un rééquilibrage modal sur le Square des Maisons Neuves pour une polarité plus urbaine et plus accueillante**
  - Réduire l'espace dévolu aux transports motorisés (voiture, bus) en faveur des piétons et du végétal.
  - Reporter l'offre de stationnements sur les rues secondaires.
  - Mieux qualifier les arrêts des transports en commun, en intégrant et valorisant l'arrêt du C4 et de la ligne 12.

- **Assurer une meilleure cohésion urbaine en renforçant les liens entre les quartiers**
  - Prolonger le chemin des Alisiers via la requalification de la rue Voltaire en faveur des piétons et de sa végétalisation, ainsi que son possible élargissement en lien avec la mutation du foncier qu'elle borde.
  - Supprimer l'autopont d'accès à la rue Raymond Chanas et créer une liaison douce (piétons-cycles) nord/sud permettant la structuration d'une centralité de quartier à la charnière entre le nord et le sud de l'avenue Général de Gaulle, accompagnée d'ouvertures visuelles sur le secteur des Géants.
  - Aménager des continuités piétonnes/cycles insérées dans une nouvelle trame paysagère qui permet de replacer les modes actifs au cœur des aménagements :
    - ouest/est entre le square des Maisons Neuves et la place des Géants via la rue Voltaire/ chemin des Alisiers ;
    - nord/sud entre le secteur des Saules et le secteur du Val, depuis le parc de Jean Verlhac jusqu'au parc des Maisons Neuves, via la rue Albert Camus ;
    - par les venelles et parcs qui seront créés lors de l'opération sur le tènement Citroën, permettant sa perméabilité.
  - Réaménager le carrefour entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue du Général de Gaulle afin de lui donner un caractère plus urbain, notamment par un espace public qui participe à structurer et favoriser l'intermodalité des Chronobus C4, C6, bus 67 et bus 12.
  - Réaménager la rue du Vercors, permettant une mixité et une qualité d'usage entre les piétons, les cycles, les véhicules, les bus à haut niveau de service (BHNS) et des espaces laissés à la végétation.

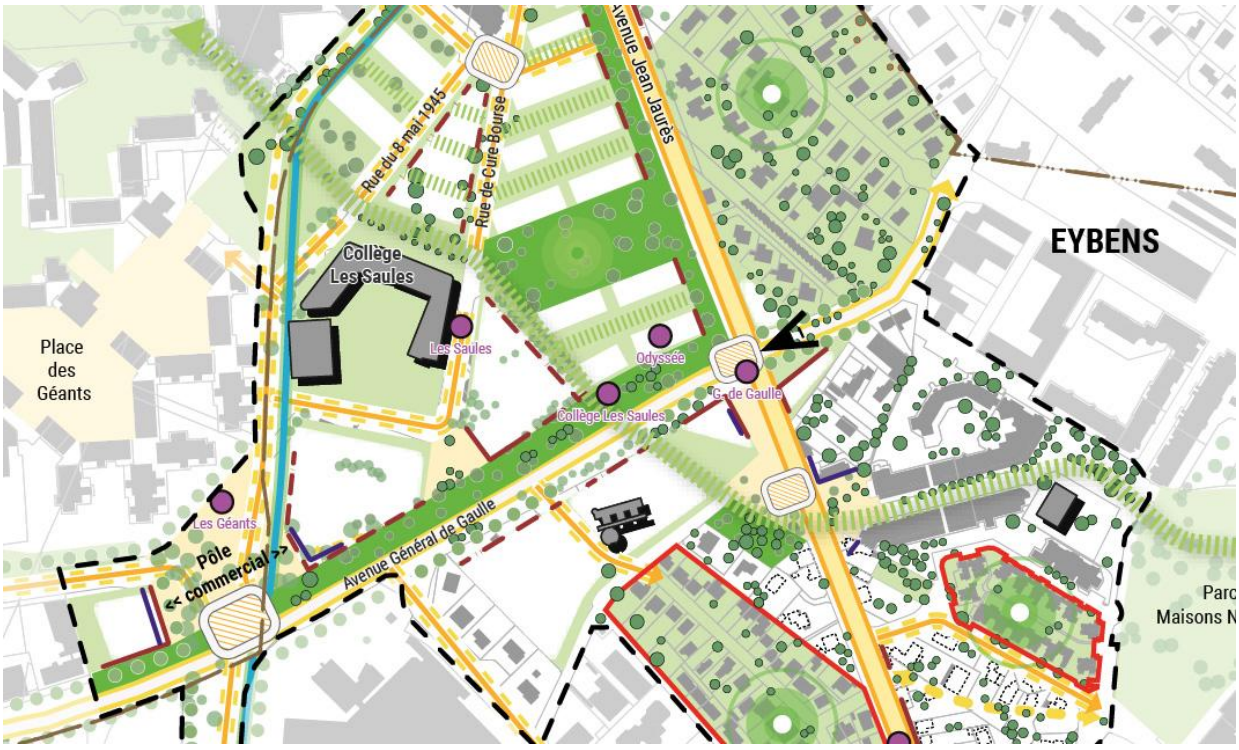
- **Limiter la place de la voiture en cœur du projet, en cas d'opération d'aménagement au sein du tènement de la concession automobile**
  - Garantir une mise-en-œuvre de la desserte s'intégrant dans le traitement paysager de l'ensemble du site, notamment dans le traitement des matériaux de sol et des abords (perméabilité, plantations, etc.).
  - Limiter l'emprise du linéaire dédié à la desserte véhicule en matière de gabarit ou de longueur. Préférer des gabarits de voie minimums, voire inférieurs, afin d'assurer un trafic apaisé.
  - Localiser les accès véhicules au tènement de la concession automobile Cure Bourse et non sur l'avenue Jean Jaurès.

SECTEUR « LE VAL – PLACE DE GEVE »

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

En accroche sur deux avenues métropolitaines majeures, l'avenue du Général de Gaulle (Cours de l'Europe) et l'avenue Jean Jaurès, ce secteur est doté d'une forte visibilité dans sa partie sud. L'écoquartier du Val représente la première opération d'ampleur marquant le renouvellement de ce secteur. Cette opération vient en confortement d'une polarité existante, la place de Gève.

- **Une articulation sud à penser, sans obérer les mutations futures**
  - Le secteur Le Val-Place de Gève va constituer une polarité urbaine renforcée avec la construction de l'éco quartier du Val. Celui-ci sera en partie adressé sur un rond-point actuellement routier, qui s'avère efficace en termes de cadence pour les Chronobus mais est dangereux et peu qualitatif pour les modes actifs.
  - Les possibles mutations du tènement Citroën et de l'angle sud-est du rond-point impacteront également l'ambiance paysagère et les usages de ce secteur, apportant davantage d'urbanité.
  - La requalification du cours de l'Europe offrira un nouveau visage, plus apaisée et végétal, à cette façade sud.
- **Un pôle de vie à apaiser et à développer**
  - Ce secteur mêle activités productives, habitat pavillonnaire et collectif et des équipements.
  - Les équipements situés autour de la Place de Gève en font un pôle de vie fortement fréquenté notamment par les enfants : école du Val, parc des Maisons Neuves, Maison des habitants.
  - Le nouvel écoquartier du Val propose des logements diversifiés organisés autour d'un parc, visant à accueillir environ 300 habitants d'ici quelques années. Des commerces sont prévus en rez-de-chaussée, sur l'avenue et sur le parking, complétant l'offre existante sur la Place de Gève.
  - La Place de Gève accueille principalement des services : notaire, salle de sport, médico-social, et pas de commerces de proximité.
  - La requalification de l'avenue Jean Jaurès doit permettre de signaler les traversées et améliorer le confort des piétons.



Extrait du schéma de l'OAP, voir légende aux Orientations d'aménagement générales à l'axe

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- **Renforcer l'urbanité de ce secteur :**
  - Mettre en œuvre des espaces publics qualitatifs, urbains, propices au confort piéton sur les angles du rond-point de Gaulle (Tènement Citroën et angle Sud-Est), en contrepoint des angles sud-ouest – nord-est marqués par des bâtiments.
  - Mieux intégrer les cycles sur le rond-point de Gaulle.
  - Améliorer la sécurisation et lisibilité des traversées piétonnes au niveau de la Place de Gève, vers l'écoquartier du Val.

- **Accompagner l'arrivée de l'éco-quartier par l'espace public et le végétal :**
  - Aménager un square public sous l'écoquartier du Val, en prolongement du cœur d'îlot végétalisé de la nouvelle opération, au droit de l'actuel parking faisant face à la place de Gève, rive Ouest de l'avenue Jean Jaurès. Ce parc permet la préservation et mise en valeur du végétal existant et permet la continuité du chemin des parcs. Il permet de faire de la place de Gève un véritable espace de proximité, une place traversante l'axe d'est en ouest, entre l'école primaire du Val et le Parc des Maisons Neuves

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Conforter la polarité Le Val - Gève**
  - Installer des cellules commerciales au sein de l'écoquartier du Val.
  - Accompagner l'arrivée de nouveaux habitants de tout âge, via l'écoquartier du Val (125 logements).

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Assurer une meilleure cohésion urbaine en renforçant les liens entre les quartiers,** par une traversée sécurisée, facilitée et plus urbaine, pour les piétons face à la place de Gève, notamment pour les familles et enfants entre les écoles du Val et des Maisons Neuves.

SECTEUR « LES JAVAUX - ODYSSEE »

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

C'est un secteur doté d'une urbanité plus marquée au fur et à mesure de la progression vers le sud, rendant la proximité du centre-bourg perceptible. Il comporte :

- Des tènements mutables à l'ouest de l'avenue Jean Jaurès ;
- Des tènements économiques en bordure de la rocade ;
- Des tènements économiques mutables pour de l'habitat le long de la rue Charles Piot.
- Des rez-de-chaussée commerciaux qualitatifs et dynamiques, marquant l'entrée dans la partie sud d'Eybens
- Un équipement public d'ampleur, la salle culturelle de l'Odyssée, accueillant la poste, une bibliothèque et une école de musique. Cette icône architecturale constitue également l'un des repères du bourg ;
- Du bâti ancien de centre bourg : ancienne ferme, habitat à l'alignement le long de l'avenue Jean Jaurès.

Il marque une « entrée de ville » du fait de la rupture provoquée par la rocade sud. Ce secteur est donc stratégique en raison de l'importance des tènements mutables (les Javaux) et des différents enjeux d'apaisement, de qualité d'entrée de ville et de structuration urbaine.

À terme, la requalification de l'avenue, avec l'amélioration des mobilités actives, permettra renouer les quartiers nord et sud d'Eybens.

- **Les Javaux : la croisée de différents flux de circulation**
  - Le secteur des Javaux est limité au nord par la rocade sud, avec ses différentes infrastructures d'entrée, de sortie et de traversée. Cela confère au secteur un aspect très routier.
  - Il est inscrit dans un fuseau d'intensification urbaine de SCoT, en raison de sa desserte par la ligne à haut niveau de service C4.
  - Les différentes rues (rue des Javaux, rue Charles Piot, rue Lamartine, rue Frédéric Chopin) présentent des aménagements vieillissants, où se côtoient des flux liés aux zones économiques et des quartiers résidentiels.
  - Pour les mobilités active, des pistes cyclables sont tracées le long de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Charles Piot. Un cheminement piéton limite quant à lui le tènement entre l'avenue Jean Jaurès et la rue des Javaux.

- **Des abords de la rocade, une entrée dans la commune de faible qualité paysagère et écologique**
  - Les abords de la rocade ainsi que ces voies de sorties et d'entrées sont accompagnés d'une végétation assez hétérogène, avec une diversité de hauteurs, de variétés d'arbres et d'arbustes, sans pour autant générer un paysage qualitatif.
  - La sortie vers la rocade est, le long du boulodrome, est composé d'une butte avec une végétation relativement diversifiée présentant différentes strates : on y trouve des arbres d'alignement anciens (frêne, peuplier, …) accompagnée d'une végétation basse, locale et spontanée (Sureau yèble, …) qui favorise la biodiversité, et également quelques arbres spontanés. En continuant plus à l'est, cette bande végétale se réduit à une simple bande herbacée. Quant à l'entrée ouest à Eybens depuis la Rocade, elle est également composée d'une butte avec quelques éléments arbustifs. Elle se prolonge à l'ouest par une végétation sauvage de milieu humide. Ainsi la végétation de ces voies nécessiterait d'être renforcée afin d'atténuer l'aspect très routier de cette entrée.
  - Le long de l'avenue Charles Piot, un ensemble arboré très entretenu (pin, érable, boulot, …) marque l'interface entre la voie et le bâtiment d'activité. Il est propice à la présence d'oiseaux mais l'absence d'une diversité de strates végétales ne favorise pas une riche biodiversité.
  - Au cœur du site, une haie épaisse (laurier, presle, vigne vierge, lierre, …) favorise la biodiversité.
  - Le bâti implanté à l'est de l'avenue structure peu cet axe, les nouvelles constructions côté ouest permettront de renforcer cette structure bâtie.
- **Une cohabitation des logements et des activités**

Les constructions présentent une forte hétérogénéité entre des activités, des commerces de non-proximité, des logements collectifs et des

logements individuels :

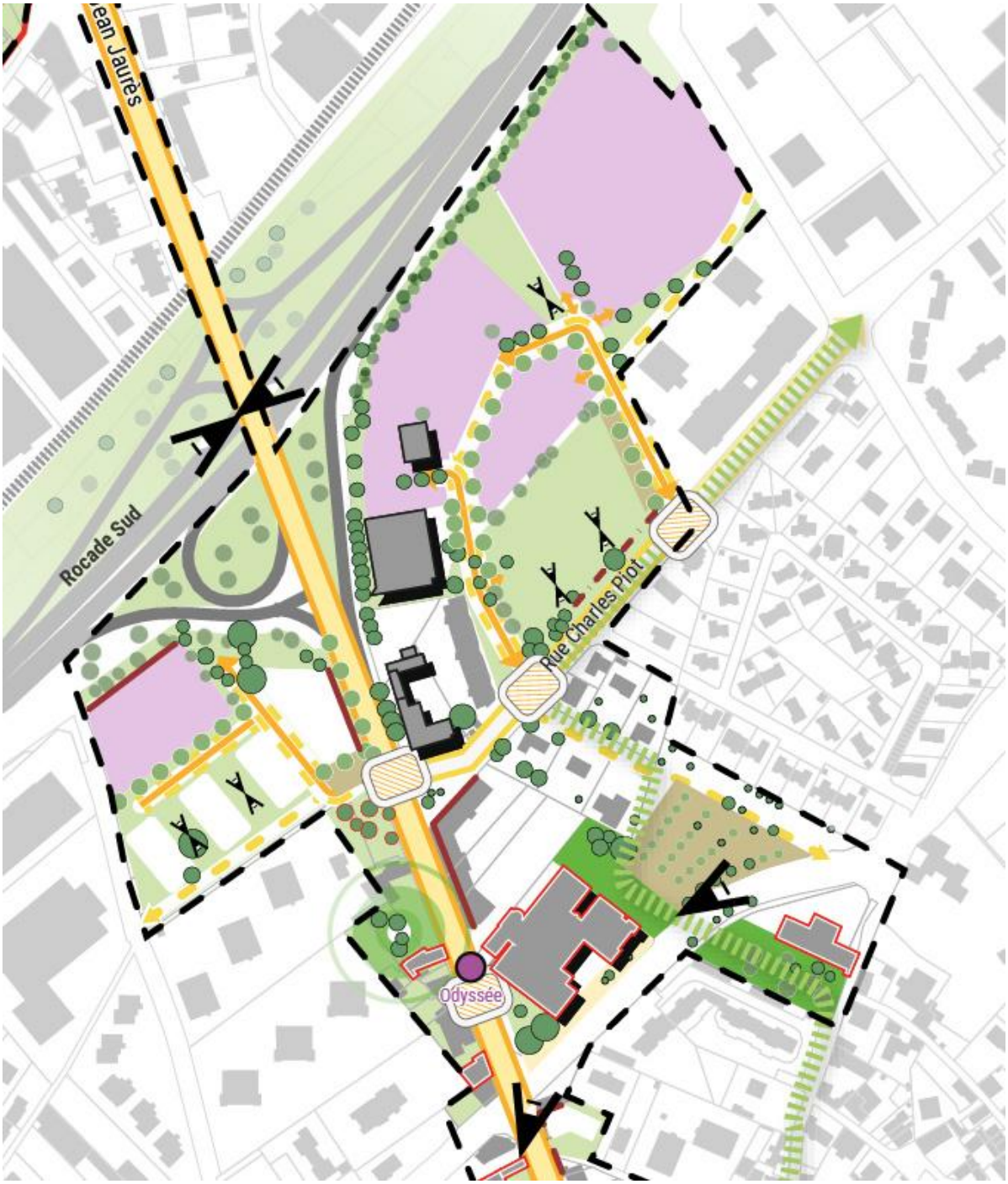
- La partie ouest de l'avenue Jean Jaurès est composée des maisons individuelles autour du tènement. L'une d'entre elles est implantée au plus proche de la sortie de la rocade ;
- En dehors du site de projet de projet à l'ouest des Javaux, deux grands hangars sont dédiés à des activités et du commerce de non-proximité ; quant au sud-ouest le tissu urbain est composé de petits collectifs insérés dans un parc résidentiel ;
- La partie est de l'avenue Jean Jaurès est composée d'un ensemble d'activités, d'entreprise, d'ateliers d'artisans, d'équipements (boulodrome), de la gendarmerie avec ces logements. Certaines de ces activités vont libérer du foncier en limite avec la rue Charles Piot permettant ainsi de proposer de nouveaux aménagements.

En dehors du site de projet à l'est, le tissu urbain est essentiellement résidentiel avec des logements collectifs et des lotissements d'habitat individuel.

Sur les Javaux, le réaménagement de l'ensemble du site permettra de dissocier les zones d'activités des quartiers résidentiels, afin de s'inscrire en cohérence avec le tissu urbain voisin. Ainsi il est souhaité un renforcement des activités le long de la rocade et renforcement des logements au sud du secteur.

- **Autour de l'Odyssée la structure urbaine est partagée entre du bâti de centre ancien et un patrimoine agricole**
  - Sur la rive ouest, l'ambiance « centre-bourg » est marquée par une diversité d'implantation, avec un alignement de bâtiments d'habitations mitoyennes et des maisons de maître. Ces dernières sont accompagnées de leur jardin et de leur dépendance ; elles témoignent également d'une ancienne vocation agricole.
  - Les maisons aux colorimétries chaudes et variées, ainsi que les agréments des maisons de maître (jardins, arbres, ferronneries) participent à la qualité de cette séquence.
  - L'ancienne ferme fait l'objet d'un classement au patrimoine afin de préserver ce témoignage de l'histoire agricole des lieux.

- **L'Odyssée, un équipement à fort rayonnement, à reconfigurer pour améliorer son intégration urbaine sur ses trois façades et son rôle urbain**
  - Le site de l'Odyssée bénéficie aujourd'hui d'une façade principale adressée sur l'avenue Jean Jaurès, accueillant commerces et terrasses, accompagnées par un espace vert et arboré, cerclé de clôtures.
  - Pourtant, son accès principal se fait par l'arrière, via le parking, où l'espace public autant que la façade ne sont pas traités comme des "avants" et des espaces publics.
  - La façade sud, donnant sur l'avenue Pierre Mendès France, n'est pas non plus traitée comme une façade principale ou valorisée. Pourtant, beaucoup d'usagers en provenance de Poisat perçoivent cette façade en premier, l'équipement étant pourvu d'un rayonnement extra communal.



Extrait du schéma de l'OAP, voir légende aux Orientations d'aménagement générales à l'axe

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Marquer qualitativement les abords de la rocade par une façade économique et d'équipements**
  - Développer, dans les projets neufs une cohérence des volumes bâtis et de leurs traitements de façade. Plusieurs types de volumes peuvent s'alterner pour rythmer le linéaire bâti visible depuis la rocade. Une cohérence des matériaux et des couleurs sera favorisée. Ces ensembles bâtis permettront de composer un écran sonore vis-à-vis des logements implantés plus au sud.
  - Développer un aménagement végétal structurant : cette façade urbaine sera accompagnée de différentes strates végétales avec un aspect naturel des plantations (haie arborée accompagnée d'une haie arbustive variée).
  - Dissimuler les espaces techniques collectifs, de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles depuis la rocade : ils permettront d'accueillir les stationnements, les espaces de dépôts, etc. Ils seront rythmés par de la végétation en pied de bâti ou le long d'aménagement piéton.
  - Mettre en œuvre des aménagements paysagers sur les espaces délaissés de la rocade afin de marquer cette porte du cœur d'agglomération, de donner à voir un signal d'entrée.
- **Marquer une distinction entre les activités/équipements et les logements**
  - Planter une haie arborée et arbustive conséquente indiquant une limite franche entre les zones économiques et mixtes.
  - Aménager des espaces végétalisés en cœur d'ilot ou entre les différents volumes bâtis destinés au logement.
  - Aménager des placettes en pied d'immeuble, dont une partie sera uniquement piétonne.
- **Un tissu de centre ancien à préserver**
  - Préserver le bâti historique, leurs jardins rive Ouest, et, quand cela est compatible avec le réaménagement de la voirie, les clôtures.
  - Mettre en valeur le corps de ferme faisant face à l'Odyssée, en cas de mutation.
- **Une présence végétale à préserver et développer**
  - Préserver le végétal existant : jardins privés et leurs arbres, arbres sur le tènement de l'Odyssée.
  - Aménager des espaces végétalisés valorisant la pleine terre en cas de mutation de la ferme.
  - Aménager un jardin privé en square public en conservant la végétation existante, en cas de mutation.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Une entrée de bourg sur « Muret-Jaurès » plus urbaine, dont les repères sont mis en valeur**

Implanter un bâtiment venant marquer qualitativement l'angle Sud Est avenue Pierre Mendès France / avenue Jean Jaurès (En cas de mutation de l'Église évangélique), permettant une vue sur l'Odyssée.

- Réhabiliter les façades est et sud de l'Odyssée en lien avec l'aménagement des espaces publics pour valoriser cet équipement au rayonnement extra-communal.
- Requalifier les espaces publics autour de l'Odyssée, de manière à prendre en compte le triple adressage de cet équipement : sur l'avenue Jean Jaurès (façade principale du bâtiment sur une avenue passante), sur l'avenue Pierre Mendès France (rôle d'entrée de ville depuis Poisat) et sur le parking de l'équipement (accès principal à l'équipement).
- Réaménager le parking arrière de l'Odyssée en esplanade urbaine, plus végétalisée, vectrice d'usages, plurifonctionnelle : préservation de la capacité de stationnement et de l'accueil du marché, autres usages (sport, ludique, évènementiel...).

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Une entrée de bourg apaisée, de meilleures liaisons piétonnes entre les points de destinations**
  - Réaménager l'angle sud-est avenue Pierre Mendès France / avenue Jean Jaurès (Eglise évangélique) avec un recul pour élargir les trottoirs au droit de ce carrefour important.
  - Sécuriser les traversées piétonnes est/ouest (avenue Jean Jaurès) et nord/sud (Odyssée vers avenue de Poisat).
  - Conforter les continuités piétonnes par l'ouverture de l'îlot de la ferme et la traversée du parking depuis la rue Mozart.

- **Assurer une desserte efficiente des secteurs aménagés, pourvue de qualités urbaines : intégration des modes actifs, travail paysager**
  - Créer un accès véhicule depuis l'avenue Jean Jaurès pour desservir l'ensemble des nouveaux projets du secteur des Javaux.
  - Conforter le cheminement, existant entre l'avenue Jean Jaurès et la rue des Javaux pour modes actifs seulement.
  - Aménager des dessertes distinctes depuis la rue Charles Piot :
    - Un accès véhicules est créé sur l'emplacement de l'actuel cheminement piéton qui mène au boulodrome. Il permet de desservir les logements créés et le secteur d'équipements ouverts au public ;
    - La rue Frédéric Chopin devient la voie privilégiée pour la desserte aux différents tènements économiques et services techniques municipaux ;
    - Ces deux accès sont reliés entre eux uniquement par un cheminement dédié aux modes actifs ;
    - Un cheminement piéton permet de relier la rue Frédéric Chopin à la rue Lamartine entre le secteur économique et l'ensemble de logements du Clos Besson.
  - Aménager une voie pour les modes actifs sur chaque voie secondaire.
  - Mettre en œuvre des aménagements paysagers des voiries (alignement d'arbres, végétation arbustive, …).

- **Favoriser la bonne cohabitation des logements avec les activités**
  - Orienter les logements vers des espaces publics (placette, parc) et assurer ainsi le maintien d'ouvertures visuelles vers les tissus déjà constitués.
  - Implanter les volumes bâtis de manière à permettre une diversité de formes urbaines (ilots ouverts, fermés ou semi-fermés…), et d'espaces associés (jardins collectifs et/ou partagés).
  - Mettre en œuvre des projets soucieux de la qualité architecturale et paysagère des secteurs d'activités (cf. Orientation "Marquer qualitativement les abords de la rocade" et OAP Paysage et Biodiversité).

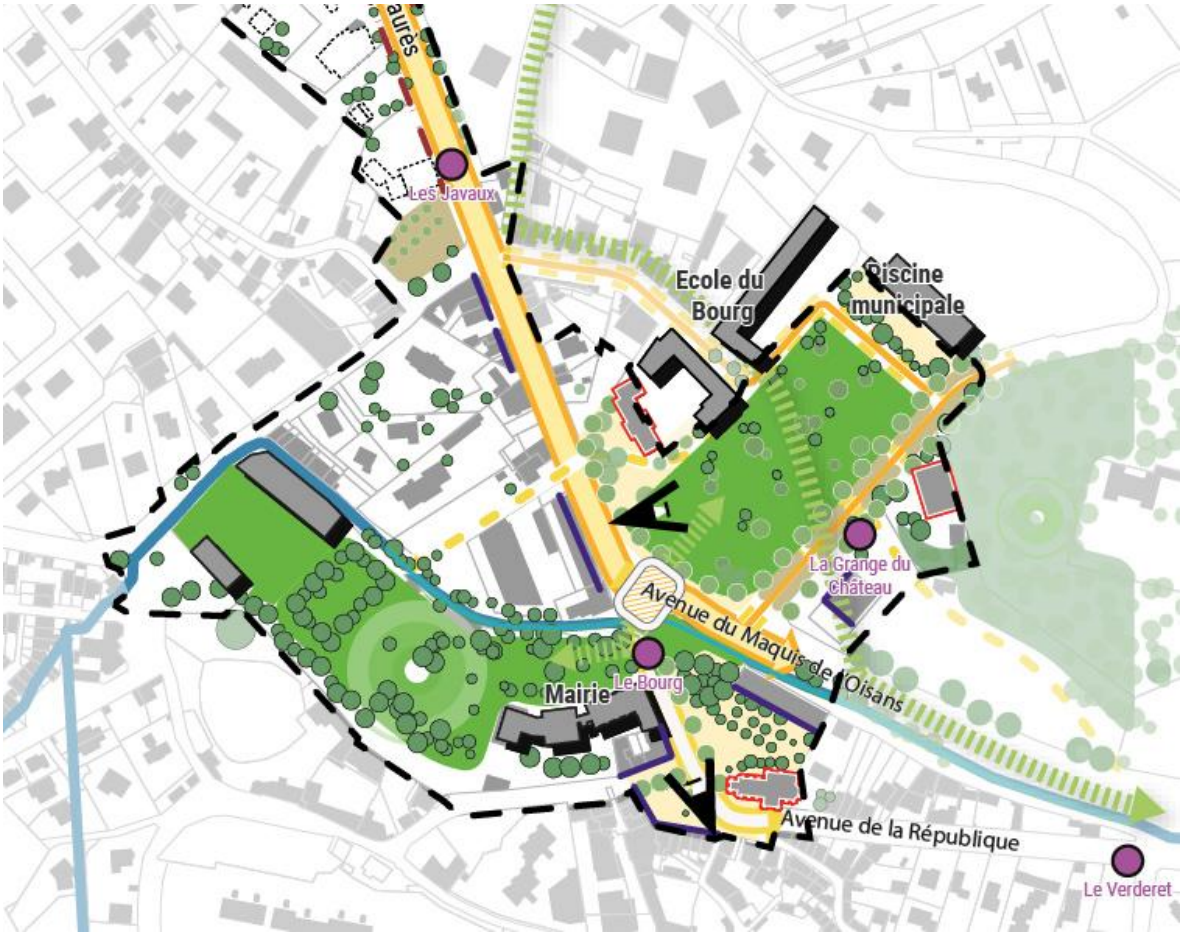
SECTEUR « CENTRE BOURG D'EYBENS »

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

Ce secteur est composé en large partie de tènements publics.

Entrée de ville d'Eybens depuis le plateau de Champagnier, ce secteur, composé en large partie de tènements publics, représente plus largement une porte d'entrée de la Métropole grenobloise depuis la route Napoléon. L'ambiance de bourg y est toutefois préservée et le passage au-dessus de la rocade sud constitue une seconde porte métropolitaine, plus urbaine cette fois-ci.

- **Un secteur aux portes du cœur d'agglomération et à la croisée de différents flux de circulation**
  - Le secteur est traversé par la route reliant le cœur de l'agglomération et le plateau de Champagnier. Il est de fait contraint par les congestions des trajets quotidiens ; d'autant que le carrefour existant n'est pas adapté à cette forte circulation automobile et aux croisements avec les cheminements piétons / cycles, pourtant nombreux du fait de la densité d'équipements publics et commerciaux et d'habitats sur le secteur.
  - Les avenues d'Echirolles et de Bresson sont également des axes structurants qui traversent le secteur.
  - Un cheminement cycle a été aménagé en retrait de cet axe sur une section restreinte. La piste cyclable bi-directionnelle prévue dans le projet de réaménagement de l'avenue Perrot - Jaurès aboutira sur ce secteur et trouvera un prolongement sur l'avenue de la République.
  - Les stationnements existants sont à améliorer afin de mieux répondre à l'intermodalité (voiture+C4) et au covoiturage, tout en les intégrant au mieux dans l'espaces publics.
- **Un site au cœur des dynamiques communale et intercommunale**
  - Ce site s'étend de la caserne des pompiers jusqu'à la piscine municipale, en intégrant l'église, la mairie, le stade Piot, l'école, l'ancienne maison des associations, la Grange.
  - Il constitue une polarité intercommunale par ses équipements et ses axes structurants, au-delà de son rôle de centre-bourg pour la commune d'Eybens.
  - Le bâti ancien constituant le cœur urbain structure l'espace public.
  - Le centre bourg est constitué d'un ensemble de commerces du quotidien implantés en rez-de-chaussée immeubles.
- **Un site ouvert, en limite avec la Frange Verte**
  - Le site comporte un terrain non bâti (ex-Stade Piot) un espace très ouvert entre les différents équipements et les boisements denses de la Frange Verte (parc Hubert Dubedout.). Ainsi les vues vers le Vercors, la Chartreuse et les collines de la Frange Verte sont fortement présentes.
  - L'évolution du stade Piot doit maintenir ce caractère ouvert et végétalisé afin de conforter une continuité végétale entre le parc de la mairie et les boisements du parc Hubert Dubedout.
  - Un ensemble d'arbres structure les différents espaces publics (devant la maison des associations, en limite du stade, devant la piscine dans le parc de mairie, ...).
  - Le parc de la mairie est traversé par le Verderet, pourtant peu perceptible visuellement et non accessible physiquement.
- **Un site marqué par une déclivité et des contraintes de risques**
  - Le Verderet est à la fois un élément de paysage fort à valoriser et un élément qui engendre des contraintes d'inondation. Ce risque est à prendre en compte dans les futurs aménagements.
  - -Le terrain de sport (stade Piot – future prairie urbaine) et tous les équipements qui l'encadrent, se situent en contrebas du centre-bourg (place de Verdun, Eglise), renforçant l'effet de rupture déjà créé par le carrefour des avenues Jean Jaurès / Marquis de l'Oisans.



Extrait du schéma de l'OAP, voir légende aux Orientations d'aménagement générales à l'axe

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Transformer l'entrée de ville Sud par une présence forte des espaces publics restitués aux piétons, du végétal, la mise en valeur des vues sur le grand paysage**
  - Développer une continuité forte du végétal entre les différents espaces publics, tel qu'entre le parc de la mairie et la piscine.
  - Préserver la coulée verte le long du Verderet et mettre en valeur du Verderet pour révéler la présence de l'eau dans l'espace public.
  - Renforcer la végétation aux abords des différentes voies de circulation et des stationnements.
  - Conforter une continuité d'espaces publics :
    - Entre la place de Verdun, l'église et le parking au nord de l'église ;
    - Entre la « prairie urbaine », l'école et la piscine ;
    - Entre ces deux pôles du bourg : "mairie / place de Verdun / place du 11 novembre 1918 " et "l'ancien stade Piot / l'école / la piscine", en prenant notamment en compte les ruptures induites par la topographie, afin d'assurer la continuité Est-Ouest du centre-bourg.
  - Mettre en œuvre des aménagements restituant le caractère d'espaces publics de la place de Verdun et la Place du 11 novembre 1918 (actuel parking) :
    - Rééquilibrer l'espace dévolu à la voiture et celui des piétons, réorganiser les espaces circulés et stationnés permettant de libérer des espaces publics dédiés aux piétons, limiter la fonction de parking-relais de la place pour la prioriser sur le P+R existant
  - Valoriser le végétal existant et l'accompagnant de nouvelles plantations en accompagnement des espaces publics ;

- Valoriser l'effet belvédère par un traitement du sol, l'installation de mobilier (placette publique) ;
- L'articuler avec la future prairie urbaine « Piot ».
- Aménager un espace végétalisé, de type « prairie urbaine », à vocations multiples, sur l'actuel terrain de sport (stade Piot), ouvert sur le centre-bourg malgré la topographie, articulé avec le parc Hubert Dubedout (via le chemin des parcs), les équipements, la place Verdun, le parc de la mairie, et la rue du château.
- Ouvrir le parc de la mairie vers les Ruires, en cas de démolition de la caserne suite à son déplacement (Javaux), permettant la valorisation du rapport à l'eau, la renaturation et le prolongement du parc de la mairie vers l'ouest de la commune.

- **Favoriser un renouvellement du tissu ancien respectueux des caractéristiques de cœur de bourg**
  - En cas d'implantation neuve, préférer une implantation à l'alignement pour plus de cohérence avec le tissu historique de bourg en veillant à conserver des respirations visuelles, paysagères entre les bâtiments, en favorisant des toitures à deux pans et des hauteurs qui s'inscrivent dans l'existant.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Favoriser la mixité en centre bourg**
  - Instaurer un secteur de mixité sociale indiquant un taux de logements sociaux à mettre en place dans les futures opérations.
  - Conforter la polarité d'équipements autour de l'ancien stade Piot : Maison des Associations déplacée dans la Grange, nouvelle implantation commerciale aux abords du stade.
  - Réhabiliter l'ancienne maison des associations, bâtiment emblématique du centre bourg, en vue d'un projet d'équipement.
  - Aménager l'ex-Stade Piot en "prairie urbaine", parc articulant la piscine, l'école, la Maison des Association (Grange) et le centre bourg.
- **Conforter le rôle de centralité du centre-bourg**
  - Réaliser un espace public fédérateur sur l'ancien stade Piot, facilitant les parcours piétons et valorisant les équipements publics (école, piscine, maison des associations).
  - Réaménager la place de Verdun et l'avenue de la République en faveur des modes actifs, offrant un espace plus apaisé, propice aux commerces de bouches (meilleure gestion du stationnement).

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Apaiser le centre-bourg et assurer la continuité des liaisons douces entre les équipements publics, les commerces, les quartiers résidentiels et les espaces verts du Bourg**
  - Réaménager le carrefour Jean Jaurès / Maquis de l'Oisans/ rue du Château avec une simplification des voies et facilitant la traversée des piétons et la circulation des cycles (ces derniers passent en priorité sur l'avenue de la République). L'aménagement créera une traversée sécurisée, lisible et apaisée entre le stade Piot et la place de Verdun.
  - Apaiser la circulation sur l'avenue de la République avec un aménagement de type voie partagée.
  - Requalifier la rue Jean Macé au profit de cheminements piéton/cycle.
  - Par un aménagement spécifique le long de la rue du Château pour offrir du stationnement destiné usagers des équipements publics et commerces du bourg. Ils seront associés à un alignement d'arbres et/ou une végétation arbustive.
  - Rendre lisible, accessible et plus urbain le pôle d'échange multimodal de proximité en lien avec le terminus du C4 (P+R, chronobus, piste cyclable bi-directionnelle)

SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN DIFFUS

Trois secteurs sont repérés : « Teisseire – Malherbe », « sud de la place de Gève », « Muret – Jaurès ». Ils sont souvent adressés sur l'avenue et constituent des secteurs de transition entre des polarités ou des ensembles urbains plus uniformes. Ils sont pour certains composés de bâtiment hétéroclites et d'une moindre qualité urbaine. Ils ont tous une vocation exclusivement résidentielle. Fort de ces constats, l'enjeu de qualité architecturale et urbaine est important.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

SECTEUR « TEISSEIRE - MALHERBE »

Ce secteur constitue un secteur "de transition" sur l'axe. Il se situe au nord du square des Maisons Neuves, au sud de la place Salvador Allende, entre deux polarités commerciales de quartier, de rayonnement distinct.

Sur sa rive ouest, la cité jardin Malherbe présente une certaine unité urbaine et architecturale, qui connait toutefois un renouvellement urbain à accompagner pour garantir la bonne insertion des nouvelles opérations. La rive est, déjà occupée par de grandes copropriétés, ne présente pas de capacités de mutations, hormis au nord-est.

Au sud de la place Allende, les bâtiments sont à l'alignement, constituant un front urbain marqué, tandis qu'au niveau du square des Maisons-Neuves le tissu urbain devient plus lâche et hétéroclite. Il présente une diversité de tissus urbains :

- Au nord de la place Allende, des bâtiments collectifs à l'alignement en R+5 et des équipements publics ;
- De grandes villas accompagnées d'arbres anciens ;
- Des grands collectifs en retrait de l'avenue, dans un parc avec de beaux sujets arborés ;
- Un bâti hétéroclite de faible qualité au sud ;
- Le lotissement "Malherbe" constitué sur le modèle de la cité jardin dans les années 50, s'insère entre ces tissus. Il forme un ensemble urbain typique et repéré comme ensemble homogène au PLUi. Il est ordonnancé et tramé et assure également en termes de paysage et de tissu urbains la transition est/ouest entre la Plaine des Sports plus ouverte et les Villeneuves plus denses.

Plusieurs spécificités fondent ses qualités :

- Une implantation caractéristique (en retrait par rapport à la rue, trame viaire semi circulaire, parcelles de petite taille, en trapèze) ;
- Une présence végétale importante qui contribue notamment à marquer les limites des parcelles (végétal privé qui déborde sur l'espace public, arbres remarquables, arbres d'alignement) ;
- Une architecture et typologies variées mais présentant des traits communs : hauteur maximum à R+2, garages situés en rez-de-chaussée. L'accès aux pièces de vie se fait via un escalier extérieur. Les maisons présentent des toitures complexes et variées, aux pans multiples, avec des débords de toiture et des combles aménagés ;
- Un traitement des clôtures et des limites végétales à l'échelle du piéton, favorisant la transparence visuelle : faible hauteur (1,30m – 0,50m) soubassement et pilier en maçonnerie surmonté de ferronnerie, un végétal privé qui fait limite.

Sur ce secteur, l'avenue La Bruyère et la rue Cardinal le Camus forment une limite vis-à-vis de la mutation souhaitée sur l'avenue Jean Perrot. Au sud de ces deux perpendiculaires, comme l'illustre le zonage UD2 du PLUI, un moindre développement est souhaité sur la cité jardin afin de préserver les formes urbaines de maisons individuelles et les paysages de jardins. Au nord un développement plus conséquent est permis par le zonage UC1, en respectant toutefois les orientations générales et particulières déclinées dans la présente OAP.

SECTEUR SUD DE LA PLACE DE GÈVE

Ces trois îlots se trouvent au sud de la place de Gève et de l'écoquartier du Val. Ils bordent l'avenue Jean Jaurès et forment une séquence urbaine dont le paysage varie des pavillons individuels vers l'habitat collectif. Ce secteur de transition se situe entre la traversée de la rocade sud et l'arrivée sur la polarité Val – place de Gève.

Ses caractéristiques, déclinées ci-dessous, lui confèrent une relative unité d'ensemble, et des qualités paysagères certaines :

- Un secteur situé entre des maisons individuelles (au nord) et un immeuble collectif en R+4 sur rdc surélevé (au sud) ;
- Des îlots constitués de grandes maisons individuelles contemporaines, implantées en recul de l'avenue mais adressées face à l'avenue ou aux rues limitrophe ;
- Une multiplication des entrées charretières sur l'avenue, augmentant les conflits d'usages ;
- Un cœur d'îlot très végétal du fait de jardins situées en arrière des maisons et doté d'arbres anciens, au fort potentiel d'ombrage
- Des clôtures principalement végétales associées à un mur bahut, bien que monospécifiques, elles offrent un abri pour la biodiversité ;
- Une forte compacité des maisons ;
- Une implantation discontinue le long de l'avenue Jean Jaurès, conservant des ouvertures paysagères sur les massifs.
- C'est un espace résidentiel qui n'a pas vocation à accueillir du commerce ;

- Un îlot rue du Trièves / rue de Paris situé à cheval sur deux zonages différents au PLUI, induisant un règlement différent selon les parcelles, à prendre en compte en cas de mutation d'ensemble. Il permet un R+3 sur l'avenue Jean Jaurès et R+2 sur les rues du Trièves et du Pré Batard.

Les projets de renouvellement urbain de ce secteur doivent respecter fortement le patrimoine végétal existant et veiller à s'inscrire en cohérence avec les formes urbaines environnantes, en proposant une réécriture contemporaine des maisons de ville.

SECTEUR "MURET - JAURES"

Ce secteur se trouve au sud de l'avenue Pierre Mendès France et de l'Odyssée et précède l'entrée dans le bourg d'Eybens :

- Situé à mi-chemin entre la polarité de l'Odyssée et celle du centre-bourg, ce secteur joue le rôle de trait d'union urbain. Par ailleurs, la topographie qui s'élève vers le bourg d'Eybens renforce ce rôle ;
- Sa vocation est exclusivement résidentielle les pôles de vie se situant sur les secteurs Odyssée et centre bourg ;
- Il présente un caractère végétal prégnant (arbres anciens de haute tige à fort potentiel d'ombrage) ;
- Le tissu urbain se relâche et se distend au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'Odyssée ou du centre bourg, présentant un caractère beaucoup plus ouvert et végétal au nord de la station-service "ESSO" ;
- Le tissu urbain est hétérogène et mêle habitat individuel bas et mitoyen de centre bourg alignés sur l'avenue, des pavillons individuels et leurs jardins légèrement en retrait, une maison de maître et son parc, de petits collectifs en retrait et désaxés par rapport à l'avenue. Une diversité caractéristique de l'avenue, qui apporte une variété de formes urbaines.

- **Respecter et préserver le patrimoine végétal en place en cas de mutations**
  - Préserver et valoriser les cœurs d'îlot existant en pleine terre (par exemple : îlot rue de Trièves / rue de Paris) ;
  - Préserver et valoriser le patrimoine arboré repéré à la présente OAP (arbres isolés, verger…) et au patrimoine végétal intégrés au plan F2 ;
  - Conserver l'esprit des clôtures végétalisées en cas de nouvelles opérations.
- **S'inspirer du contexte paysager et architectural pour proposer de nouvelles formes urbaines contemporaines**
  - Implanter le bâti en discontinuité pour préserver les ouvertures paysagères vers les massifs et le second rideau urbain (maisons, jardins).
  - Favoriser des opérations compactes afin de répondre aux enjeux de sobriété foncière et de conception bioclimatique.
  - Développer des opérations d'ensemble sur plusieurs parcelles adjacentes, notamment par les mutualisations possibles (accès, stationnements, jardins collectifs, espaces partagés …).
  - Diversifier les volumétries bâties afin de s'inscrire dans les typologies alentours, telle qu'une interprétation contemporaine des "grandes maisons" existantes :
    - Proposer un épannelage progressif du bâti en accord avec le contexte urbain environnant (R+2, R+3, R+3+attique…) ;
    - Proposer des combles habités, nécessairement en duplex afin d'assurer une bonne circulation de l'air intérieur et éviter la surchauffe en été ;
    - Proposer des toitures cohérentes avec le contexte urbain, en reprenant les toitures à deux pans et à pans variés mais de manière contemporaine.
  - Implanter les constructions afin d'offrir un maximum d'espaces extérieurs qualifiés, supports d'usages.
  - Ilot rue de Trièves / rue de Paris : Créer une venelle piétonne est/ouest, traversant l'îlot, afin de créer plus de porosité entre l'avenue J. Jaurès et le parc Maison Neuves.
- **Participer à l'apaisement de l'avenue Jean-Perrot Jean-Jaurès**
  - Mutualiser les accès véhicule, piétons et les stationnements afin que la dimension végétale et domestique prime sur l'aspect routier et imperméabilisé.
  - Conforter le caractère végétal de la rue du Trièves et de la rue de Paris afin de faire le lien vers parc des maisons neuves ;
  - Créer un véritable seuil d'entrée dans le bourg historique sur le tènement de la station essence Esso, par la requalification partielle du tènement en espace public végétalisé, accueillant notamment du stationnement.
  - Aménager un espace vert de proximité entre le 114 et 110 avenue Jean Jaurès.
  - Requalifier l'avenue de Poisat / le chemin des parcs.

SECTEURS PAVILLONNAIRES DONT LES CARACTÉRISTIQUES SONT À PRÉSERVER

Des secteurs pavillonnaires à préserver du fait de leurs qualités : ensembles urbains homogènes, jardins, densité végétale en cœur d'îlot ou en lisière, capacité à offrir des espaces de respiration sur l'axe. Leur préservation est souhaitée afin de maintenir ces qualités patrimoniales et paysagères.

Ces secteurs sont peu mutables du fait de leur zonage. Ainsi, les orientations ci-dessous s'appliquent à des extensions, surélévations, rénovations et éventuellement à des constructions neuves dans le cas de divisions parcellaires.

Il s'agit d'accompagner ces possibles mutations urbaines en les inscrivant dans le contexte environnant et en veillant à préserver les intimités.

Trois secteurs sont concernés :

- **Un ilot de lotissement au sud-est du square des Maisons Neuves ;**
- **Un ilot derrière la rue du Trièves à Eybens (allée de l'Obiou) ;**
- **Un ilot de part et d'autre de la rue "Farcat".**

Ils sont situés en retrait de l'avenue, au nord de la rocade et comportent une forte unité architecturale d'ensemble.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SPÉCIFIQUES – NON OPPOSABLES

LOTISSEMENT SUD EST MAISONS NEUVES (rue René Descartes)

- Une implantation avec un recul aléatoire par rapport à la voirie 5 à 20 m, permettant d'apporter de la qualité à la rue, avec un jardin de présentation donnant sur rue.
- Un traitement des clôtures à l'image de la cité jardin : pilier et soubassement en maçonnerie et surélévation en grillage ou ferronnerie, hauteur de 1,5m maximum et porosité visuelle depuis la rue.
- Un caractère végétal fort avec un jardin à l'avant et à l'arrière de l'habitation, des cœurs d'îlot très végétalisé.
- Des parcelles en lanière.
- Une architecture diversifiée mais avec une écriture similaire s'apparentant à celle de la cité jardin.
- Des toitures en pente.

ILOT "allée de l'Obiou" (rue du Trièves)

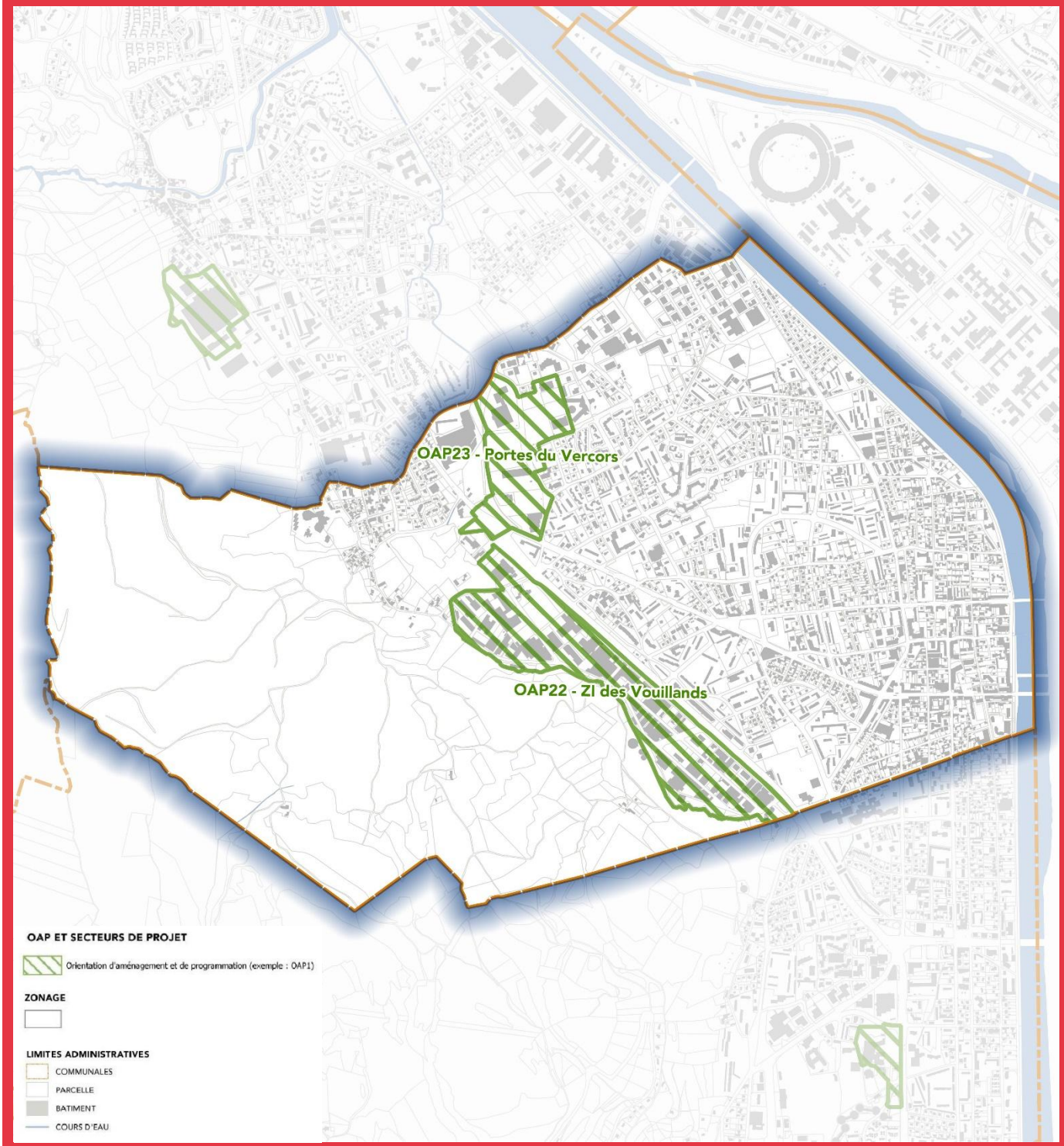
- Une implantation particulière sous la forme d'un îlot articulé autour d'une venelle piétonne qui permet de le desservir (modes doux) et de le traverser.
- Une implantation à l'alignement de la voirie avec des retraits systématiques.
- Une présence végétale devant les habitations et stationnement et en arrière via des jardins privés.
- Une écriture architecturale homogène en termes de couleur et de matériau, toutes les habitations sont réalisées sur le même schéma, écriture identique.
- Un traitement des toitures en pente.
- Des clôtures traitées par des palissade en bois ou la présence de haies.

ILOT "FARCAT"

- Une implantation en léger recul de la voirie, 2 à 10 m.
- Des parcelles en lanière assez fine 15 à 20 m d'épaisseur.
- Un caractère végétal important (présence de jardin à l'arrière des maisons).
- Une architecture diversifiée mais similaire à l'écriture de la cité jardin (R+2 maximum, escalier extérieur, garage en rez-de-chaussée).
- Des toitures en pente qui créent une uniformité.
- Un traitement des clôtures par des murs bahuts, permettant une transparence visuelle (soubassement et piliers en maçonnerie surplombés de ferronnerie et grillage).

- **Préserver la dimension « jardinée » à forte valeur paysagère et écologique, de ces secteurs de maisons individuelles :**
  - Se référer aux orientations spécifiques et aux principes d'aménagement de l'OAP Paysage et Biodiversité : ambiance paysagère "plaine urbaine" pour le lotissement au sud-est du square des Maisons Neuves et l'allée de l'Obiou, "ville parc" pour l'îlot Farcat ;
  - **Préserver le végétal existant**, notamment les arbres, même jeunes et les haies non monospécifiques ;
  - **Favoriser des clôtures accompagnées de végétal.**
- **Proposer de nouvelles formes urbaines respectant le contexte existant, ses caractéristiques, l'identité du lieu (rénovations, extensions, surélévations, nouvelles construction)**
  - **Proposer une traduction contemporaine des motifs dans le projet architectural sans pastiche :** toitures en pente, occultants, variation des volumes, multi orientation des toitures, gabarits, couleurs et matériaux…
  - **Répondre aux commodités actuelles et aux enjeux de conception bioclimatique**, sans nuire à la cohérence de l'ensemble urbain concerné.
- **Réaliser des divisions parcellaires qualitatives optimisant le foncier et favorable à la bonne cohabitation de voisinage**
  - Implanter le bâti de manière à gérer les vis-à-vis entre les bâtiments :
    - Quinconce entre les constructions ;
    - Adossement au bâti existant ou son extension plutôt qu'une division parcellaire ;
    - Lorsque le contexte le permet, proposer une implantation en L sur limite parcellaire, créant une intimité visuelle pour les deux habitations.
  - **Implanter le bâti de manière à le relier à la rue.** Cet alignement sur rue ne devra toutefois pas créer un effet « canyon », les projets devront maintenir le rythme espace bâti/espace ouvert végétalisé sur la rue.
  - **Mutualiser les accès véhicule, piétons et les stationnements extérieurs ou couverts** afin :
    - **D'économiser l'espace sur les parcelles et de réduire l'imperméabilisation des sols.** Pour les parcelles contraintes, le bâtiment, implanté à l'alignement sur rue, pourra intégrer un porche laissant un accès à la construction arrière
    - **De limiter les accès au strict nécessaire**, telle que la multiplication des portails qui nuit à la qualité paysagère et à l'apaisement de l'avenue. Lorsque la division parcellaire rend inévitable une division « en drapeau », éviter les chemins d'accès trop longs ou trop larges qui constituent une perte de surface et une augmentation des coûts de mise en œuvre.

9_FONTAINE

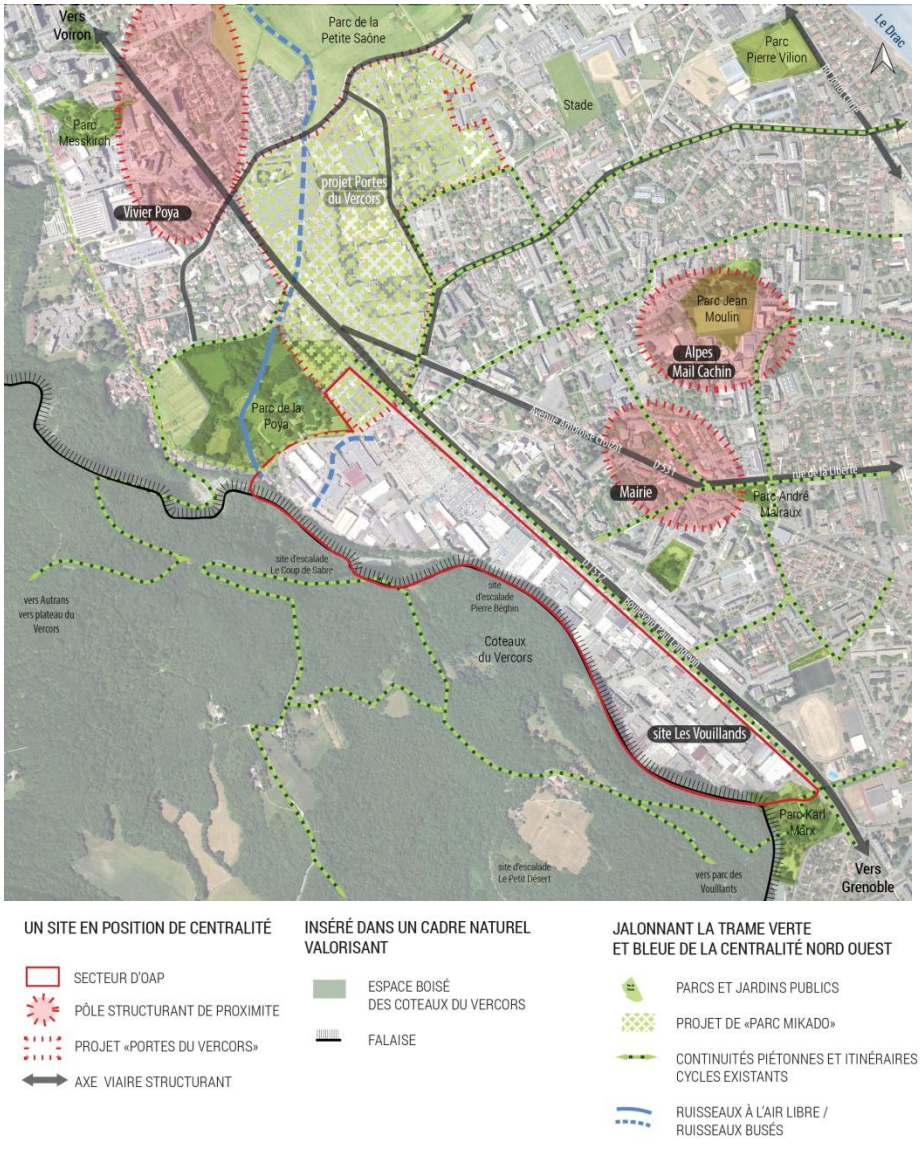

OAP23 - Portes du Vercors
OAP22 - ZI des Vouillands
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation (exemple : OAP1)
ZONAGE
LIMITES ADMINISTRATIVES
COMMUNALES
PARCELLE
BATIMENT
COURS D'EAU

OAP22 – ZI DES VOUILLANDS

SITUATION

Adossée aux contreforts du massif du Vercors et délimitée par le boulevard Paul Langevin (D1532), bordée par les parcs de La Poya et de Karl Marx, la zone industrielle des Vouillands, d'une superficie d'environ 33 hectares, est l'une des premières zones économiques de l'agglomération grenobloise, construite dans les années 50. Cette zone densément bâtie accueille de nombreux emplois et des activités très variées, attirés par une bonne accessibilité depuis l'autoroute A480, et se trouve marquée par le vieillissement de son bâti, la saturation de ses espaces publics et par des difficultés de circulation et de stationnement à l'intérieur de la ZI.

Les enjeux de la requalification urbaine de la ZI reposent sur l'aménagement paysager de ses espaces publics et sur la rénovation du bâti, ainsi que sur le renforcement de sa vocation industrielle, dans le but d'améliorer l'attractivité du site, son intégration dans le tissu urbain et son cadre naturel ainsi qu'au maillage d'espaces verts de la polarité.



Localisation du site « Les Vouillands » à Fontaine. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un site bénéficiant d'une forte visibilité, localisé dans un cadre naturel valorisant**
  - Positionnée en « porte d'entrée » du territoire communal, en bordure du boulevard Paul Langevin, la ZI des Vouillands constitue un point de repère à l'échelle de la polarité nord-ouest.
  - Sa situation en pied de falaise oriente les perceptions vers le massif du Vercors. Ses voies de desserte interne perpendiculaires au boulevard (rues Sampaix, Môquet, Déportés du 11 Novembre) offrent des vues transversales sur la falaise d'un côté et sur la plaine urbaine de l'autre. Des fenêtres visuelles vers la falaise sont existantes dans le tissu bâti.
  - La ZI s'inscrit dans la trame verte et bleue communale et métropolitaine. Elle est bordée au nord par le parc de La Poya et au sud par le parc de Karl Marx, et est bordée à l'est par une trame arborée ponctuelle d'accompagnement du boulevard Paul Langevin.
  - Son lien avec le cadre naturel environnant est néanmoins insuffisamment mis en valeur. Les pieds de falaises sont inaccessibles et traités comme des « arrières », l'interface avec les deux parcs peu lisibles, le traitement de l'espace public est laissé brut et la gestion de l'eau de pluie est absente. Le ruisseau qui descend de la pente boisée des contreforts du Vercors a été canalisé. Les espaces verts sont relictuels, fragmentés, et comportent seulement quelques arbres isolés.

- **Un site densément bâti, monofonctionnel et saturé**
  - Par sa situation géographique, le site est très contraint en épaisseur. Il présente un tissu bâti dense, avec une implantation bâtie à l'alignement, par rapport aux voies de desserte internes en second rang bâti, et à l'alignement sur la contre-allée du boulevard Paul Langevin.
  - Les bâtiments présentent des volumes imposants, avec des façades peu traitées, en grande partie vétustes et de teintes claires. Ces caractéristiques leur confèrent un impact visuel depuis le boulevard, comme depuis les quartiers d'habitations voisins, et visibles depuis les massifs environnants.
  - L'espace au sol de la ZI est encombré par des véhicules stationnés sur l'espace public ou visibles depuis l'espace public (liés à l'activité des concessionnaires automobiles et de garages). Cette saturation des espaces extérieurs ne laisse pas d'espace libre pour les cheminements piétons, ni pour la circulation de cycles, et n'invite pas à la traversée du site. Le secteur se trouve déconnecté du maillage d'itinéraires piétons et cycles de la polarité nord-ouest.

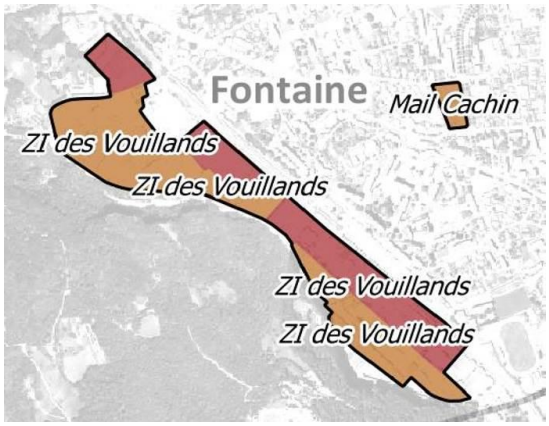






- **Desserte et stationnement**
  - La localisation de la ZI en cœur urbain, à proximité des transports en communs, des équipements et des axes viaires structurants de la commune en fait un secteur accessible aux piétons et véhicules. L'accessibilité à la partie sud de la ZI pour les poids lourds est en revanche difficile depuis le boulevard Paul Langevin.
  - Le stationnement dans la ZI est problématique. L'occupation du domaine public par les concessionnaires automobiles le long des voies de desserte internes et sur l'emprise du parking public existant au sud de la rue Pierre Sémard créé un manque de places de stationnement. L'enjeu est de restituer des places de stationnement.

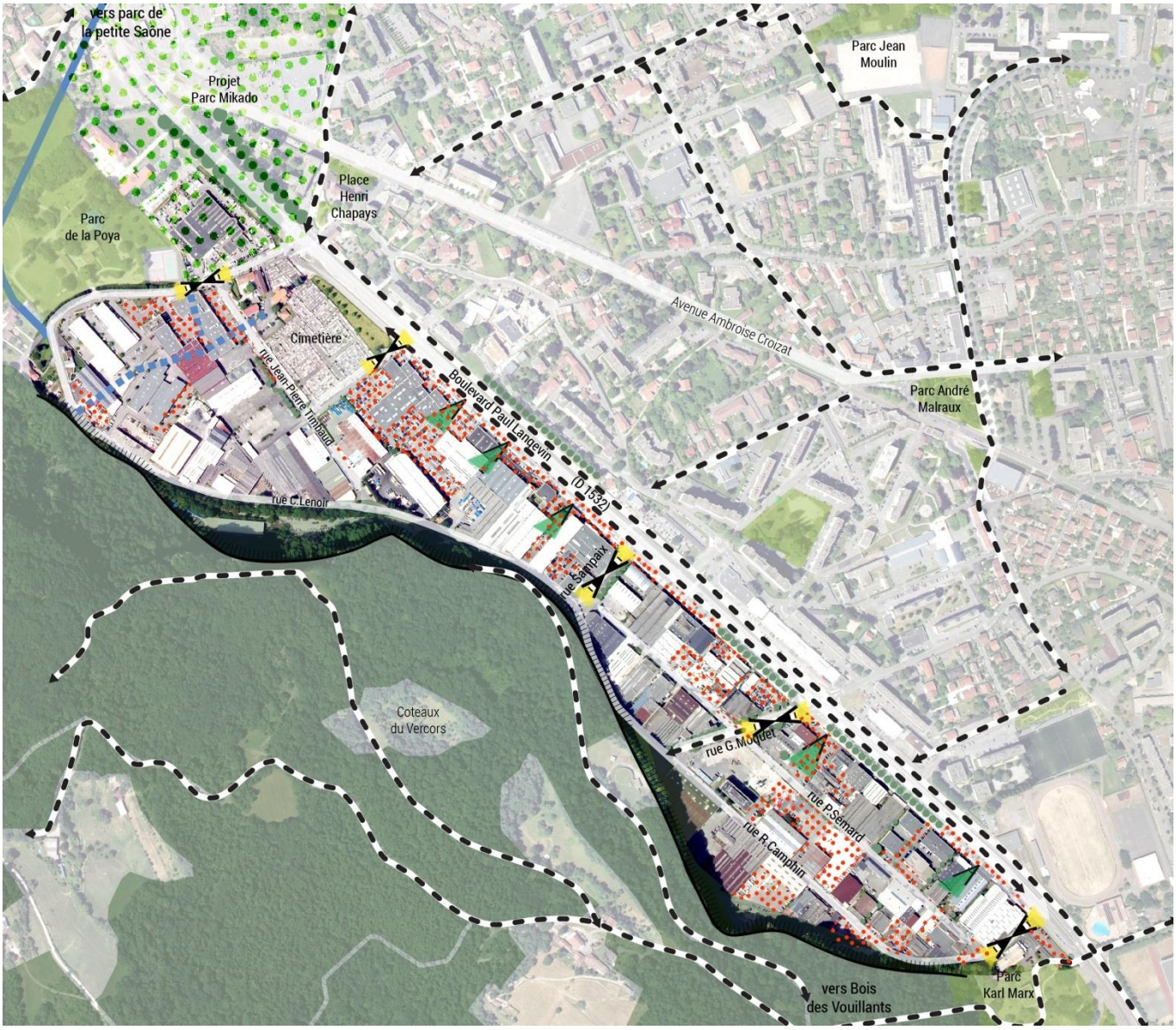
- **Un site abritant des activités mixtes, dont à l'attractivité a une mauvaise image du fait de la vétusté du bâti**
  - Une activité commerciale en premier et second rang bâti (concessionnaires auto, magasins liés à auto) en façade urbaine le long du boulevard. Elle est identifiée comme une grande centralité commerciale à l'échelle de la polarité nord-ouest pour ces activités.
  - Une activité industrielle en second et troisième rang bâti (ZIV, Fontaine Insertion…), avec la présence du SDIS en cœur de secteur d'activité.
  - Une activité de services aux extrémités nord-sud, en troisième rang bâti (Artis, espace des Vouillands, restaurant inter-entreprises, etc.).
  - La vétusté du bâti affecte l'attractivité de la ZI. Celle-ci reste très attractive en terme d'emplacement malgré cela, car située en cœur urbain. Les perspectives de réhabilitations et de requalification du bâti sont importantes.



Carte du SDEE, ZI Les Vouillands.
Grenoble-Alpes Métropole

- **Un site concerné par des risques naturels et technologiques**
  - Des risques de chute de blocs : un aléa moyen de chute de bloc (PPRN) (P2) en arrière de tènement sur la frange ouest du site, constructibilité et un aléa fort (P3), rendant le site inconstructible en pied de falaise, sur le tracé des rues René Camphin et Commandant Lenoir.
  - Des aléas forts d'inondation de plaine, crues de rivières (PPRI Drac). Le secteur est en grande partie constructible mais avec de fortes prescriptions : surélévation importante, bâti adapté etc. La partie nord du site semble être relativement épargnée.
  - Un risque de mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes exploitations de mines en extrémité sud de site, rendu inconstructible.
  - Des contraintes liées au transport de matières dangereuses : passage de 3 canalisations (Transugil Ethylene, Transugil Propylene et SPMR), dont une abandonnée (Transugil Propylene), qui définissent des contraintes d'implantation du bâti dans une bande de 45 à 55m.

ANALYSE DE SITE



UNE ZI SITE INSÉRÉE EN COEUR URBAIN, DANS UN CADRE NATUREL VALORISANT

- FALAISE
- COTEAUX BOISÉS DU VERCORS
- PARCS, JARDINS ET SQUARES
- PROJET DE PARC MIKADO
- COURS D'EAU, CANAL BUSÉ
- VUES TRANSVERSALES FALAISE /PLAINE URBAINE
- FENÊTRES VISUELLES VERS LA FALAISE
- AXES VIAIRES STRUCTURANTS
- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS

DENSÉMENT BÂTI, ET DONT L'ESPACE PUBLIC EST LAISSÉ BRUT

- VOIE DE DESSERTE INTERNE À DOUBLE SENS
- VÉHICULES STATIONNÉS SUR L'ESPACE PUBLIC ET/OU VISIBLES DEPUIS L'ESPACE PUBLIC
- VÉGÉTATION RELICTUELLE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le projet de requalification de la zone industrielle des Vouillands s'appuiera sur le thème de parc économique, décliné à travers la recomposition des façades, la mise en évidence d'axes de vues et de seconds plans, et la mise en scène de la falaise en arrière-plan.

- **Retrouver un lien avec la falaise et avec la trame éco-paysagère environnante**
  - Un parti d'aménagement d'ensemble des espaces extérieurs de la ZI, introduisant des séquences paysagères autour des thématiques de l'eau vive et de la montagne faisant écho au caractère naturel du site, pourra être envisagé. Celui-ci définira des espaces paysagers récréatifs, de rencontres et d'agrément. Le projet s'appuiera sur la trame verte et bleue environnante et cherchera à la prolonger sur le site. Des continuités vertes, en lien avec le maillage d'espaces verts de la polarité seront créées.
  - Les vues transversales identifiées sur les contreforts du Vercors et sur la plaine urbaine (rues Abbé Vincent, des Déportés, Sampaix, Môquet, Camphin) seront mises en valeur.
  - Les fenêtres visuelles existantes dans le tissu bâti vers la falaise seront valorisées. Ces percées seront structurées dans l'épaisseur bâtie pour introduire une profondeur de champ visuel et rendre lisible les différents rangs bâtis depuis le boulevard.
  - Les pieds de falaise pourront être valorisés par la création d'une liaison verte nord-sud sur le tracé des rues Lenoir et Camphin et en pied de falaise, en connexion avec les parcs de la Poya, l'espace vert du SDIS et de Karl Marx.
  - Les entrées des parcs de la Poya et Karl Marx, constituant des interfaces entre la ZI et les quartiers d'habitations voisins seront requalifiées afin d'améliorer leur lisibilité.
  - Le ruisseau busé existant au nord du tènement pourra être ouvert et mis en valeur.
  - Les parcelles et les abords des bâtiments seront végétalisés en lien avec le parti d'aménagement paysager d'ensemble.
  - Les accès, allées et stationnements seront végétalisés et traités par un sol perméable permettant une infiltration. Les eaux pluviales seront gérées par des systèmes alternatifs pensés à l'échelle du site (écoulement préférentiel vers ruisseau existant, bassin, noues, haies, fosses).

- **Qualifier les perceptions sur la zone des Vouillands**
  - La végétalisation du boulevard Paul Langevin sera poursuivie afin de définir une séquence urbaine homogène sur la vitrine de la ZI.
  - Les bâtiments pourront être rénovés par un traitement architectural sobre de leurs façades, dont les matériaux et les textures feront écho à la minéralité de la falaise, et au caractère naturel du site.
  - En premier rang bâti, la mise en valeur des façades commerciales implantées sur le boulevard sera recherchée par un « effet vitrine ». Ces façades pourront faire l'objet d'une composition enrichie, par des parements pouvant jouer sur des rythmes ou introduire des effets de cinétique, perceptibles depuis le boulevard. Une attention particulière sera portée à la forme et à la disposition des ouvertures, par la mise en évidence d'éléments structurels (poteaux, dalles, murs de refends) et par un traitement soigné des dispositifs fonctionnels (brise-soleil, etc.).
  - L'espace de transition entre la contre-allée et les bâtiments sera qualifiée par une épaisseur donnée au végétal, par un traitement architectural des entrées des commerces et un vocabulaire commun donné aux grilles, dans une recherche de légèreté et de transparence visuelle.
  - En second et troisième rangs bâtis, la massivité des bâtiments pourra être allégée par le fractionnement des volumes, et par des décrochés marqués au niveau des étages et des soubassements, (au moyen de parements à clairevoies verticaux ou de soubassements texturés définissant des lignes horizontales, par exemple).

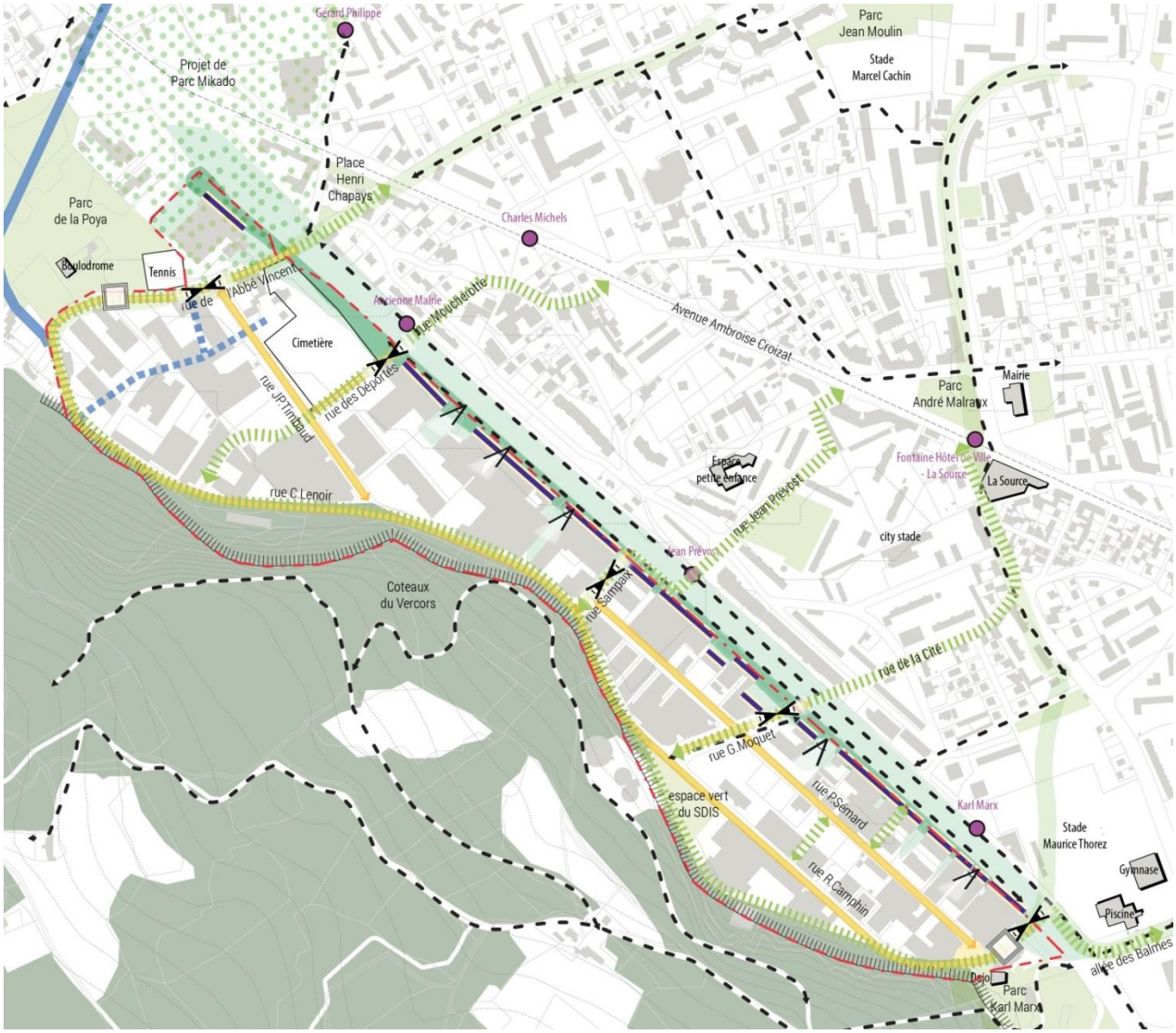
- **Permettre un usage partagé des espaces de circulation**
  - Les voies de desserte interne seront requalifiées et aménagées pour permettre un usage partagé de l'espace entre piétons, véhicules et cycles. Le développement de continuités lisibles pour les mobilités douces, tant à l'échelle de la zone d'activité qu'à l'échelle interne des parcelles sera mis en œuvre, dans l'objectif d'assurer une continuité avec les équipements et avec les quartiers voisins.
  - L'aire dédiée au stationnement des véhicules située à l'extrémité de la rue Pierre Sémard, au sud de la ZI sera requalifiée.

- **Améliorer la connexion du site au maillage piéton/cycles de la polarité nord-ouest**
  - Une liaison verte, dédiées aux cycles et piétons, sera créée sur l'axe des rues Lenoir et Camphin, en connexion avec les parcs de La Poya et Karl Marx et avec l'espace vert du SDIS.

- **Améliorer l'accessibilité des véhicules au site**
  - Les liaisons viaires transversales seront renforcées en partie sud de la ZI (sur les axes Sampaix, Môquet, Camphin) afin de permettre une meilleure desserte des îlots industriels depuis le boulevard Paul Langevin.
  - Un travail sur la signalétique de la ZI pourra être mené, afin de permettre aux usagers de mieux se repérer entre les différents espaces publics, commerciaux et de services. Une signalétique marquant les entrées et sorties de la ZI, une signalétique spécifique indiquant les espaces verts et l'accès au bois des Vouillands ainsi qu'une signalétique indiquant les espaces réservés au stationnement pourront être proposées.

- **Intégrer les risques d'inondation, de glissement de terrain et technologiques**
  - Gestion de l'aléa inondation
    - Le chemin de l'eau devra être intégré comme un élément structurant du plan de composition du projet.
    - À l'échelle de l'aménagement du site, les espaces d'écoulement devront être préservés au mieux au niveau des zones de danger, en identifiant et en aménageant des infrastructures permettant la gestion de l'eau (parcours à moindre dommages adossés aux rues transversales, zones d'infiltrations…) et en repensant les réseaux (viaires, secs et humides).
    - À l'échelle des bâtiments, des dispositifs adaptés à l'inondation devront être mis en œuvre (par évitement, résistance et en définissant la nature et fonction des rez-de-chaussée (bâti adapté, mise en place de dispositifs d'obturation au RDC, principe de transparence hydraulique des clôtures à observer).
  - Gestion de l'aléa chute blocs
    - Une adaptation à l'aléa P2 devra être envisagée pour les parcelles construites concernées.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



AMÉLIORER L'INSERTION DE LA ZI DANS LE TISSU URBAIN ET LA RECONNECTER AU MAILLAGE PIÉTON/CYCLES

- CONTINUITÉS DES MOBILITÉS DOUCES À DÉVELOPPER EN LIEN AVEC LA TVB SUPPORTS DE PARCOURS À MOINDRES DOMMAGES
- VOIES DE DESSERTE INTERNE À REQUALIFIER
- FAÇADES COMMERCIALES «VITRINES» À VALORISER
- AIRE DE STATIONNEMENT EXISTANTE À REQUALIFIER
- MAILLAGE PIÉTONS/CYCLES EXISTANT
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN (Charles Michels)
- ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS (La Source)
- PÉRIMÈTRE DE L'OAP

ORGANISER LE PROJET DE REQUALIFICATION DU SITE EN APPUI SUR LA TRAME ÉCO-PAYSAGÈRE ENVIRONNANTE

- CONNEXIONS PAYSAGÈRES À DÉVELOPPER EN LIEN AVEC LA TRAME VERTE ET BLEUE
- VÉGÉTALISATION DU BOULEVARD PAUL LANGEVIN À POURSUIVRE ET ESPACE DE TRANSITION ENTRE BÂTI ET CONTRE ALLÉE À QUALIFIER
- VUES TRANVERSALES FALAISE /PLAINE À VALORISER
- FENÊTRES VISUELLES VERS LA FALAISE À PERMETTRE INTRODUISANT DES PROFONDEURS DE CHAMPS VISUELLES
- ENTRÉES DE PARCS À VALORISER
- RUISSEAUX BUSÉS/À CIEL OUVERT EXISTANTS À VALORISER
- PARCS ET SQUARES EXISTANTS (Parc K.Marx)
- ESPACE BOISÉ
- FALAISE

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE1, UV, N
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Oui
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Non
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S2 et S4
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Piémont »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP23 – PORTES DU VERCORS

SITUATION

L'OAP s'inscrit dans une ZAC d'intérêt métropolitain s'étendant sur les communes de Fontaine et Sassenage et correspond au secteur Vivier-Poya situé sur la commune de Fontaine.



ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Un projet de ZAC métropolitaine prévue en plusieurs tranches. Une première phase de réalisation, objet de l'OAP, doit intervenir d'ici 2030,

Une centralité pour la polarité nord-ouest avec une programmation mixte et diversifiée : habitat, activités commerciales ou de services marchands à la personne et à l'entreprise, équipement de loisirs et services publics ou d'intérêt collectif,

Un objectif qualitatif de formes urbaines adaptées à l'environnement urbain et paysagé du projet selon un principe d'optimisation de l'espace, d'urbanité et de recherche de qualité du cadre de vie des futurs habitants, tout en intégrant la nécessité de production d'un urbanisme et d'une architecture résiliente en adéquation aux contraintes relatives aux risques naturels (inondation, débordement de ruisseaux, rupture de digues…)

LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL DU SECTEUR

- **Des micros quartiers hétéroclites ouverts sur un paysage « extraordinaire » mais impactés par des contraintes environnementales majeures**
  - Un site occupé par des activités très hétérogènes (logements pavillonnaires et collectifs, locaux d'activités, équipements scolaires et sportifs, grandes emprises commerciales, etc.) qui nécessitent souvent d'être requalifiées et intégrées à de nouvelles intensités urbaines mixtes à densité raisonnée,
  - Des points de vue remarquables sur les massifs de Chartreuse et de Belledonne et un patrimoine paysager à révéler (arbres, haies, ruisseaux…) qui se concrétisera par une trame verte et bleue généreuse, support d'un renouveau de la biodiversité avec la présence d'une trame verte et bleue au sud du site, le long de la petite Saône remise à ciel ouvert,
  - Un secteur qui doit composer avec des contraintes hydrologiques et technologiques peu visibles mais très impactantes (prise en compte de l'aléa inondation du Drac, proximité de la nappe phréatique, réseau de pipelines enterrés…),

- **Le chemin de l'eau, trame majeure de lecture du site**
  - La topographie de la grande plaine alluviale de l'Argentière, de pente faible et orientée vers le Nord, les sols peu perméables, la présence de ruisseaux et fossés et la faible profondeur de la nappe phréatique rendent incontournable la prise en considération de l'eau sur ce site. Le secteur est également impacté par le risque d'inondation par rupture de digues du Drac et par le débordement des ruisseaux du secteur (Petite Saône, ruisseau des Sables…). Le traitement des contraintes générées par cette omniprésence de l'eau conditionne la constructibilité effective des différents sites qui constituent la ZAC,
  - Les emprises foncières mobilisables sont importantes mais la constructibilité effective doit intégrer, en complémentarité de formes urbaines et bâtiments résilients, le besoin d'importants espaces de récupération des eaux (parcours à moindre dommage, noues, espaces de pleine-terre…) et de secteurs réceptacles des eaux qui pourront toutefois être affectés à des usages divers (parcs paysagers, jardins, cœurs d'ilots verts…) porteurs de nouvelles activités (jardinage, sport, loisirs…),

- **Une desserte du secteur tous modes de transport confondus à reconsidérer**
  - Un quartier desservi par deux axes routiers majeurs (avenue Paul Langevin et rue de l'Argentière) qui constituent les voies d'accès privilégiées à l'autoroute A 480, à la Presqu'île scientifique et au centre-ville de Grenoble depuis les territoires du Nord-ouest de la métropole et depuis les communes du massif du Vercors.
  - Face à l'importance du trafic automobile de transit, les déplacements en voiture dans et autour de l'opération des Portes du Vercors seront contenus au profit du report sur d'autres axes, et du développement des modes actifs et des transports collectifs.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Organiser le territoire autour de 3 pièces majeures connectées entre elles par des liaisons paysagées s'appuyant sur la trame verte et bleue du secteur**
  - La centralité urbaine de la Poya, constitue un espace de vie et d'animation majeur assurant la fonction de polarité commerciale nord-ouest de l'opération « Portes du Vercors ». Cette place majeure du secteur, connectée sur les infrastructures de mobilité et aux espaces publics et rues adjacentes, comprend un pôle d'échange multimodal restructuré, des activités commerciales et un pôle de loisirs pouvant accueillir un complexe cinématographique.
  - L'Allée Métropolitaine, constitue l'axe majeur et l'épine dorsale du projet. Ouverte et végétalisée, elle porte une ambition forte en matière de programmation (mixité logements, commerces et activités), de mobilité (voie de desserte automobile, transport en commun par câble ou BHNS, voies cycles et allées piétonnes) et d'architecture (formes urbaines valorisant les vues, l'ensoleillement, la résilience en matière d'inondation, la sobriété énergétique…). L'allée métropolitaine se décompose, d'un point de vue urbain, en deux sous-secteurs :
    - Au sud, dans le prolongement de la centralité urbaine de La Poya , les constructions respectent le principe d'un socle animé de commerces et d'activités, surplombé d'étages dévolus à l'habitat, sous forme d'une architecture élancée et discontinue privilégiant les vues sur les massifs depuis les logements,
    - Au nord, à partir du prolongement de l'allée des Plans, le principe du socle est maintenu mais de manière allégée avec des implantations à l'alignement en alternance de trouées et reculs végétalisés à l'intérieur des ilots,
  - Les allées paysagères, ont pour objectif de liaisonner les différents « morceaux de ville » existants et projetés par la création ou la requalification de voies et chemins actuellement peu valorisés, en proposant des usages multiples et en encourageant les déplacements cycles et piétons,

- **Réaménager des infrastructures et espaces publics en faisant du chemin de l'eau la trame fédératrice du projet urbain**
  - Par des espaces publics conçus comme des réceptacles du sur-aléa associé aux défaillances des systèmes de protection du Drac. La Petite Saône est remise à ciel ouvert (rue colonel Manhès) et renaturée. Véritables marqueurs du territoire, les ruisseaux constituent le socle vivant de cette urbanité nouvelle, laquelle est complétée d'ouvrages hydrauliques de gestion des eaux pluviales (noues, jardins de pluie…) sur les espaces publics (place de La Poya, allée Métropolitaine, allées paysagères…) et privés,
  - Par des organisations spatiales à l'intérieur des ilots qui limitent au maximum l'imperméabilisation des sols afin de retrouver le cycle naturel de l'eau (infiltration, évaporation, évapotranspiration) en intégrant des revêtements de sols poreux ou discontinus lorsque l'usage le permet (pleine-terre, stabilisé, sable-chaux, pavages disjoints, opus incertum, pas japonais…)

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Bâtir une nouvelle mobilité en parallèle du quartier**
  - Par la structuration d'un pôle d'échange multimodal, en tête de proue du quartier sur la centralité urbaine de la Poya, réorganisant la desserte du secteur et les flux de transit vers le cœur de l'agglomération avec :
    - Un projet de liaison par câble qui prévoit de relier les contreforts des massifs du Vercors et de la Chartreuse entre Fontaine/ La Poya et Saint-Martin-le-Vinoux/ Mairie via la Presqu'île scientifique ou, à défaut un BHNS (bus à haut niveau de service)
    - Le renforcement des lignes de transport en commun avec notamment la prolongation de la ligne chrono existante vers Sassenage et le maillage des lignes de tramway de l'agglomération,
    - Le développement de services liés aux mobilités alternatives (cycles, autopartage,…)
  - Par la conception d'une allée métropolitaine circulée (tous modes de déplacement confondus) et apaisée (limitation de la vitesse des véhicules, stationnements automobile de courte durée, alignements arborés en bordure de voie…) offrant une bonne qualité de desserte et de visibilité sur les services marchands situés en socle des ilots,

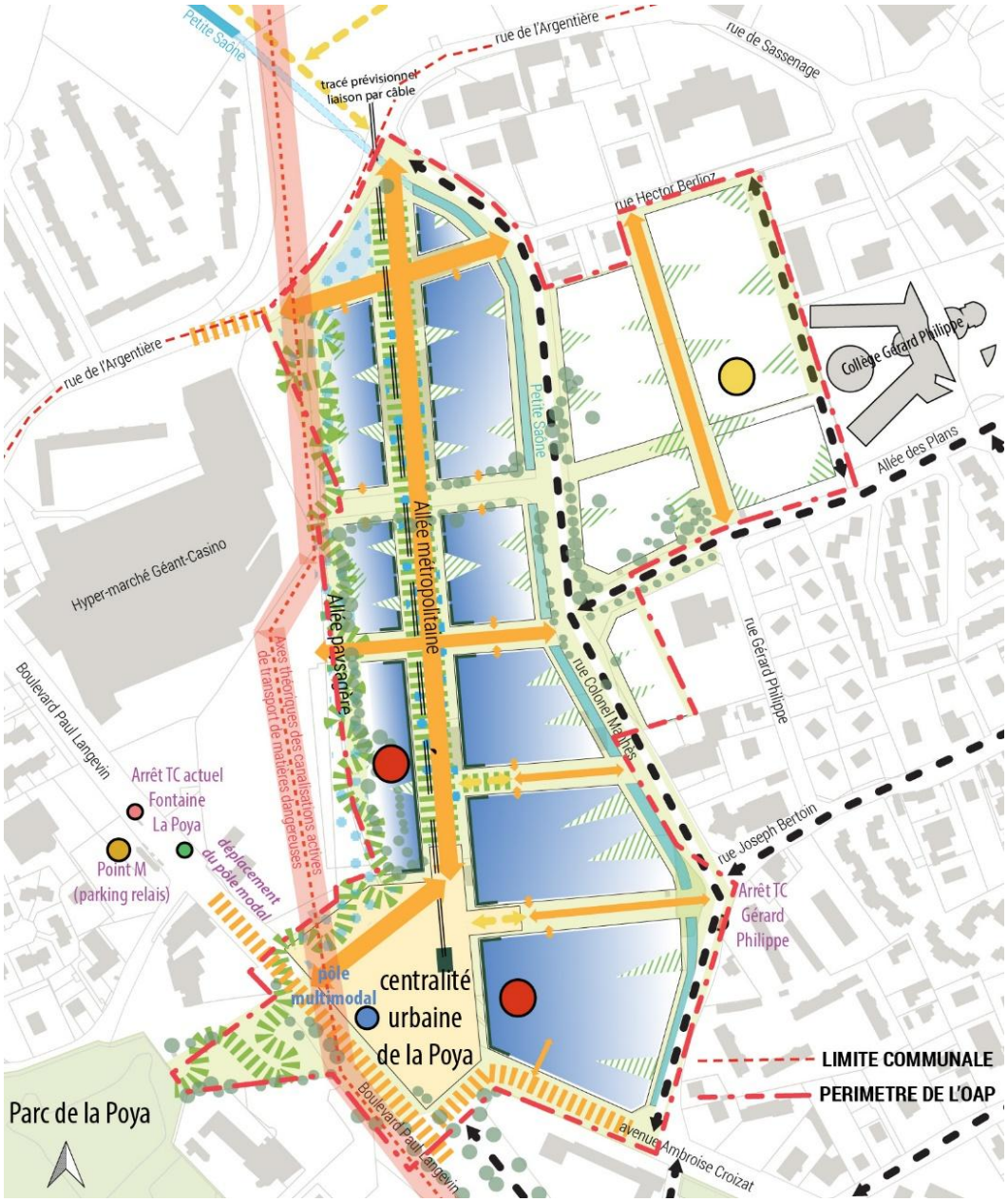
- Par des compléments de maillages viaires structurants (prolongement rues Hector Berlioz et allée des Plans) ou de liaison et de desserte de proximité (prolongement de la rue Joseph Bertoin, rue Gérard Philippe et autres voies créées) liant le nouveau quartier avec les voiries majeures du secteur en continuité de voies existantes
- Par des liaisons piétonnes et cyclables connectées sur le réseau métropolitain (chrono-vélo, magistrale piétonne, piste des berges du Drac…) et complétées par des parcours à travers le maillage vert des allées paysagères,
- Par la mise en exergue des continuités écologiques liant le massif du Vercors aux berges du Drac en s'appuyant sur la continuité et la valorisation des trames vertes et bleues existantes à l'extérieur et à l'intérieur du site de projet (parcours parc Karl Marx/ trame des Vouillands/ parc de la Poya/ lien Drac-ouest, parcours petite Saône rue Colonel Manhès/liaison au parc de l'Ovalie/ parc et plan d'eau de l'Ovalie/ berges du Drac,
- Par le regroupement des stationnements résidentiels, organisés sous forme de silos ou regroupés en rez-de-chaussée sous bâtiments (pilotis ouverts ou fermés) permettant de réduire au maximum la minéralisation et l'imperméabilisation des espaces résidentiels entre bâtiments au profit d'espaces arborés accessibles depuis les voies arrières et valorisant la piétonisation sécurisée le long des espaces publics créés,

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Constituer une mixité urbaine et sociale**
  - Par la création d'un éco-territoire mixte regroupant logements, activités, commerces, complexe cinématographique, équipements scolaires et espaces verts de qualité offrant une proximité entre les espaces commerciaux, les secteurs d'emplois et de services proches afin de limiter les flux automobiles inter-quartiers au profit de déplacements piétons et cycles,
  - Par le renforcement de l'identité commerciale du secteur de la Poya à travers la création d'une place connectée sur les infrastructures de mobilité,
  - Par une diversité des formes urbaines répondant à la volonté d'accueillir des modes d'habiter variés et complémentaires (diversité de population en composition familiale, en revenu et en âge),
  - Par une diversité des typologies architecturales et des volumétries privilégiant des bâtis à hauteur marquée à proximité du secteur sud de l'Allée Métropolitaine et par des volumétries laissées au choix, à l'alignement ou en recul, sur les voies transversales permettant des hauteurs de bâtiment différentiées qui soient en cohérence avec les quartiers limitrophes existants,
  - Par une hiérarchisation entre espaces publics et espaces privés autour d'une trame viaire lisible et accessible, garante de sécurité et tranquillité publique,

- **Créer un quartier à haute valeur environnementale**
  - Par l'intégration des contraintes environnementales (risques inondation et ruissellement de versant, zone de non-constructibilité liée à la canalisation de transport de matière dangereuse dans l'aménagement des ilots…)
  - Par la création d'une trame verte et bleue le long des ruisseaux et espaces verts du projet support de biodiversité, de limitation des effets d'ilots de chaleur et d'usages ludiques et partagés,
  - Par le recours aux énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, chaufferies collectives bois…) dans les projets afin de limiter l'impact environnemental du futur quartier.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES ET ESPACES PUBLICS AUTOUR DU CHEMIN DE L'EAU

- ALLÉE MÉTROPOLITAINE AVEC NOUE
- ALLÉE MÉTROPOLITAINE AVEC DISPOSITIFS HYDRAULIQUES PAYSAGÉS
- ALLÉE PAYSAGÈRE AVEC DISPOSITIFS HYDRAULIQUES PAYSAGÉS
- ESPACE PARC AVEC DISPOSITIFS HYDRAULIQUES PAYSAGÉS
- RUISSEAU EXISTANT
- RUISSEAU RÉ-OUVERT
- RUISSEAU BUSÉ

BÂTIR UNE NOUVELLE MOBILITÉ EN PARALLÈLE DU QUARTIER

- VOIES NOUVELLES TOUS MODES DE DÉPLACEMENT - STRUCTURANTE
- - DE LIAISON
- - DE DESSERTE
- REQUALIFICATION VOIE EXISTANTE
- LIAISON CÂBLE (OU BHNS) + STATION
- ACCÈS AUX ILOTS A PRIVILÉGIER
- MAILLAGE PIÉTONS - CYCLES EXISTANT
- MAILLAGE PIÉTONS - CYCLES À CRÉER
- POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL / POINT M
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN (TAG ET TRANSISÈRE)

CONSTITUER UNE MIXITÉ URBAINE ET SOCIALE À HAUTE VALEUR ENVIRONNEMENTALE

- PÉRIMÈTRE ILOTS + FRONTS PAYSAGÉS
- ÉQUIPEMENT PUBLIC
- SOCLE ACTIF CONTINU
- IMPLANTATION A L'ALIGNEMENT DISCONTINUE
- INTENSITÉ DE HAUTEUR DES BÂTIMENTS LE LONG DE L'ALLEE METROPOLITAINE (PLUS HAUT À MOINS HAUT)
- ARBRE EXISTANT / À CRÉER
- LOCALISATION ENVISAGÉE POUR LE PÔLE DE LOISIRS (COMPLEXE CINÉMATOGRAPHIQUE)
- LOCALISATION ENVISAGEE POUR EQUIPEMENT PUBLIC

ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

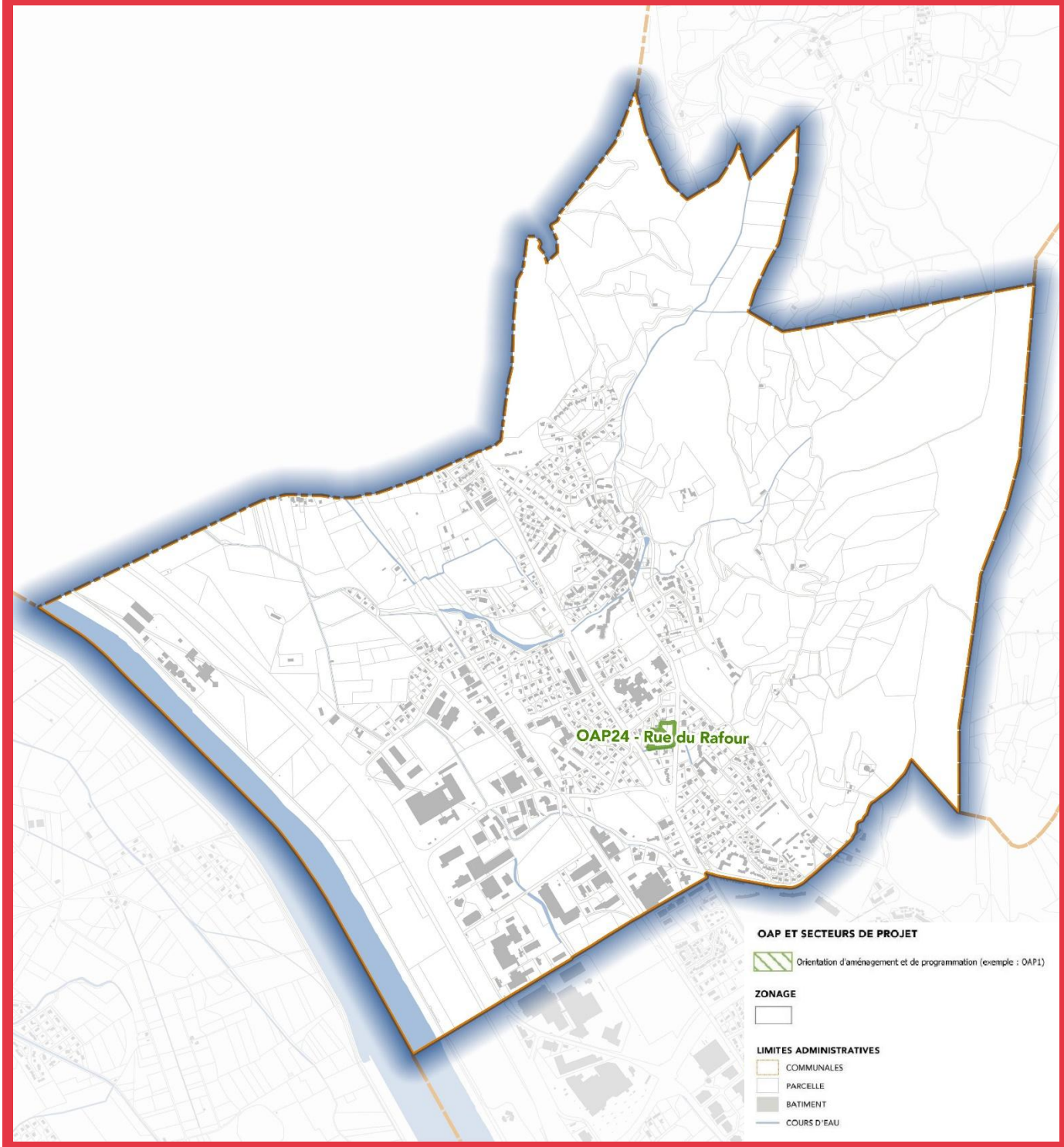
- **Capacité**
  - Un objectif de production d'environ 47 600 ² de surface construite dont un prévisionnel de 36 600 m² de surface de plancher permettant de créer un nombre indicatif de 550 logements et 11 000 m² d'activités économiques, commerciales et de service.

- **Temporalité**
  - Au fur et à mesure de la réalisation des équipements publics de la ZAC.

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	AUP1r, UV
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Oui
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Oui
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiances « Plaine urbaine » et « Piémont »
Atlas des emplacements réservés	Oui

10_LE FONTANIL-CORNILLON



OAP24 – RUE DU RAFOUR

SITUATION

La rue du Rafour se situe au sein de l'enveloppe urbaine, à 500 mètres au Sud du centre-Bourg du Fontanil, au pied des contreforts du massif de la Chartreuse. Le site de projet actuellement non bâti couvre une superficie de 6 hectares environ. Il s'agit d'un site de densification du tissu urbain, à vocation résidentielle, qui jouit d'en environnement paysager de qualité, marqué par la proximité du site naturel du Rocher du Cornillon et par la présence marquante de végétation au cœur de l'urbanisation. Le site s'inscrit dans l'ambiance paysagère « plaine urbaine » de l'unité « Vallée de l'Isère aval » de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « paysages et biodiversité ».



Localisation du site « rue du Rafour » à Fontaine. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Localisation et desserte**
  - Le site, d'une superficie d'environ 6500m², est desservi par la rue du Rafour, reliant la route départementale 1075 et le Bourg du Fontanil. Un cheminement piéton confortable et sécurisé est aménagé le long de cette voirie.

- **Environnement urbain**
  - Le tissu bâti environnant est majoritairement constitué d'habitat pavillonnaire, ménageant une place importante à la végétation et aux surfaces non imperméabilisées.
  - Le tènement est facilement accessible depuis la centralité historique du centre-Bourg du Fontanil, regroupant divers services, équipements collectifs et commerces de proximité, via la rue du Rafour. Le groupe scolaire du Rocher et le lycée Françoise Dolto sont implantés à proximité direct du site de projet.

- **Paysage et patrimoine végétal**
  - Situé en frange Est de l'enveloppe urbanisée, le tènement s'inscrit dans l'entité paysagère du piémont urbanisé, à proximité du pied de Chartreuse et des premières pentes agricoles.
  - Le site offre une vue dégagée sur le rocher du Cornillon, les contreforts boisés du pied de massif et les falaises de Roche Traversier.
  - La rue du Rafour et les parcelles alentours présentent un fleurissement important et une diversité de boisement : arbres fruitiers, cèdres du Liban, bouleaux, platanes… qui renforce le caractère champêtre du site.

- **Risques naturels**
  - Le site est identifié par le Plan de Prévention des Risques Naturels au titre d'un aléa faible d'inondation de plaine en pied de versant impliquant notamment une limitation de l'emprise au sol des bâtiments.

- **Occupation du site**
  - Le terrain est en herbe, occupé par des arbres fruitiers et partiellement fauché.

ANALYSE DE SITE



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

❶ LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

Les Gachards ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS

AXE STRUCTURANT PRINCIPAL

AXE SECONDAIRE

MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT





ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Diversifier l'offre de logements en s'insérant dans un environnement majoritairement pavillonnaire**
  - Proposer différentes formes d'habitat (hauteurs différentes, accolements possibles des constructions etc.). Les constructions les plus hautes seront positionnées dans la partie Nord du projet, au droit de la rue du Rafour.
  - Implanter les nouvelles constructions en retrait par rapport à l'alignement de la rue du Rafour, à l'instar des pavillons existants.

- **Développer la qualité résidentielle et préserver le caractère champêtre du secteur**
  - Maintenir des bandes paysagées en périphérie du projet, le long du chemin des écoliers et en proximité direct avec les habitations existantes à l'Ouest et au Nord.
  - Desservir le cœur du site par un accès véhicule unique au droit de la rue du Rafour tout en préservant les arbres situés à l'alignement pour maintenir une ambiance champêtre et les caractéristiques paysagères de la rue
  - Créer un cheminement piéton paysagé ralliant le cœur du projet depuis le chemin des écoliers, selon une orientation Nord-Sud
  - Préserver des percées visuelles Nord-Sud en cœur du projet

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER

PRINCIPE DE VOIE DE DESSERTE À CRÉER

CONTINUITÉ PIÉTONNE A CRÉER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

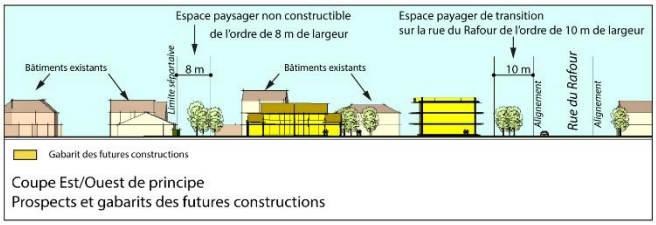
POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE À CRÉER / ENTRÉE DU SITE À MARQUER

PERMÉABILITÉ VISUELLE À CRÉER

ESPACE PAYSAGER NON CONSTRUCTIBLE

ESPACE DE TRANSITION «RUE DU RAFOUR»

LISIÈRE DE TRANSITION A TRAITER



Coupe Est/Ouest de principe
Prospects et gabarits des futures constructions

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

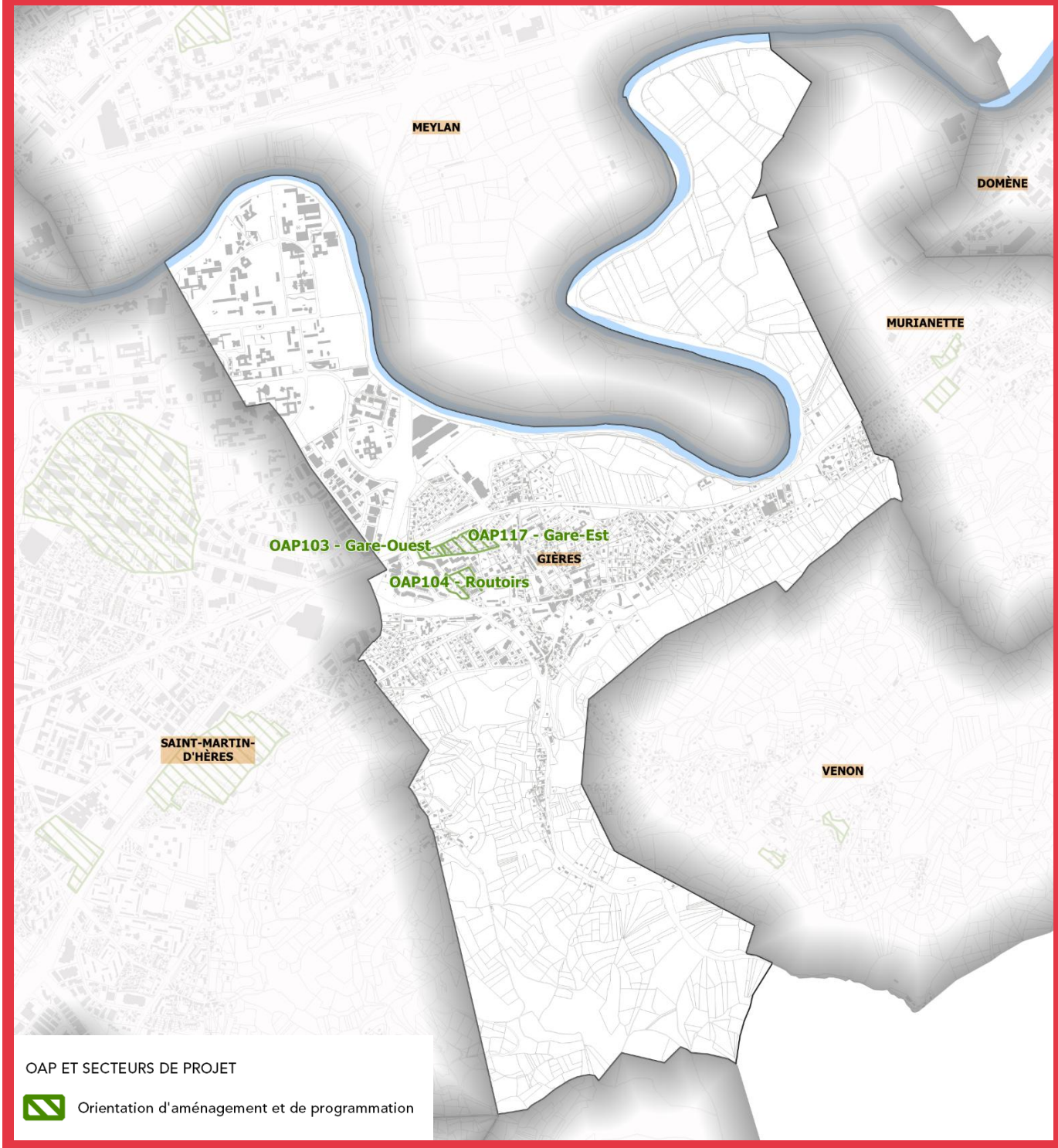
ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES

ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES MOINS HAUTES

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Oui (S2)
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère aval » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Non

11_GIÈRES


MEYLAN
DOMÈNE
MURIANETTE
OAP103 - Gare-Ouest
OAP117 - Gare-Est
GIÈRES
OAP104 - Routoirs
SAINT-MARTIN-D'HÈRES
VENON
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation

OAP103 – GARE OUEST

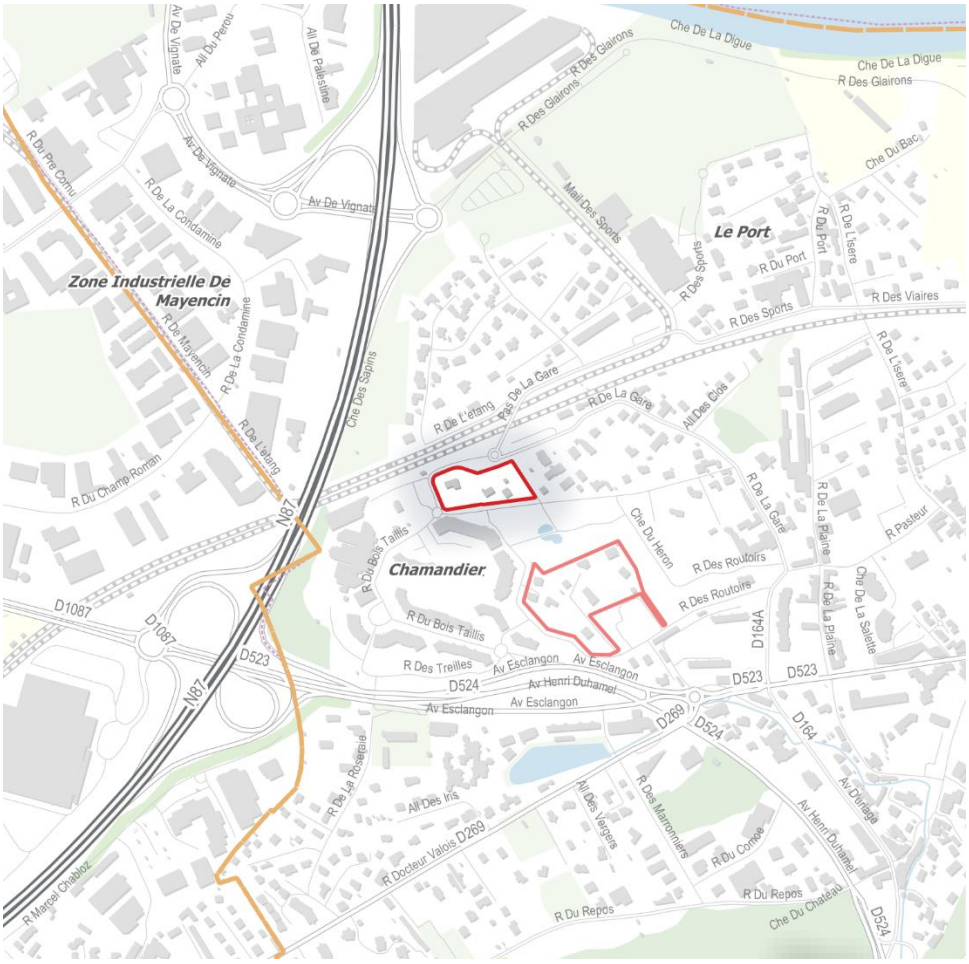
SITUATION

Situé à proximité immédiate du centre de Gières, ce secteur d'environ 5 900m² s'inscrit en continuité des mutations réalisées au cours des dernières années sur le quartier avec notamment l'opération Petit Jean au sud du périmètre d'OAP.

Le site profite de la proximité des services et équipements et en particulier du pôle multimodal (gare, tramway, bus) facilement accessible. Le site se trouve également à proximité de la rocade et de l'A41.

Le site s'inscrit dans un contexte paysager et de formes bâties variés en position d'interface dans lequel le projet doit s'intégrer.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci peut ainsi accompagner la réalisation de 90 logements environ, dont 35 % de logements sociaux. L'opération a la possibilité d'être réalisée en phases distinctes.



Localisation du secteur « Gare Ouest » à Gières. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **L'organisation spatiale du site : un périmètre en interface avec des hauteurs variées**
  - La frange Nord donne sur la rue de la Gare et un cheminement piéton longe celle-ci. A noter qu'une différence de niveau fluctuante est présente entre ce cheminement et le terrain qui se trouve majoritairement derrière un mur. De l'autre côté de la rue, ce sont les quais et la voie ferrée qui font place, générateur de nuisances sonores.
  - La Frange Est est constituée d'un lotissement de trois maisons individuelles majoritairement orientées Est-Ouest.
  - La frange Sud est desservie en trois points par la rue du Chamandier qui borde d'une part l'opération Petit Jean avec de l'habitat collectif en R+4 et d'autres part, une opération d'ensemble plus ancienne avec de l'habitat collectif présentant des façades en R+4 et R+6.
  - La frange Ouest, bordée par un mur, donne sur la rue de la Gare et un espace de retournement pour les bus.

- **Un site à connecter au quartier**
  - Trois accès véhicules existent uniquement sur la rue du Chamandier avec des dimensionnements contraints en raison de la proximité d'arbres de hautes tiges à maintenir.
  - Le maillage piéton pour rejoindre rapidement la gare et les arrêts de transports en commun (tram B, lignes de bus) est à développer notamment à travers le site de projet.

- **Un contexte naturel, paysager et écologique sur lequel prendre appui**
  - Au regard des éléments de diagnostic produits lors de l'élaboration du PLUi, le site n'est pas en relation avec des réservoirs de biodiversité ou des corridors d'échelle métropolitaine.
  - Le site dispose d'arbres de hautes tiges à préserver et valoriser et de la proximité d'arbres publics intéressants.
  - Les franges Est et Sud du site sont constituées d'alignements d'arbres et arbustes dont l'organisation en multistrates assure l'intégration et la perception du bâti depuis la rue.
  - Le site dispose à l'Est d'un espace actuellement occupé par un potager.
  - Des ouvertures visuelles sur les massifs existent, essentiellement au Nord, vers la Chartreuse.
  - L'organisation actuelle du site contribue au réseau d'îlot de fraîcheur et à la gestion des eaux pluviales dans un contexte soumis à un aléas faible d'inondation en pied de versant avec un aléa faible de suffusion et de ruissellement impactant l'aménagement du site au titre du PPRN (plan de prévention des risques naturels).

- **Une situation d'interface à valoriser**
  - La localisation et le contexte font de ce site un périmètre en interface, à la fois avec des maisons individuelles d'une part et de l'habitat collectif avec des hauteurs comprise entre du R+4 et du R+6 d'autre part.
  - Le site est également dans une situation stratégique du point de vue de la gare et permet de composer un élément signal, une image de la commune depuis la voie ferrée et la rocade.



ANALYSE PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- JARDINS POTAGERS EXISTANTS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- VOIE FERRÉE
- LIGNE DE TRAMWAY
- ITITNÉRAIRE CYCLE STRUCTURANT
- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE



1 > Mur en limite Ouest



2 > Frange végétale rue du Chamandier



3 > Vue depuis la limite Est



4 > Cheminement piéton en contrebas, au nord

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Améliorer la desserte et le maillage du site**
  - Créer un accès à l'Ouest, rue de la Gare, en mettant à profit la topographie du site et limitant l'impact de véhicules supplémentaires sur les rues Petit Jean et Chamandier.
  - Réemployer l'accès existant à l'Est de la rue du Chamandier pour desservir la partie Est de l'opération.
  - Réaliser en limite Est un cheminement modes actifs ouvert au public pour faciliter l'accès à la gare que ce soit à l'échelle de l'opération mais aussi du quartier afin de compléter le maillage existant.

- **Aménager le site en préservant les caractéristiques paysagères et écologiques**
  - Préserver et valoriser les arbres présents sur le site en prenant appui sur les sujets identifiés au patrimoine.
  - Assurer un traitement végétal des franges en particulier au Sud et à l'Ouest en s'appuyant sur la végétation en place pour maintenir l'ambiance préexistante et améliorer l'intégration et la perception des hauteurs bâties depuis la rue.
  - Maintenir la vocation nourricière du potager existant pour proposer des potagers ou vergers aux futurs habitants.
  - Préserver des cônes de vues sur le grand paysage et en particulier en direction de la Chartreuse.

- **Aménager un site signal en interface**
  - Implanter le bâti en privilégiant les surfaces déjà imperméabilisées du site.
  - Proposer un épannelage entre les bâtiments pour être cohérent avec le contexte immédiat.
  - Le bâtiment le plus au Nord-Ouest devra jouer un rôle signal en interface avec le quartier gare tant dans sa hauteur que son aspect. Une façade végétalisée apporterait la dimension qualitative attendue.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS

CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER

PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT À REQUALIFIER

PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER

PRINCIPE DE VOIE TOUS MODES À CRÉER

PRINCIPE DE VOIE DE DESSERTE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER

POTAGER EXISTANT À MAINTENIR EN JARDIN PARATGÉS

CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS UN PARC HABITÉ

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Oui mais sans impact
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP104 – ROUTOIRS

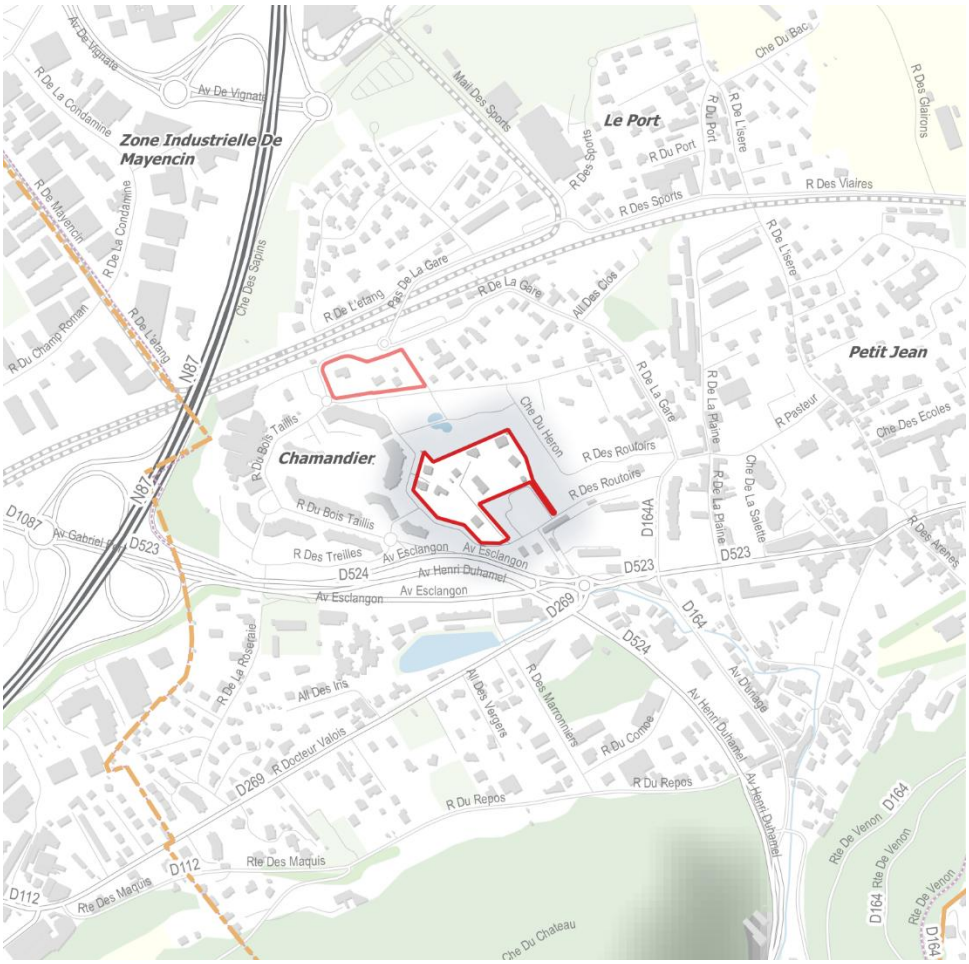
SITUATION

Situé à proximité immédiate du centre de Gières ce secteur d'environ 13 700m² s'inscrit en continuité des mutations réalisées au cours des dernières années sur le quartier avec notamment l'opération Petit Jean en limite du périmètre d'OAP.

Le site profite de la proximité des services et équipements et en particulier du pôle multimodal (gare, tramway, bus) facilement accessible. Le site se trouve également à proximité de la rocade et de l'A41.

Le site s'inscrit dans un contexte paysager et de formes bâties variées dont le projet doit tenir compte pour bien s'intégrer.

L'opération doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune. Celle-ci peut ainsi accompagner la réalisation de 110 logements environ, dont 35 % de logements sociaux. L'opération a la possibilité d'être réalisée en phases distinctes.



Localisation du secteur « Routoirs » à Gières. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **L'organisation spatiale du site : un périmètre en interface avec des hauteurs variées**
  - La frange Nord est bordée par l'opération Petit Jean avec de l'habitat collectif en R+3+attique et en R+2.
  - La frange Est est également bordée par l'opération Petit Jean; en partie haute une typologie de maisons en bande de plain-pied et, en partie basse, de l'habitat collectif en R+3.
  - La Frange Sud quant à elle donne accès en deux points existants à la rue des Routoirs qui est aménagée en zone de rencontre. La frange est orientée pour majorité sur de l'habitat mêlant maisons individuelles et habitat collectif atteignant des R+3 voire R+4.
  - La frange Ouest, adossée à la rue du Petit Jean dispose de deux accès existants sur le site. Elle s'oriente sur une opération d'habitat collectif du R+3 au R+5/6 disposant de cheminements piétons afin de rejoindre notamment le collège et les équipements sportifs.

- **Des connexions avec le quartier à améliorer**
  - Le site dispose d'accès véhicules existants parfois contraints dans leurs dimensions sur lesquels prendre appui.
  - Le maillage modes actifs est à compléter pour améliorer le report modal vers la gare et les arrêts de transports en commun.

- **Un contexte naturel et écologique sur lequel prendre appui**
  - Au regard des éléments de diagnostic produits lors de l'élaboration du PLUi, le site n'est pas en relation avec des réservoirs de biodiversité ou des corridors d'échelle métropolitaine.
  - Le site dispose en son centre d'un espace végétalisé et arboré propice à la gestion des eaux pluviales et à la pérennisation d'un îlot de fraîcheur.
  - Le site dispose d'arbres qui comportent un intérêt de préservation et de la proximité d'arbres publics intéressants.
  - Le site présente des alignements d'arbres et arbustes en limite qui assurent l'intégration et la perception du bâti depuis la rue.
  - Le site est soumis à un risque d'inondation en pied de versant avec un aléa faible qui a une incidence sur l'aménagement du périmètre.

- **Un contexte bâti varié**
  - Le site s'inscrit dans un contexte bâti mêlant de l'habitat individuel, de l'habitat collectif et de l'habitat intermédiaire. Les hauteurs variées, du plain-pied au R+6, sont à prendre en compte.



1 > Accès peu perceptible mutualisé rue des Routoirs



2 > Accès peu perceptible mutualisé rue des Routoirs



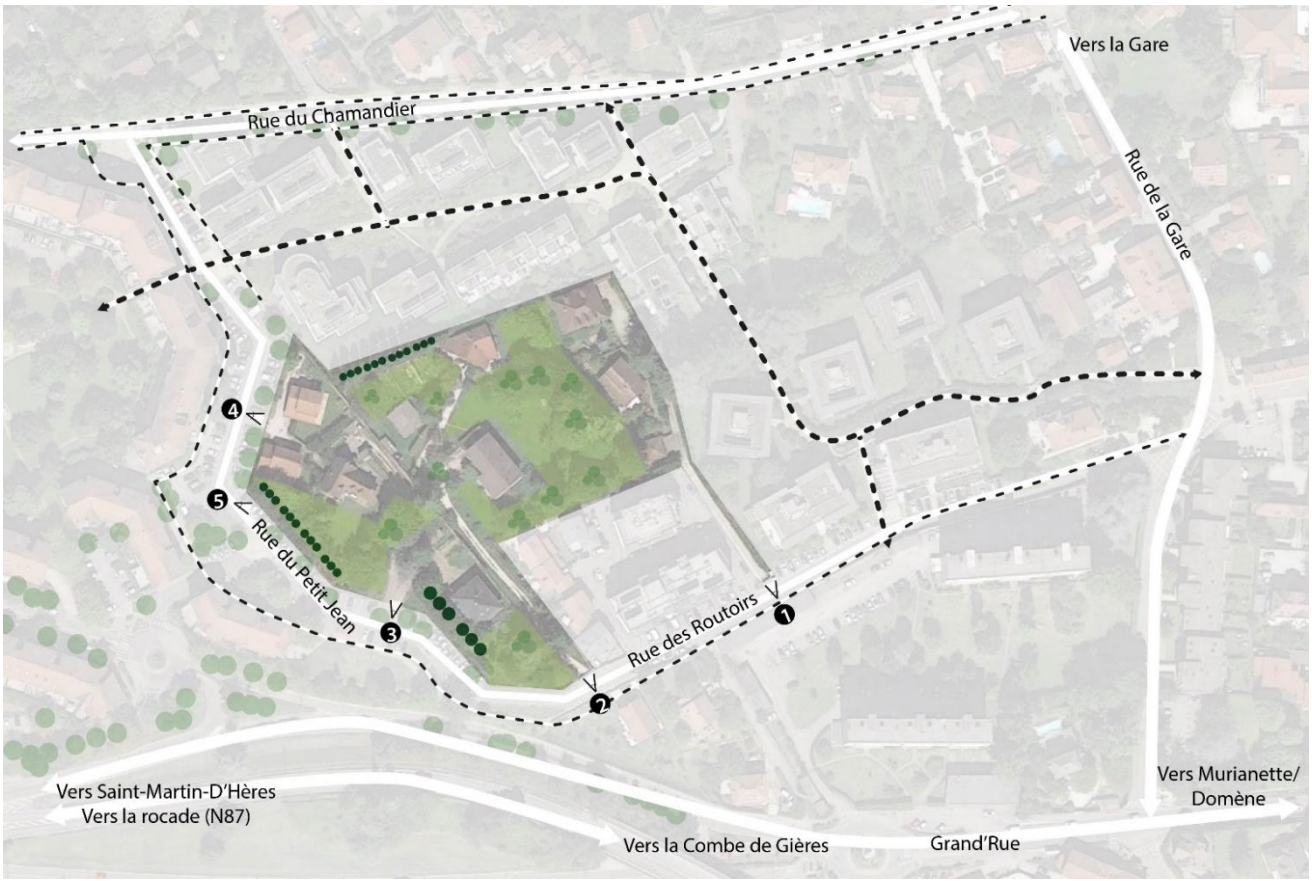
3 > Ambiance arborée de l'accès mutualisé rue du Petit Jean



4 > Accès véhicules mutualisé rue du Petit Jean



5 > Frange arboré du périmètre depuis la rue du Petit Jean



ANALYSE PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE DU SITE

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble — PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Améliorer la desserte et le maillage du site**
  - Mutualiser les accès véhicules en s'appuyant sur ceux préexistants tout en tenant compte des contraintes de dimensionnement.
  - Compléter le maillage piétons/cycles existant en permettant de traverser le site du Nord au Sud et d'Est en Ouest et de se connecter aux cheminements déjà existants.
  - Le cheminement Nord-Sud relèvera d'un équipement public et sera ouvert à tous.

- **Aménager le site en préservant les caractéristiques paysagères et écologiques**
  - Maintenir un espace central végétalisé et arboré afin de contribuer au confort et à la qualité de vie des habitants.
  - Préserver les arbres isolés ainsi que les alignements existants afin de garantir l'intégration paysagère du projet et améliorer l'intégration des hauteurs bâties.
  - Réaliser des continuités végétales multistrates sur les limites en s'appuyant sur l'existant.
  - Proposer des espaces potagers ou de vergers aux futurs habitants afin de contribuer à la qualité de vie et à la biodiversité.
  - Maintenir et aménager des cônes de vues sur le paysage.

- **S'inscrire dans le contexte bâti du quartier**
  - Proposer des formes d'habitat cohérentes avec la diversité des hauteurs et des formes bâties présentes aux abords immédiats du site. Ainsi, l'opération pourra proposer des formes variées et complémentaires.
  - Les nouvelles implantations privilégieront majoritairement des espaces déjà imperméabilisés.
  - Les terrasses et balcons en prolongement de l'habitat seront orientés essentiellement vers le cœur d'îlot.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS

CONTINUITÉS PIÉTONS/CYCLES A CRÉER

PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES EXISTANT À REQUALIFIER

PRINCIPE DE VOIE DE DESSERTE À CRÉER OU REQUALIFIER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER

ALIGNEMENT D'ARBRES À CONSERVER

CONTINUITÉ VÉGÉTALE À ASSURER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

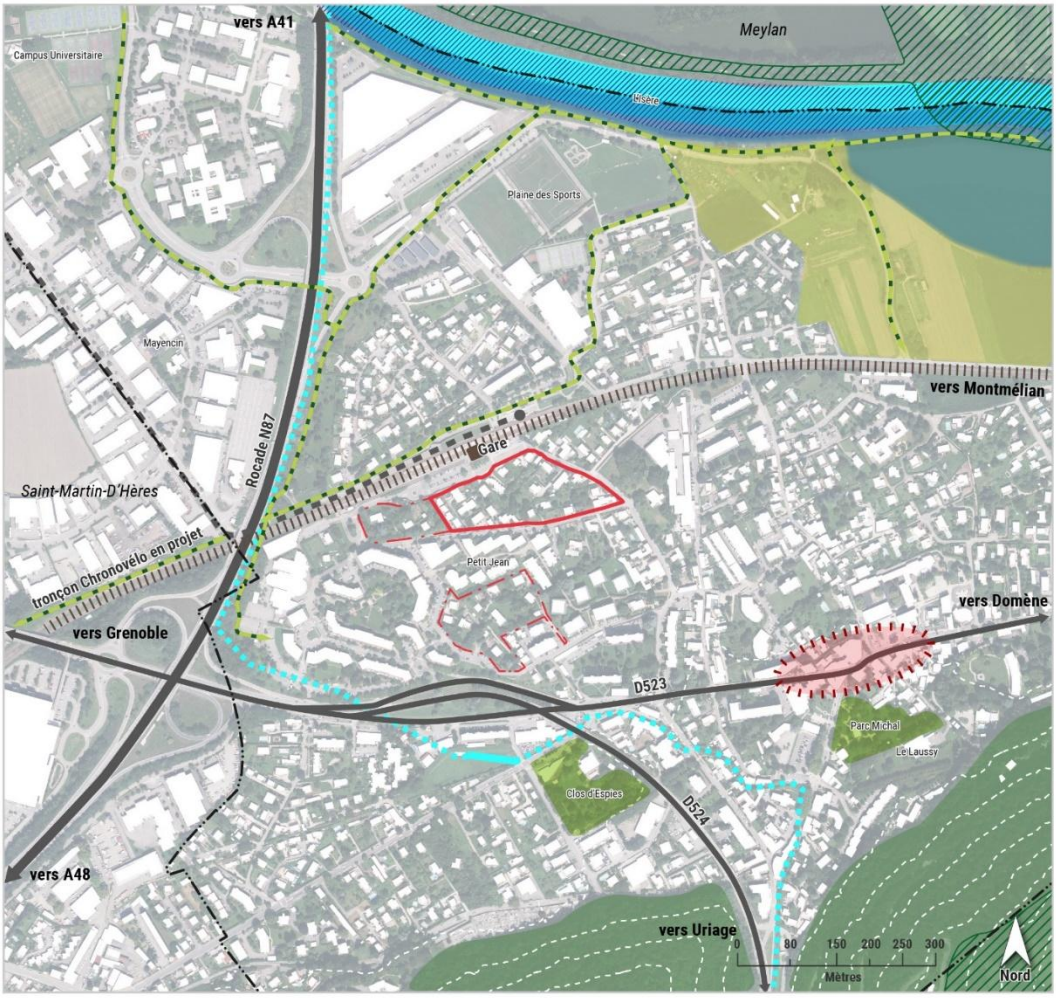
PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC2
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Dispositions générales
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Vallée de l'Isère amont » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP117 – GARE EST

« Gare Est » à Gières



CARTE DE SITUATION

Eléments de fond de plan
- Site de projet
- Autres sites de projet
- Limite communale
- Courbes de niveaux (pas de 25m)

Equipement et services structurants
- Pôle structurant de proximité (Centre bourg)

Connexion et maillage réseaux
- Principaux parcours cycles
- Axe principal
- Axe secondaire
- Voie ferrée et gare
- Ligne de tramway et station

Patrimoine et paysage bâti
- Patrimoine bâti (identifié ou non)

Armature paysagère structurante et trame verte et bleue
- Nature ordinaire (Parc de l'Ovalie)
- Espace boisé
- Espace agricole
- Cours d'eau visible /busé
- Cours d'eau reconnu pour son intérêt écologique
- Zone humides
- Réservoir de biodiversité

SITUATION

Situé à proximité immédiate du centre de Gières, ce **secteur plat** d'environ **20 000 m² à 216 m d'altitude en moyenne** est couvert par un PPCP (périmètre de prise en considération de projet) et s'inscrit en continuité des mutations réalisées ou à venir au cours des dernières années sur le quartier avec notamment l'opération « Petit Jean » et l'opération de l'EHPAD et des logements en limite du périmètre de l'OAP.

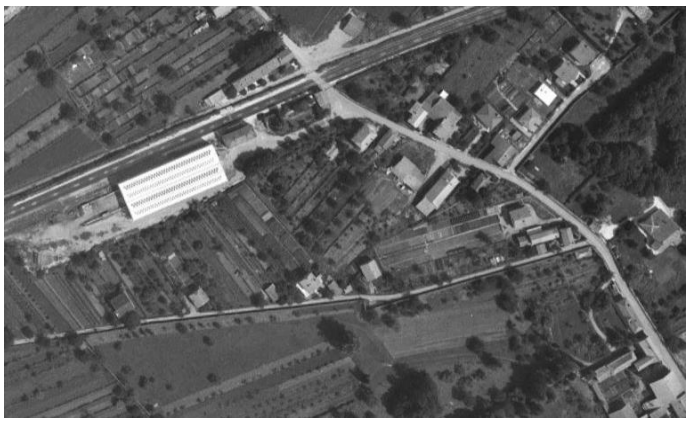
Proche des équipements et notamment du pôle multimodal autour de la gare, le site s'inscrit dans l'ambiance paysagère de *plaine urbaine*.

L'opération mixte en renouvellement urbain doit répondre aux objectifs de production et diversification de l'offre de logements sur la commune dont une part minimale de **35 %** de logements sociaux.

ANALYSE DE SITE



1925



1963



1996



2008

Les quatre photographies aériennes ci-dessus illustrent l'urbanisation progressive du quartier en moins d'un siècle. En 1925, c'est l'usage agricole qui domine avec seulement une construction dans le périmètre de l'OAP identifiée. Il faudra attendre les années 1980 pour que l'urbanisation s'intensifie et arriver en 1996 à une composition quasiment similaire à aujourd'hui. À noter que le secteur semble s'être urbanisé sans jamais connaître de renouvellement urbain.

Malgré l'urbanisation progressive et au coup par coup, la structure parcellaire reste aujourd'hui semblable à celle du début du siècle dernier avec une majorité de parcelles en lanière. Les éléments arborés contribuent également à lire le parcellaire ; quelques trames végétales ont

persisté, d'autres ont disparu comme à l'angle nord-est (1963-1996) et d'autres sont apparues davantage sous forme de sujet isolé contribuant notamment à la formation d'un cœur d'îlot végétal et arboré.

Les clichés permettent aussi d'observer clairement l'évolution du secteur gare au fil des décennies.

PAYSAGE ET CARACTÉRISTIQUES ÉCOLOGIQUES

- **Analyse paysagère**
  - Le site est couvert par l'ambiance plaine urbaine de l'OAP Paysage et biodiversité. Parmi les orientations nous pouvons souligner une attente sur l'implantation du bâti en fonction des éléments du paysage existants et des vues et notamment du cœur d'îlot dans le cas présent ; une attention dans le rapport à la rue, en proposant une interface plantée et animée mais aussi en intégrant des strates arborées adaptées aux gabarits des constructions.
  - Le site offre des vues sur le grand paysage, avec au Nord un large panorama sur le massif de la Chartreuse, à l'Ouest depuis la rue du Chamandier une vue plus cadrée sur le massif du Vercors avec le Moucherotte en particulier et au Sud on arrive à percevoir la combe de Gières et le Mûrier.

- **Analyse du contexte écologique**
  - Au regard des éléments de diagnostic produits pour la cartographie de la trame verte et bleue (TVB) lors de l'élaboration du PLUi, le site situé en zone urbanisée continue n'est pas en relation avec des réservoirs de biodiversité ou des corridors d'échelle métropolitaine. Néanmoins, la rivière de l'Isère, le réservoir de biodiversité et la zone humide qui l'accompagnent sont localisés à moins d'1km du site. Par ailleurs le tissu de jardins bien végétalisés et le maillage qui en résulte constituent localement des espaces favorables à la nature en ville (accueil de la petite faune notamment : oiseaux, chauves-souris, écureuils, etc.).
  - Sur la moitié Est, un cœur d'îlot végétal arboré est facilement identifiable. Il est intéressant de souligner que ce dernier ne semble pas avoir été artificialisé depuis ces cent dernières années ce qui lui confère un intérêt d'un point de vue écologique notamment pour la qualité des sols en place. Cet espace participe à la canopée Métropolitaine et plus localement contribue à un îlot fraîcheur dans le quartier gare. Plusieurs sujets sont identifiés au titre du patrimoine (plan F2) sur le périmètre. Plusieurs potagers sont visibles et assurent une fonction nourricière locale intéressante à maintenir. En prenant appui sur les vues aériennes, l'urbanisation du site laisse à penser que le sol n'est pas pollué.

MOBILITÉ

- **Un site proche de la rocade**
  - Le site est proche de l'échangeur et de la N87.

- **Un site à proximité d'un pôle multimodal**
  - Le site est juxtaposé au parvis de la gare de Gières qui se trouve au Nord du périmètre. Ainsi, le secteur est desservi par le train, mais aussi par le tramway (ligne B) ainsi que par plusieurs lignes de bus de part et d'autre de la voie ferrée. Au nord de la gare une voie cycle permet notamment de rejoindre le centre de Grenoble et se poursuit actuellement en piste cyclable pour rejoindre les berges de l'Isère.

- **Un site en interface, propice aux maillages modes actifs**
  - Le site forme une barrière dans le potentiel de report modal vers la gare en continuité des cheminements existants notamment vers le Sud dans le quartier Petit Jean.

- **Un site avec de multiples accès véhicules**

- Le site dispose de plus de 15 accès véhicule au Nord, au Sud et à l'Est pour accéder aux maisons. Quelques-uns sont mutualisés mais le potentiel et l'enjeu de mutualisation sont importants. On peut estimer que certains accès pourront être réemployés avec un enjeu d'optimisation notamment au nord, pour apaiser le parvis de la gare et y limiter le flux voiture.

BATI

- **Un site proche des équipements, commerces et aménités**
  - Le site dispose d'une proximité avec les équipements scolaires dont le Collège le Chamandier, le gymnase du même nom ainsi que l'établissement Don Bosco sont à moins de 500m à pied sur des itinéraires sécurisés.
  - Le site permet d'accéder en moins d'un kilomètre à pied à la Plaine des Sports, à la place de République, aux commerces, au parc Michal et à la salle Le Laussy.
  - Le site offre une proximité avec une voie cycle au nord de la Gare qui permet à la fois de rejoindre les berges pour aller en direction de Domène ou du Campus Universitaire et d'accéder au centre-ville de Grenoble en traversant Saint-Martin-D'Hères.

- **Un secteur en mutation avec une dominante pavillonnaire**
  - Au Sud de la rue du Chamandier, on observe d'Ouest en Est des logements collectifs en R+4, R+2+attique puis R+2 correspondants à l'opération « Petit Jean », dernière opération d'ensemble en date sur le quartier, puis, quatre maisons individuelles en R+1.
  - À l'Est de la rue de la Gare, on observe du Nord au Sud des maisons individuelles majoritairement en R+1+ combles puis, au croisement avec la rue du Chamandier, le site en renouvellement urbain qui va accueillir un EPHAD en R+2 ainsi que des logements collectifs en R+3.
  - Le périmètre en lui-même n'est constitué que de maisons individuelles majoritairement en R+1 ou R+1+combles de volumétries variées ce qui permet d'estimer l'époque de construction. Seules trois maisons de plain-pied construites au début des années 1992 sont présentes à l'Ouest.
  - Encore plus à l'Ouest, en limite de périmètre, on peut identifier un premier lotissement avec un accès rue du Chamandier et un second au centre avec un accès côté parvis tout deux organisés en R+1+combles.

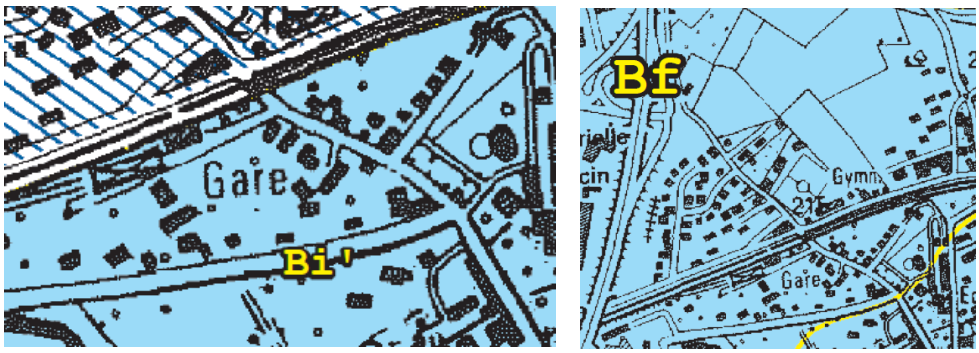
AMBIANCE CLIMATIQUE

- **Soleil et inertie**
  - Le site bénéficie d'un très bon ensoleillement en été et en hiver à l'échelle de la Métropole (en prenant les solstices en référence).
  - Alors que les bâtiments de l'opération Petit Jean qui sont aux abords immédiats ne semblent pas générer de masque solaire sur le site de projet, les arbres de cœur d'îlot pourraient générer des masques en hiver si ceux-ci ne sont pas à feuilles caduques. Néanmoins, le cœur d'îlot arboré permet d'atténuer le soleil couchant en été sur les bâtiments les plus à l'Est du périmètre et contribue à limiter la génération d'îlot de chaleur à l'échelle du secteur.
  - L'intensité de la surchauffe estivale reste limitée sur ce secteur.

- **Vent**
  - La vitesse du vent est généralement faible (inférieure à 3 m/s soit environ 10km/h, 85 % du temps) ; elle dépasse rarement 6 m/s (2,2 % du temps). Ces vents forts soufflent surtout à la fin de l'hiver et au printemps. Les vents dominants ont une direction nord nord-est (plus de 30 % des périodes ventées), parallèlement à l'orientation de la vallée du Grésivaudan. Les vents violents ont principalement une direction sud-ouest et nord-est.

RISQUES ET NUISANCES

- **Un site impacté par des risques faibles au titre du PPRN (plan de prévention des risques naturels)**
  - Le site est entièrement couvert par une zone de contrainte faible pour l'inondation en pied de versant (Bi') générant l'application d'un RESI (Rapport d'Emprise au Sol en Zone Inondable) et une surélévation du niveau habitable pour une mise hors d'eau.
  - Le site est entièrement couvert par une zone de contrainte faible de suffosion (Bf).



Extrait du PPRN en vigueur

- **Un site partiellement exposé à un risque lié aux transports de matières dangereuse**
  - On peut estimer que la moitié nord du périmètre est impactée par une servitude d'utilité publique de niveau 1 en raison de la présence d'un pipeline environ 100m plus au nord.
- **Un site partiellement exposé au bruit**
  - La proximité de la voie ferrée et du tramway expose environ la moitié du périmètre à un classement sonore variant entre 3 et 4. Ainsi, des prescriptions d'isolement acoustique sont à respecter notamment pour des bâtiments d'habitation.



Extrait du l'Atlas 3C des nuisances sonores du PLUi

PHOTOGRAPHIES



Image 1 : Depuis le parvis de la gare (frange nord)



Image 2 : Depuis la rue de la gare



Image 3 : Accès existant et arbre isolé dans la rue de la Gare



Image 4 : Angle rue de la Gare / rue du Chamandier

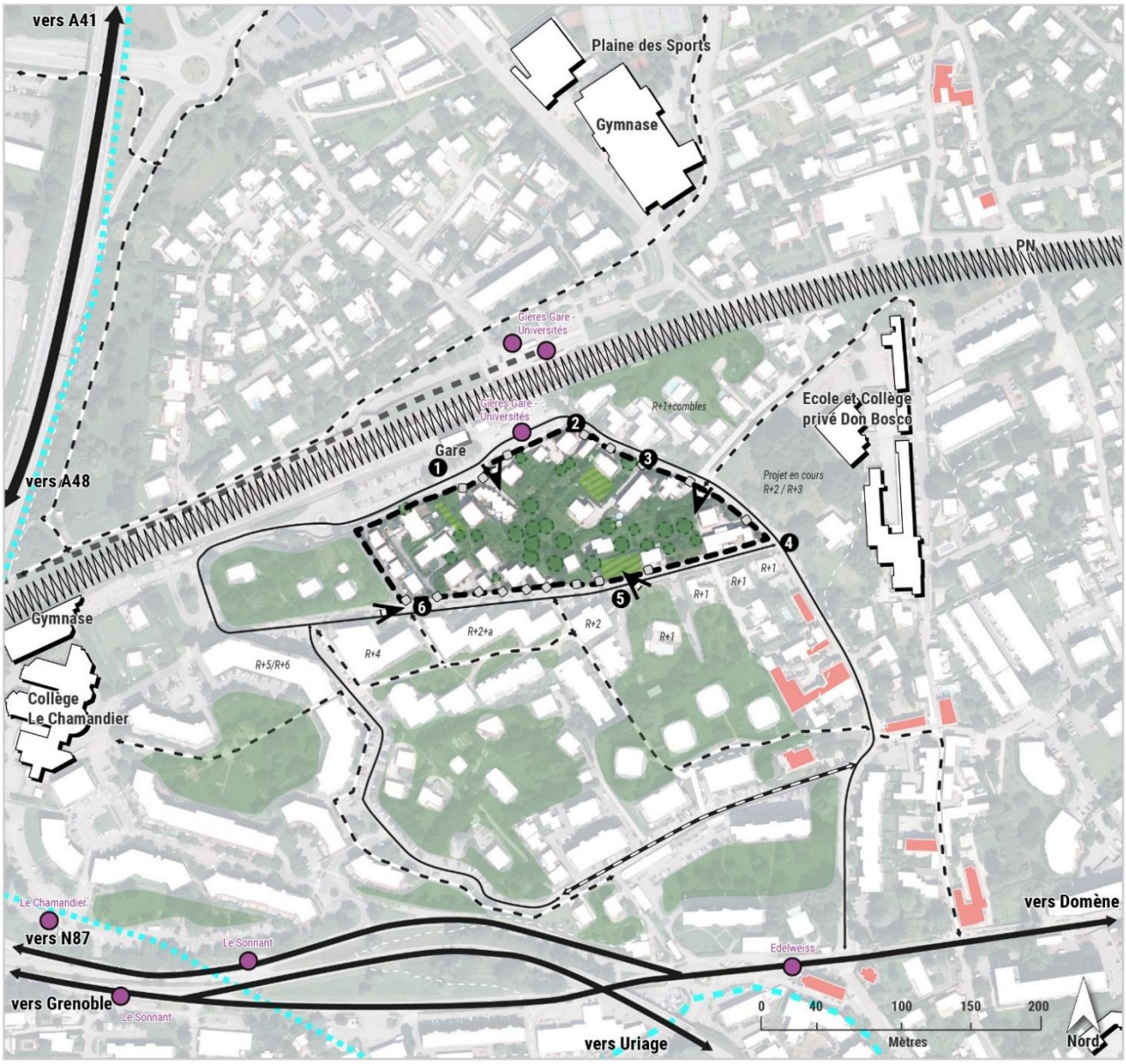


Image 5 : Maison individuelle depuis la re du Chamandier



Image 6 : Depuis la rue du Chamandier

« Gare-Est » à Gières



ANALYSE DE SITE

Eléments de fond de plan

- Site de projet et accès
- Equipement
- Courbes de niveaux (pas de 10m)
- Localisation de la prise des photo

Risques et nuisances

- Nuisance acoustique liée au train et au tramway

Environnement et éléments naturels

- Point de vue ouvert
- Strate arborée
- Arbres existants dans le site de projet
- Jardin potager existants
- Cours d'eau busé

Patrimoine bâti et paysager

- Bâti iexistant de qualité

Connexions et maillage réseaux

- Maillage piéton / cycle structurant
- Voie à dominante piéton-cycle
- Arrêt de transports en commun
- Ligne de tramway
- Axe principal
- Axe secondaire

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

- **S'inscrire dans la trame paysagère existante, améliorer son intérêt écologique et le rapport à la rue**
  - Préserver et renforcer le cœur d'îlot végétal arboré, non urbanisé depuis plus de 100 ans, afin de conforter la richesse du sol, favoriser la nature en ville (notamment la petite faune urbaine : passereaux, écureuils, chauve-souris…) et les services rendus par les arbres existants dans un périmètre rapproché. L'objectif est ainsi de favoriser la mise en place d'une zone de quiétude pour la faune (espace peu perturbé par les activités humaines) composée d'essences arborées locales.
  - Proposer des espaces communs plantés qui formeront des transitions entre les bâtiments en prenant appui sur l'existant et en confortant certains usages (potager, aire de jeu, etc.).
  - Le cœur d'îlot et les espaces communs formerons ensemble un espace continu végétalisé d'Est en Ouest.
  - Composer le rapport à la rue en proposant une alternance de plein et de vide. Ainsi, les espaces non bâtis sur rue pourront se composer de haies multistrates composées d'essences locales ou d'espaces plantés quand les retraits sont plus conséquents afin de participer à la qualité de la rue, d'assurer des perméabilités visuelles sur les cœurs d'îlot et de contribuer à la biodiversité. Si des clôtures sont envisagées, elles devront permettre cette transparence visuelle et physique pour la petite faune (afin de rester perméables pour les déplacements de la faune).
  - Préserver des espaces ouverts depuis le cœur d'îlot et entre les bâtiments pour créer des ouvertures sur le paysage lointain et proposer différentes profondeurs de champs.
  - Proposer des dispositifs en faveur de la récupération des eaux pluviales pour leur réutilisation.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT ET STATIONNEMENT

- **Penser l'aménagement du site en lien avec la desserte de la gare**
  - Compléter le maillage piétons/cycles pour sécuriser les déplacements et encourager le report modal notamment dans le prolongement du cheminement du quartier Petit Jean pour faciliter l'accès à la gare. Cet équipement public sera aménagé de manière à limiter les conflits d'usage entre les cycles et les piétons.
  - Permettre la réalisation de cheminements traversant pour donner à la fois accès à la gare et à la rue du Chamandier.

- **Améliorer l'accessibilité piéton-cycle au site, au quartier, à la ville**
  - Compléter le maillage piétons/cycles pour sécuriser les déplacements et encourager le report modal notamment dans le prolongement du cheminement à l'Est pour faciliter l'accès à l'établissement scolaire Don Bosco. Cet équipement public sera aménagé de manière à limiter les conflits d'usage entre les cycles et les piétons.
  - Rendre accessible au maximum les logements directement via les cheminements pour les vélos et les piétons à la manière du quartier Petit Jean pour encourager la pratique des modes actifs.
  - Proposer une proximité et une facilité d'accès aux stationnements cycles sécurisés depuis les logements pour inciter au report modal.
  - Optimiser la desserte véhicules.
  - Privilégier l'accès aux stationnements depuis la rue du Chamandier et dans une moindre mesure depuis la rue de la Gare (Est du périmètre) pour tenir compte de la topographie au nord du secteur et de l'intérêt d'apaiser le parvis de la gare des flux automobiles.
  - Réemployer en partie les accès véhicules existants en les mutualisant à plusieurs bâtiments pour en limiter le nombre.

HABITAT ET REZ-DE-CHAUSSEE ACTIFS

- **S'inscrire dans l'existant tout en structurant un rapport à la rue**
  - Privilégier au maximum une implantation bâtie sur les surfaces déjà bâties et imperméabilisées.
  - Fractionner les volumes bâtis pour assurer une alternance de plein et de vide afin de structurer le rapport à la rue et assurer des vues vers le cœur d'îlot depuis la rue.
  - Proposer des implantations et volumétries pouvant évoquer l'habitat collectif et intermédiaire de l'opération Petit Jean avec des hauteurs plus importantes au Nord sur le parvis qu'au Sud, rue du Chamandier pour tenir compte de l'existant.
  - Proposer des hauteurs maximums modulées avec des attiques pour proposer une diversité de formes et s'inscrire dans le tissu.
  - Prendre en considération la copropriété existantes en limite Ouest dans la volumétrie, l'implantation et l'orientation du bâti proposé pour limiter des vues trop directes en particulier pour les prolongements extérieurs.
  - Porter une attention particulière à la qualité de la façade à l'angle des rues Chamandier/Gare qui vient structurer l'îlot.
  - Porter une attention particulière à la qualité des façades orientées sur le parvis de la Gare pouvant accueillir des rez-de-chaussée actifs.
  - Proposer un traitement soigné des dispositifs fonctionnels (ex.brises soleil).
  - Limiter la proportion de murs aveugles à hauteur du piéton.

BIOCLIMATISME

- **Soleil et inertie**
  - Comme identifié dans l'analyse, le site dispose d'un ensoleillement important justifiant la pertinence de l'installation de panneaux solaires qui pourraient être aménagés via des toitures bio-solaires.
  - Sur l'Ouest du périmètre, planter des arbres à feuilles caduques dans les espaces communs pour assurer un meilleur confort d'été aux logements et limiter la surchauffe liée au soleil couchant.
  - Préserver le cœur d'îlot végétal et arboré pour atténuer le phénomène d'îlot de chaleur urbain.
  - Fragmenter le bâti et prévoir des percées visuelles pour faciliter la circulation de l'air et limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

- **Vent**
  - Privilégier des volumes traversants pour faciliter une ventilation naturelle notamment lors de pics de température l'été.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

« Gare-Est » à Gières



ORIENTATIONS

Eléments de fond de plan

- Site de projet
- Equipement existant

Un rapport à la rue structuré

- Secteur d'implantation des constructions
- Créer un front bâti donnant sur l'espace public

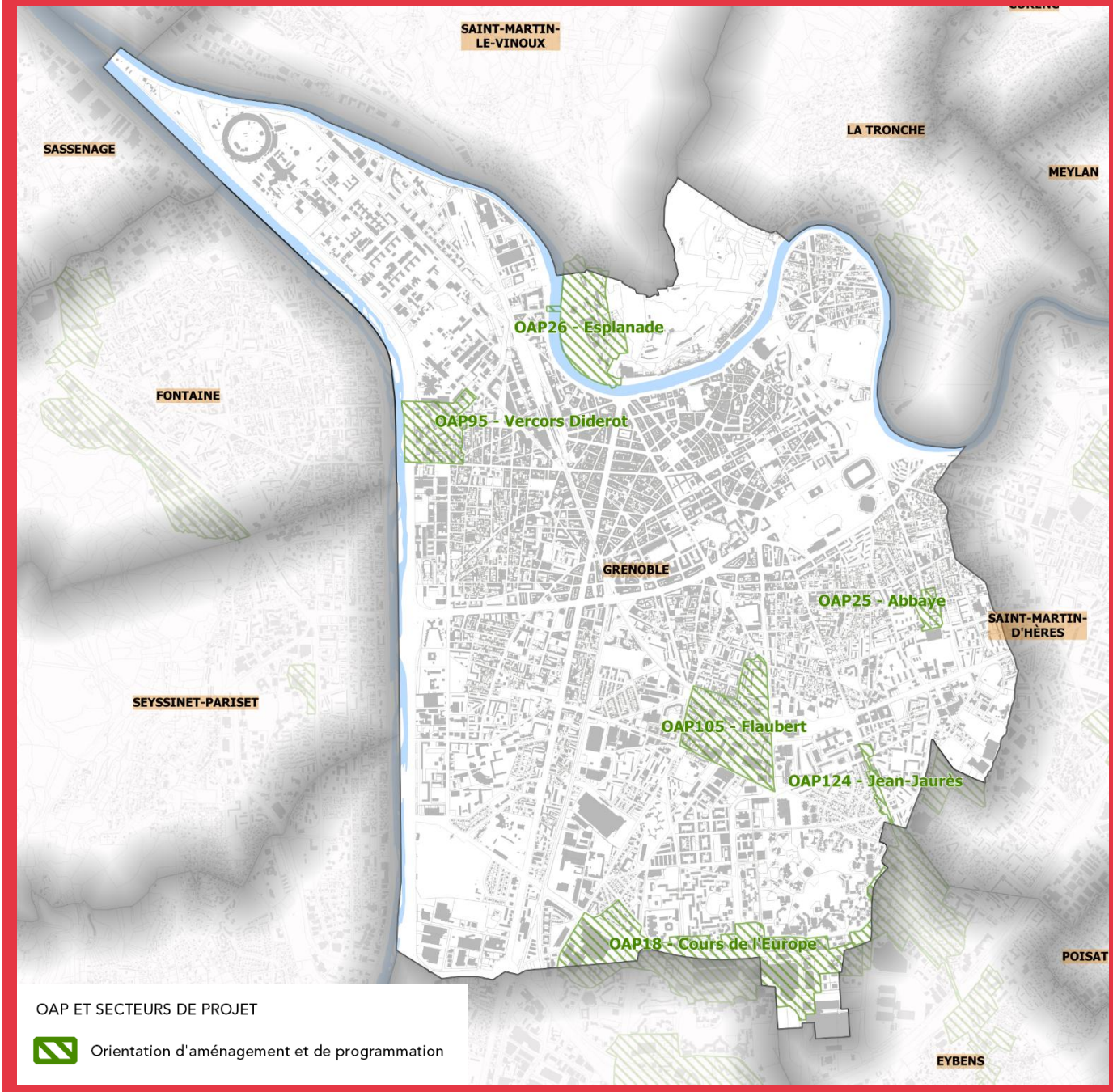
Une mobilité apaisée

- itinéraire piétons/cyles existants
- Créer une continuité piétons/cycles
- Qualifier la traversée de la voirie au profis des modes actifs
- Arrêt de transports en commun
- Ligne de tramway
- Ligne de train

Un espace végétal continu

- Vue sur le coeur d'îlot ou le paysage lointain
- Préserver la trame végétale existante
- Créer un espace commun paysager
- Maintenir un espace potager
- Conforter une zone de quiétude pour la biodiversité
- Préserver les arbres existants
- Réaliser des haies multistrates

12_GRENOBLE


SAINT-MARTIN-LE-VINOUX
SASSENAGE
LA TRONCHE
MEYLAN
OAP26 - Esplanade
FONTAINE
OAP95 - Vercors Diderot
GRENOBLE
OAP25 - Abbaye
SAINT-MARTIN-D'HÈRES
SEYSSINET-PARISET
OAP105 - Flaubert
OAP124 - Jean-Jaurès
OAP18 - Cours de l'Europe
POISAT
EYBENS
OAP ET SECTEURS DE PROJET
Orientation d'aménagement et de programmation

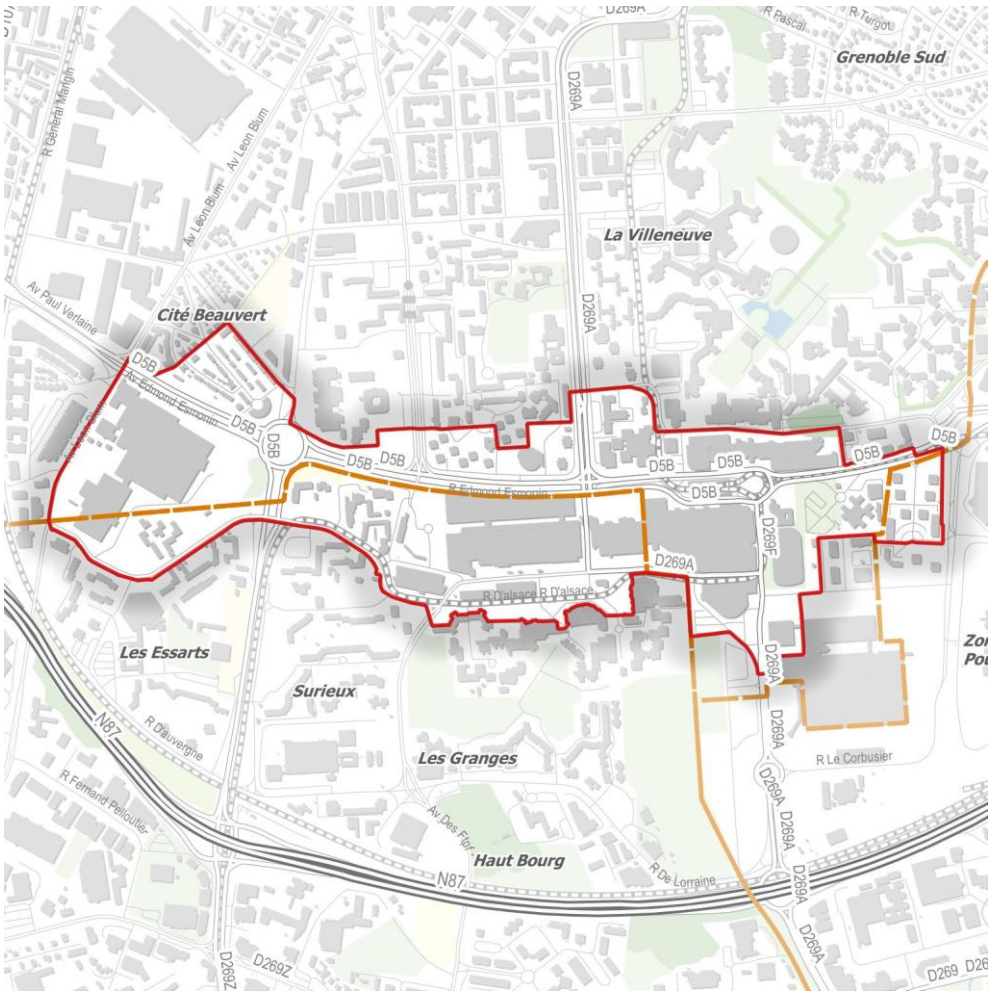
OAP18 – COURS DE L'EUROPE

→ Le périmètre de l'OAP18 – Cours de l'Europe se situe sur les communes de Grenoble et Échirolles.

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé dans le cœur de la Centralité Métropolitaine Sud / GrandAlpe du territoire de Grenoble-Alpes Métropole, à la lisière sud de la commune de Grenoble et nord de la commune d'Échirolles, et en connexion immédiate du secteur sud-ouest de la commune d'Eybens. Il couvre une surface de plus de 70 hectares située de part et d'autre de l'avenue Edmond Esmonin et de la partie ouest de l'avenue de l'Europe.

Ce secteur de projet a été déclaré d'intérêt métropolitain en raison de ses potentialités de transformation urbaine (disponibilités foncières, lieu pivot de la centralité entre secteur commercial régional, localisation de sièges d'entreprises d'envergure nationale et d'équipements métropolitains majeurs, localisation d'un pôle d'échange multimodal autour d'un axe structurant de transport en commun, de points de connexion nord/sud et est/ouest au frontière de trois communes…).



Localisation du secteur « Cours de l'Europe » à Échirolles. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **La Villeneuve, une identité urbaine et architecturale initiale construite sur le concept de « modernité »**
  - Conçu à l'aube des années 1970 sur un modèle d'utopie sociale et un principe initial de « ville neuve » construite en îlots autocentrés autour de grands parcs urbains, ouverts sur le grand paysage et des quartiers structurant une vie sociale autour d'équipements collectifs intégrés,
  - Une séparation des fonctions en grands ilots spécialisés (habitat, services, commerce, équipement) qui s'accentue au fil du temps et nécessite d'être réinterrogée sous l'angle de l'insertion urbaine et sociale,
  - Un foisonnement d'équipements sportifs et culturels majeurs (le Patio/espace 600, Summum, Pôle Sud, La Butte, piscine des Dauphins…) complété d'un centre de congrès (Alpes Congrès) et d'un centre d'exposition (Alpexpo) en recherche de nouvelles dynamiques,
  - Un secteur occupé par 70 ha d'espaces verts et 5 grands parcs (distants de moins d'un kilomètre les uns des autres) aux qualités paysagères et résidentielles indéniables mais dont la présence et le maillage doivent toutefois être renforcés (vecteurs de liaison entre les quartiers, inscription de nouveaux parcours piétons et cycles connectés sur les lieux de convergence…),
  - Une diversité de parcours piétons (allées des parcs, rues hautes et basses et coursives sous immeubles, passerelles surplombant les axes majeurs…) qui s'est diluée ou complexifiée au fur et à mesure du temps et nécessite d'être réévaluée,
  - Un modèle de desserte multimodale performante en matière de déplacements automobile et de transport en commun (1 ligne de tramway, 12 lignes de bus, 2 pôles d'échanges multimodaux dont une gare) mais qui est à compléter en tenant compte du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) en affirmant une nouvelle répartition des usages en réduisant l'espace dévolu à l'automobile,
  - Un besoin « d'apaisement » de la rocade Sud (100 000 véhicules/ jour) par la réduction de la vitesse des véhicules et un traitement plus végétal des abords de cette coupure urbaine majeure,
  - Un secteur pluri communal (Grenoble, Échirolles, Eybens) d'une superficie supérieure à 400 ha, qui accueille aujourd'hui 18 000 logements, 45 000 habitants et 40 000 emplois avec des capacités foncières permettant de réaffirmer une centralité métropolitaine à ce territoire majeur de la région grenobloise.

- **Une centralité métropolitaine de fait qui peine à se construire une identité**
  - Des publics et usages très marqués et différentiés selon les secteurs de la centralité (pôle commercial du complexe Carrefour/Grand'Place, secteur des grands équipements métropolitains : Pôle Sud, Alpexpo, Alpes Congrès, tènements économiques de grandes tailles, établissements scolaires, universitaires et de formation professionnelle, quartiers d'habitat des périmètres de politique de la Ville…) nécessitent d'être mieux connectés pour constituer une centralité métropolitaine maillée de polarités majeures et de quartiers multifonctionnels,
  - Le besoin d'identification d'un ou de cœur(s) de la centralité pour lui donner corps en complément de la constitution d'un chapelet de polarités spécialisées d'accompagnement,
  - Une forte maîtrise foncière publique à travers l'espace public (voies, parcs, équipements…) issue des ZAC, complétée d'une politique foncière active sur des sites stratégiques (Allibert, ex-Prémalliance/clinique du Mail, avenue d'Innsbruck…) en l'attente de définition programmatique (en ambition, en nature et en temporalité),
  - Une difficulté à identifier et faire émerger des espaces publics centraux qui rassemblent et mixent de nouvelles fonctions métropolitaines (activités diurnes et nocturnes, sièges d'entreprises majeures ou de collectivités publiques…) en complément des grands équipements existants et/ou à créer.

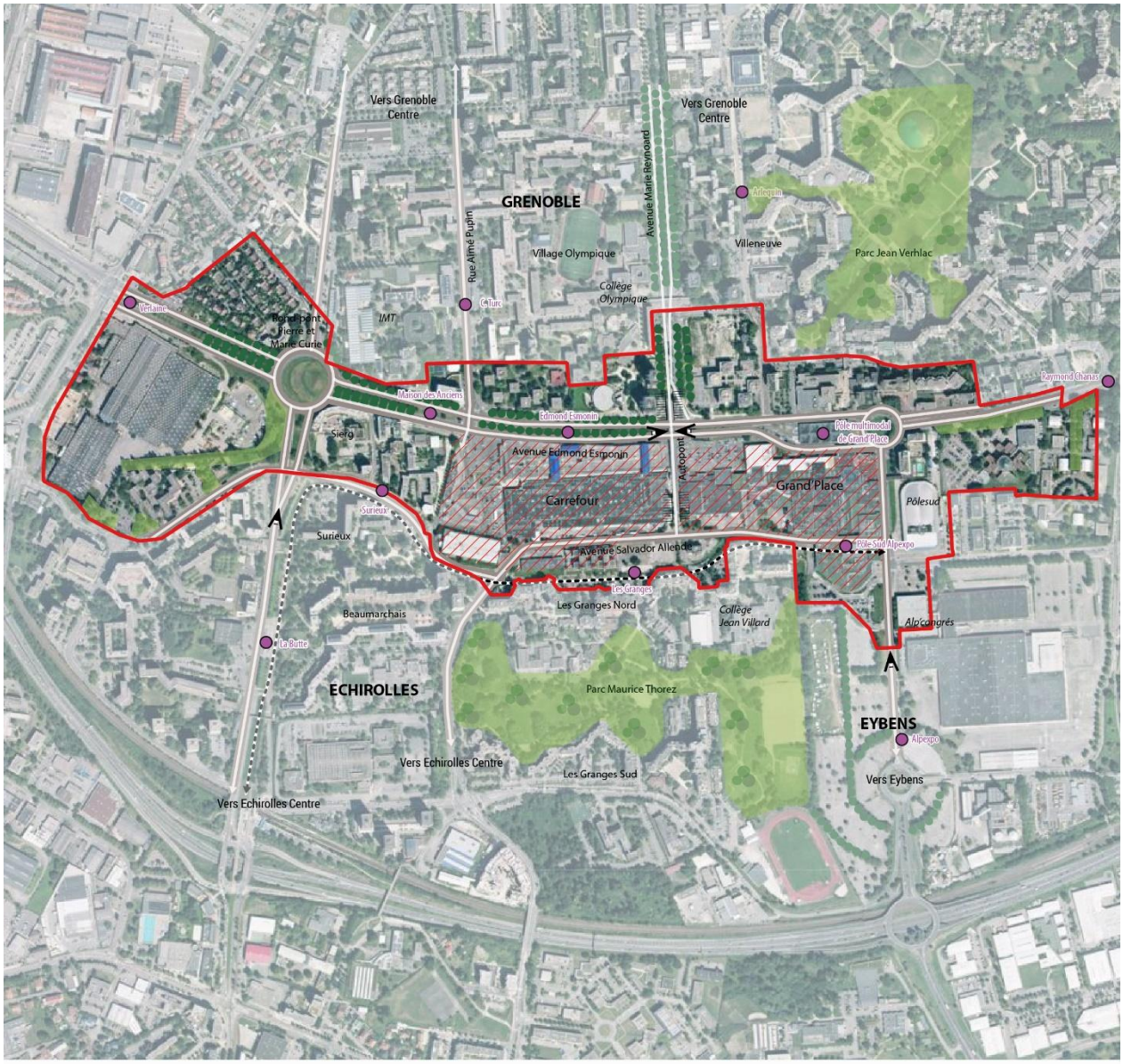
- **Une coupure urbaine préjudiciable à la constitution d'une centralité majeure**
  - Un complexe commercial Carrefour / Grand'Place qui crée une rupture forte entre les quartiers grenoblois et les quartiers échirollois, notamment en dehors des heures d'ouverture des deux enseignes.
  - Une connexion rompue entre les parcs des Villeneuves en raison d'une succession de fronts urbains (ilot Constantine, avenue de l'Europe, complexe Carrefour/Grand'Place, quartier des Granges) qui complexifie les déplacements piétons entre les quartiers.

- **Des espaces publics à reconquérir**
  - Les emprises des avenues de l'Europe/Esmonin sont quantitativement importantes (profil voirie de 60m de large), morcelées par des espaces peu lisibles et peu accessibles aux piétons. L'utopie de la ville-parc a généré des « vides » dans le tissu urbain, notamment autour des infrastructures de transport qui constituent des délaissés et des entraves aux circulations des piétons et cycles.
  - Une trame végétale structurante sous forme d'un double (ou triple) alignement de platanes positionné sur un terre-plein central de type parkway, enserré entre des voies de circulation de véhicules (cycles, transports en communs et véhicules automobiles).

- **Une place émergente du piéton dans l'espace public**
  - Le parvis de la piscine des Dauphins, les trottoirs élargis de l'avenue Marie Reynoard, l'environnement immédiat du pôle d'échange de Grand'Place, le parvis de la patinoire « Pôle Sud » et l'entrée sud du centre commercial de Grand'Place font partie des rares espaces situés le long des infrastructures routières historiques qui ont été progressivement adaptés à la circulation piétonne.
  - Les continuités piétonnes au niveau des parcs, allées et dalles hautes sont majoritairement indépendantes et peu connectées sur celles situées au niveau du sol à l'exclusion d'accroches sur des espaces de stationnement périphérique (Village Olympique, Villeneuve d'Échirolles, quartier des Granges…) mais avec une place dévolue aux piétons peu valorisée.

- **Des voies de desserte automobile requestionnées par une suppression de l'autopont Marie-Reynoard**
  - Le pont routier prolongeant l'avenue Marie-Reynoard vers le sud crée une césure piétonne entre les quartiers nord (village Olympique – Villeneuve de Grenoble) et les quartiers Sud (Les Granges – Villeneuve d'Échirolles). Sa probable suppression permet la requalification d'un espace urbain majeur entre les centres commerciaux de Grand-Place et de Carrefour, dans l'objectif de reconquête de l'espace urbain par le piéton (circulations entre quartiers, accès direct aux galeries commerciales par l'espace public, installation d'activités ludiques et de loisirs – terrasses de cafés et restaurants…).
  - Avec la mise au niveau du sol d'un lien nord-sud, le trafic local en direction du quartier des Granges nord reste assuré par une voie traversant l'espace public créé, mais la desserte du secteur des Granges Sud nécessite d'être améliorée compte-tenu des besoins complémentaires (opérations immobilières Grosso-Ravetto, Artelia, Atos…). Des maillages viaires complémentaires sont donc à étudier (prolongement de la rue Aimé Pupin sur l'avenue Salvador Allende via le parking Carrefour/Vialex, mise à niveau complète ou partielle de l'autopont de l'avenue des États généraux permettant le raccordement de l'avenue des États Généraux sur les rues de Bretagne et de Normandie…).

- **Un environnement urbain en cours de mutation**
  - Des bâtiments tertiaires et universitaires vieillissants et aux caractéristiques techniques rendant leur réhabilitation problématique (obsolescence énergétique, présence d'amiante, difficultés structurelles de reconversion, accessibilité PMR et conformité ERP…) induisent la libération actuelle ou prochaine de nombreuses emprises foncières.
  - Des tentatives de création d'un front urbain continu en bordure de l'avenue de l'Europe qui se heurte à la présence de réseaux structurants enterrés (chauffage urbain, collecteur assainissement, télécom…) et contribue au maintien d'un urbanisme plus ouvert sur les grands ilots-quartiers situés à l'arrière des voies majeures.
  - Des sites économiques en renouvellement urbain comme la friche Allibert constituant un potentiel majeur d'accueil d'activités économiques et un potentiel de renouvellement du paysage essentiel à tout GrandAlpe, ou comme les quartiers de bureaux à l'Est de GrandPlace comme ex-EDF qui bénéficient d'un potentiel de densification économique important et peuvent participer également à la recomposition du paysage le long du cours de l'Europe et au remaillage des quartiers.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS
- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT
- vers Grenoble PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- La Butte ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- GRANDS ENSEMBLES BATIS A VOCATION COMMERCIALE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Porter une ambition autour d'un projet fédérateur**
  - En révélant le statut de centralité métropolitaine de ce territoire pluricommunal auprès des acteurs politiques, économiques et des habitants, comme lieu de développement privilégié de la métropole grenobloise,
  - Par l'installation et le confortement de fonctions de centralité articulées autour d'un espace public majeur. Les nouveaux bâtiments devront être construits à l'échelle du piéton (traitement des rez-de-chaussée et du rapport à l'espace public) en mariant les activités commerciales et de services sur un espace public multi-usages reliant les grands équipements, les quartiers d'habitat et les secteurs économiques environnants,
  - Par une stratégie de développement économique pour attirer des entreprises « locomotives » susceptibles de tirer le quartier vers le haut et par l'accueil de projets « phares » sur des sites majeurs de renouvellement urbain (secteur ex-Allibert, Prémalliance, pôle gare d'Échirolles, quartier des Saules à Eybens…) développant une identité visuelle propre à la centralité,
  - Par la recherche d'une programmation urbaine révélant un cœur de centralité (équipements, commerces, loisirs…) autour d'un espace public majeur relié aux différents quartiers par les grands parcs urbains,
  - Par la valorisation des grands parcs par la recherche de continuités vertes intégrés aux itinéraires piétons et cycles métropolitains.

- **Rendre les grands ilots existants plus perméables et les relier par une trame verte structurante accompagnant les voiries majeures**
  - En réduisant les caractéristiques routières des voies structurantes (avenue des États généraux, avenue de l'Europe/ Général de Gaulle…) au profit de liaisons vertes connectant les équipements et les activités économiques et de services avec les quartiers limitrophes (Village Olympique, Villeneuves de Grenoble et d'Échirolles…),
  - Par la création de césures dans les fronts urbains permettant les vues et accès à l'intérieur des grands ilots (porte nord du parc Jean Verlhac, secteurs Allibert, avenue de l'Europe…),
  - Par la démolition ou reconfiguration d'ouvrages de type autoroutier (autoponts, grands giratoires, doubles voies séparées par un terre-plein…) au profit d'espaces aux usages multiples (piétons, cycles, TC, continuités vertes entre les parcs…),
  - Par l'augmentation des capacités de traversées sécurisées des axes routiers majeurs pour les piétons et cycles,
  - Par la mise en place d'une politique foncière sur le long terme et la relance du marché immobilier par des typologies et des formes urbaines attractives.

- **Garantir la place de la nature et développer les qualités environnementales du site**
  - Par la valorisation spatiale et paysagère des espaces et des structures végétales existantes (alignements d'arbres, continuité verte au centre de l'axe, parkway, intégration ou traitement des délaissés routiers) en affirmant la spécificité de la ville-parc autour du principe d'une mise en relation des parcs existants adaptée aux mobilités actives (piétons et cycles),
  - Par le traitement d'une épaisseur végétale significative en front des masses bâties et le long de la ligne A de tramway (secteur ex-Prémalliance), restituant les motifs paysagés de la ville-parc,
  - Par la végétalisation des parkings afin de lutter contre les ilots de chaleur et des toitures (notamment des complexes commerciaux), afin de réduire les surchauffes estivales et de limiter l'impact visuel des bâtiments depuis les hauteurs.
  - Par la prise en compte de la biodiversité existante et en assurant son confortement.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Constituer un des 3 pôles majeurs de la Centralité Sud / GrandAlpe**

- Par une programmation ambitieuse sur le site ex-Prémalliance/ clinique du Mail en lien avec des espaces publics centraux requalifiés (trouée Marie Reynoard entre Grand'Place et Carrefour, secteur de l'avenue de l'Europe compris entre l'aile ouest de Grand'Place et le site ex-Prémalliance), mis à l'échelle du piéton (accessibilité…) et dimensionnés pour devenir un lieu central de la Métropole
- Par des accroches physiques (liaisons vertes axées sur les mobilités actives, accroche au pôle d'échange de Grand'Place) et visuelles (ouvertures vers les quartiers environnants)

- **Construire un front urbain discontinu et animé le long de l'avenue de l'Europe**
  - Par la constitution d'un espace public fédérateur sur l'avenue de l'Europe, connectant les différents quartiers afin de passer d'un urbanisme introverti (quartiers fermés sur eux-mêmes) à un urbanisme extraverti (quartiers ouverts sur l'extérieur),
  - Par l'intégration et le renforcement de fonctions de centralité et/ou de programmations nouvelles portant la centralité, diffusant le rayonnement métropolitain à un niveau international et valorisant les quartiers NPNRU ainsi que leurs habitants,
  - Par l'animation des rez-de-chaussée des nouvelles constructions qui seraient implantées le long de l'avenue de l'Europe (RDC actifs).
  - Par l'implantation de nouvelles constructions en ordre discontinu et hauteurs variables, s'accrochant à l'espace public de la rue et aux quartiers échirollois par des espaces végétalisés, supports de parcours piétons et cycles,
  - Par le retournement des accès aux bâtiments sur l'avenue afin d'encourager les déplacements pédestres et la recherche de l'animation des façades économiques et/ou commerciales en rez-de-chaussée des nouvelles constructions pour agrémenter l'espace public.

- **Requalifier le secteur et la façade sud de Carrefour et de Grand'Place**
  - Par le prolongement d'un espace public structurant au-delà du secteur de l'autopont actuel,
  - Par la requalification des façades aveugles (zone logistique du centre commercial) et des rez-de-chaussée affectés à l'automobile (immeuble Stratège) et, plus globalement par un travail sur les façades « Sud » des bâtiments afin de valoriser les vues depuis les quartiers d'Échirolles.
  - Par l'implantation de nouvelles constructions, le long du tramway, en ordre discontinu et avec des hauteurs variables, s'accrochant à l'espace public de la rue et de la ligne de tramway par des espaces végétalisés, supports de parcours piétons et cycles.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et renforcer la place des transports en commun**
  - Par le traitement des continuités piétonnes Est-Ouest et l'amélioration des franchissements Nord-Sud de l'avenue afin de redonner une place majeure au piéton et une continuité de liaisons de qualité (largeur, nature des matériaux, sécurisation vis-à-vis de la circulation automobile, végétalisation…) entre les quartiers limitrophes.
  - Par la préservation du niveau de service existant pour les cycles, tout en l'améliorant ponctuellement (traversée du rond-point des États Généraux, du secteur du pôle d'échanges de Grand'Place, parking et arrières du centre commercial de Carrefour…) et en le complétant (nouvelle traversée entre le centre commercial de Carrefour et Grand'Place, raccordement au réseau structurant « chronovélo » …).
  - Par la restructuration du pôle d'échange multimodal de Grand'Place en connexion avec la création d'un espace public majeur se prolongeant jusqu'au croisement de l'avenue de l'Europe et de l'avenue Marie Reynoard.
  - Par la requalification des complexes commerciaux de Carrefour et de Grand'Place dans la recherche :
    - D'accroches piétonnes sur l'avenue de l'Europe et ses voies transversales,
    - D'activités commerciales ouvrant sur l'espace urbain créé entre les deux centres commerciaux et situés sur l'avenue de l'Europe,
    - De la reconfiguration des entrées « véhicules » sur les centres commerciaux au profit de l'accessibilité des piétons et de l'accueil des cycles.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

FOND DE PLAN

BATI EXISTANT

PARCELLAIRE

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

ÉQUIPEMENT EXISTANT

ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE

ACCÈS À PRIVILÉGIER

CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER

PRINCIPE DE VOIE TOUS MODES À CRÉER

AXES STRUCTURANTS A REQUALIFIER EN

AVENUE URBAINE APAISÉE

LIAISON « NORD - SUD » À AMÉLIORER (LONG TERME - LOCALISATION NON DÉFINIE)

RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

ALIGNEMENT D'ARBRES À CONSERVER

VILLE PARC A DIFFUSER

GRANDS PARCS EXISTANTS

MAIL ET OUVERTURE PAYSAGERE A CRÉER POUR CONNECTER LES PARCS URBAINS MAJEURS

ESPACE PUBLIC URBAIN A REQUALIFIER

CARREFOURS A REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SÉCURISÉ

FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE ET FONCTIONELLE

SECTEURS D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

FAÇADES À ANIMER (RDC ACTIFS, VITRINES...)

FAÇADES A REQUALIFIER (VEGETALISATION...)

IMPLANTATIONS DISCONTINUES DES CONSTRUCTIONS A PRIVILÉGIER

FRONT BATI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC

TRAITEMENT QUALITATIF DES LISIÈRES

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

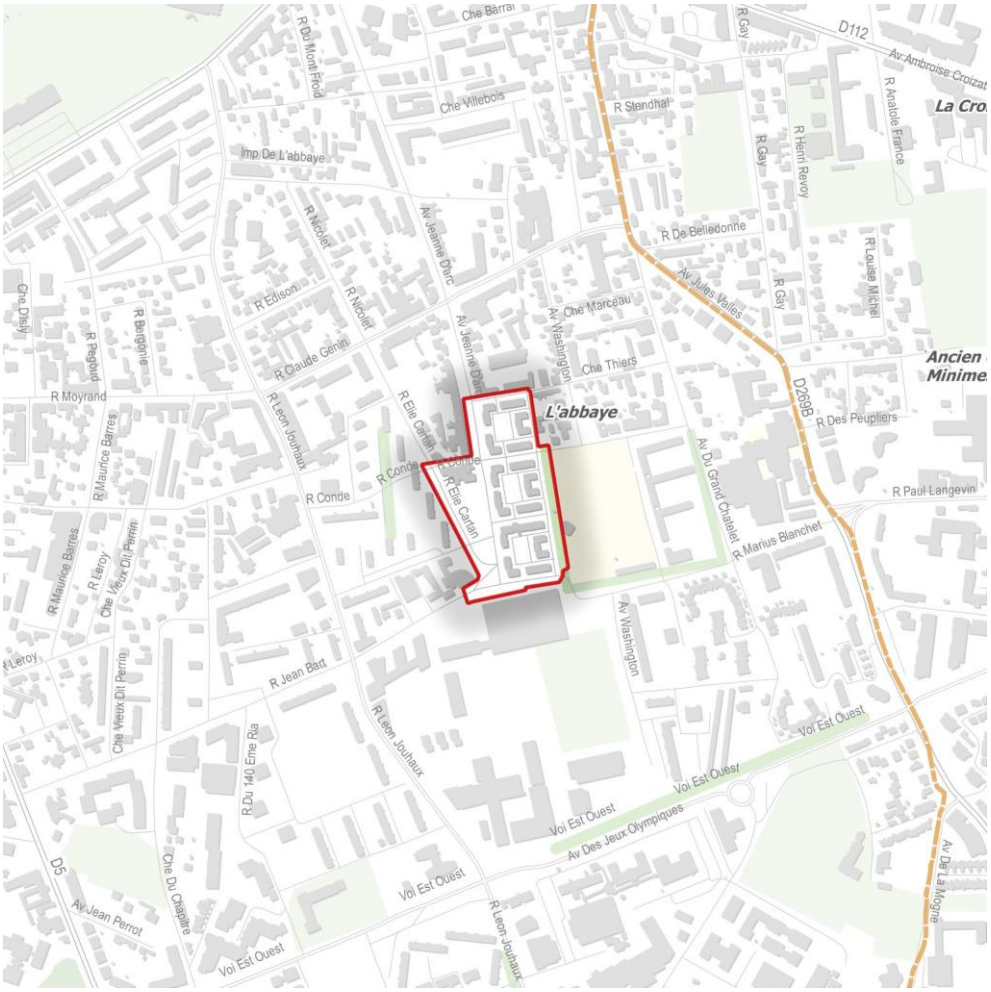
Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE3w, UC1u, UC1au, UZ1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S2
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Ville parc »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP25 – ABBAYE

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé dans le cœur du territoire de Grenoble-Alpes Métropole, à l'est de la commune de Grenoble et à proximité de la commune de Saint-Martin-d'Hères.

Le site de projet s'inscrit dans un périmètre plus large et correspond à l'achèvement d'une opération de restructuration urbaine sur les quartiers Malherbe, Teisseire, Jouhaux et Châtelet qui s'inscrit dans une recherche de structuration d'espaces publics et/ou partagés à la fois vivants, habités et contrastés.

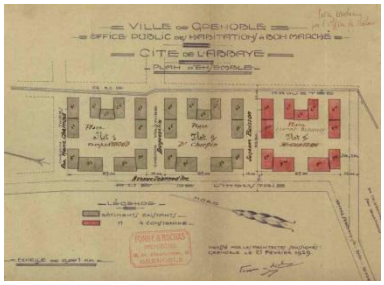


Localisation du secteur « Abbaye » à Grenoble. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un ensemble historique remarquable**
  - Un quartier constitué en trois îlots (15 bâtiments représentant 264 logements à l'origine, 14 bâtiments représentant 240 logements actuellement), bâtis entre 1927 et 1930 par l'office public départemental d'HBM (architectes E. Rochas et R. Fonné) dans une logique hygiéniste et de sédentarisation de populations nomades.







  - Des intérieurs d'ilots en U, ouverts et structurés autour d'un espace extérieur commun à vocation de lieu de proximité (les cours urbaines), portant chacune le nom d'un des trois fondateurs de l'OPDHBM de l'Isère, dont l'un, Laurent Bonnevay, est à l'origine de la loi éponyme de 1912 ayant lancé la construction en masse de logements sociaux en France.
  - Des bâtiments caractéristiques des cités dites HBM alliant la pierre et le béton de mâchefer, avec des éléments remarquables (volets, cheminées, fenêtres d'escaliers, portes palières, frontons des halls d'entrée au blason de la ville de Grenoble…) qui justifient d'un intérêt patrimonial (ensemble labélisé « Architecture Contemporaine Remarquable »).






- **Un bâti nécessitant des interventions lourdes**
  - En complément d'une première rénovation des logements réalisée en 1978, la place de la Cité de l'Abbaye nécessite d'être réinterrogée au regard des fonctionnalités et usages actuels de ce secteur grenoblois et des opérations de renouvellement urbain qui s'y sont déroulées (GPV Grenoble/Saint-Martin-d'Hères sur quartiers Teisseire et Jouhaux)
  - Des logements actuels possédant un niveau de confort insuffisant (performance acoustique, accessibilité…) face à un besoin de création d'habitat de qualité pour un public diversifié (familles, personnes âgées…)

- **Un quartier en profonde mutation**
  - Le passage d'une cité construite en limite d'urbanisation à un ensemble homogène désormais positionné en interface d'une place centrale (place de la Commune de 1871) à usages multiples (marché, stationnement, rencontres…) bordée d'équipements publics culturel et cultuel, à proximité de commerces, d'établissements scolaires et du nouveau quartier du Châtelet.



Une succession de pignons fermés sur l'arrière



Une fonction routière à extraire des ilots

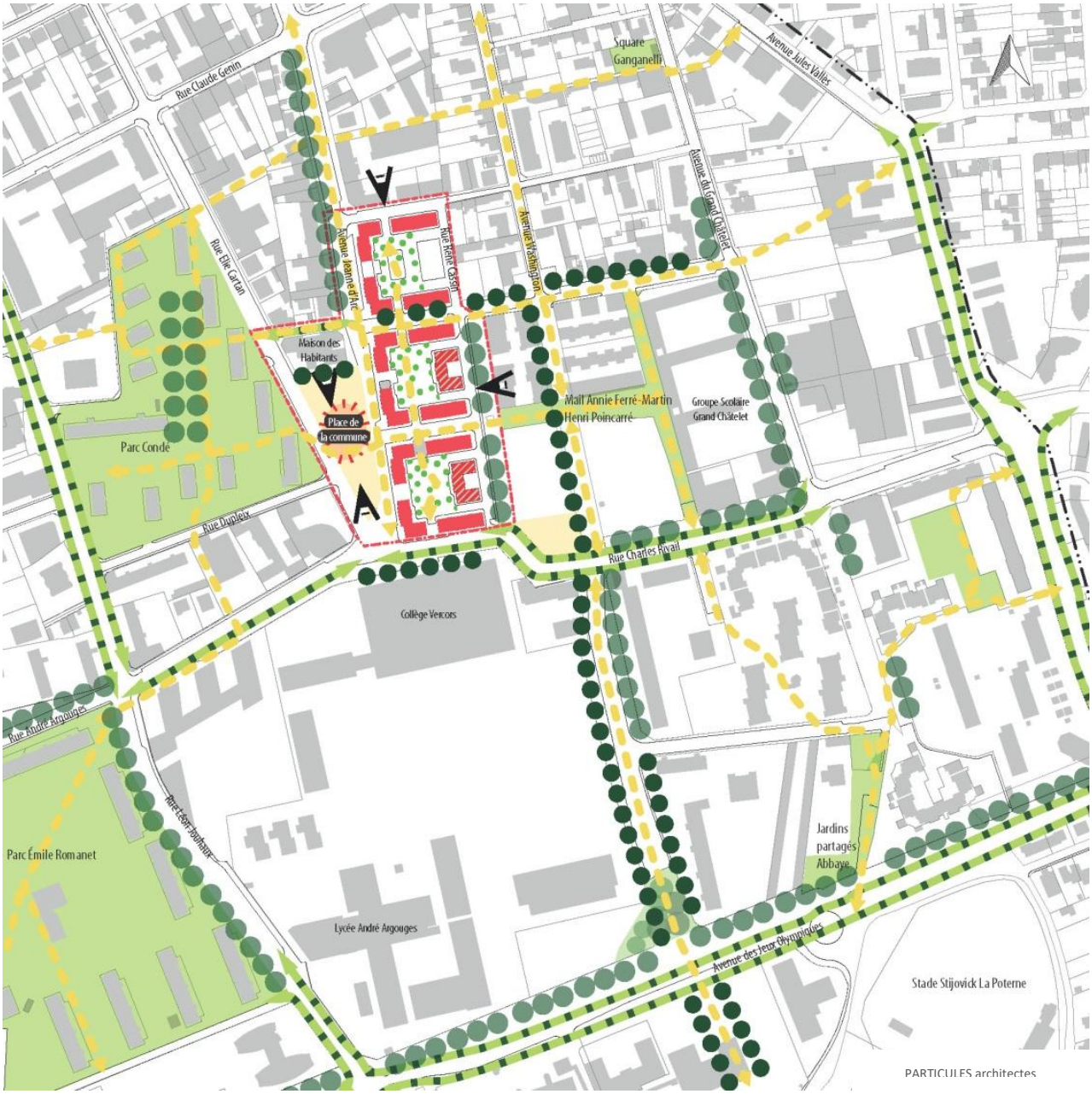


Des continuités à construire avec le quartier Chatelet

  - Un nouveau quartier du Châtelet relié à la place centrale par des continuités viaires apaisées et visuelles à conforter entre les ilots de la cité de l'Abbaye (prolongation de la rue Duguesclin en direction de Saint-Martin d'Hères, mail Annie Ferré-Martin/ Henri Poincaré, rue Charles Rivail).

- **Une démarche de concertation, moteur du le projet**
  - Un repérage des usages respectifs de la place de la Commune de 1871 et des cours urbaines de la cité de l'Abbaye justifiant le maintien et l'enrichissement des intérieurs d'ilots comme lieux de vie partagés et ouverts sur l'ensemble du quartier
  - Le choix de conservation des bâtiments en L qui longent l'avenue jeanne d'Arc ainsi que des bâtiments en I qui bordent les voies latérales (rues Marie Chamoux, Duguesclin, Suzanne Buisson) et la démolition-reconstruction des bâtiments en U positionnés en verrous sur le quartier du Châtelet (rue René Cassin), afin de maintenir l'esprit « cour urbaine » des ilots tout en conservant une circulation piétonne de qualité entre la cité de l'Abbaye et le quartier du Châtelet

ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE



ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- POLE STRUCTURANT DE PROXIMITE
- PLACE DE QUARTIER

ENVIRONNEMENT ET ÉLEMENTS NATURELS

- POINT DE VUE OUVERT
- TRAME VÉGETALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE

- PARCS ET JARDINS PUBLICS

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- PARCOURS PIÉTONS/ CYCLES
- CONTINUITÉ PIETONNES/CYCLES À CRÉER OU À VALORISER

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- BÂTI EXISTANT CONSERVÉ
- ÉLEMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT (COEUR D'ILOT ABBAYE)
- BÂTI VOUÉ À LA DÉMOLITION

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LEGENDÉS

- LIMITE COMMUNALE
- SITE DE PROJET

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Intégrer la cité de l'Abbaye dans son environnement large de quartier vivant et adapté aux déplacements cycles et piétons**
  - Par la structuration d'un maillage de voies circulées apaisées (limitation de la vitesse des véhicules, voies et traversées piétonnes sécurisées, liaisons vers les points d'arrêt TC et les itinéraires cycles, portions des rues Jeanne d'Arc et Elie Cartan fermées à la circulation automobile le week-end, rue Suzanne Buisson transformée en mail piétons/cycles en prolongement du mail Annie Ferré-Martin/ Henri Poincaré jusqu'à la place de la Commune de 1871…).
  - Par la suppression du stationnement automobile à l'intérieur des cours urbaines.
  - Par la lisibilité des parcours piétons reliant les immeubles aux arrêts de transport en commun des 3 lignes limitrophes (ligne 13 - Les Bains, ligne 12 - Jeanne d'Arc, ligne C5 - Saint Augustin).
  - Par l'accroche au réseau cycle principal (rue Léon Jouhaux, rue Argouges- rue Charles Rivail).

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Construire l'espace public de la rue René Cassin**
  - Par la suppression de la répétition de pignons aveugles au profit de la création d'une animation urbaine grâce à la construction d'immeubles ouvrant une façade sur cette rue.
  - Par la transformation de la rue René Cassin en une voirie urbaine de desserte (végétalisation, animation des rez-de-chaussée, stationnement longitudinal…), créant une véritable connexion de la cité de l'Abbaye avec le nouveau quartier du Chatelet.

- **Structurer les intérieurs d'ilots invitant à des usages mixtes**
  - Par la réorganisation de l'espace central de chaque cour urbaine autour d'un lieu arboré, accessible, dévolu à des usages multiples (jeux d'enfants, jardin…) et bordé par une voie non circulée pour les véhicules (sauf accès technique) et desservant les halls des immeubles existants.
  - Par la création de halls d'entrée offrant une transparence visuelle sur l'espace central en rez-de-chaussée des nouveaux immeubles, positionnés en alignement sur la rue René Cassin.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Respecter l'architecture des bâtiments conservés**
  - En donnant une place importante au réemploi de matériaux lors des travaux de réhabilitation.
  - En limitant les modifications majeures des structures (sauf ajouts possibles de balcons et d'ascenseurs) et en respectant les modénatures de façades (linteaux, frontons, soubassements, volets, finitions des enduits…).

- **Organiser le dialogue entre les bâtiments neufs et les bâtiments conservés**
  - En assumant la confrontation des époques plutôt qu'un mimétisme architectural afin d'offrir la perception visuelle d'une modernité entre les bâtiments anciens depuis l'avenue Jeanne d'Arc et afin de structurer un front bâti contemporain, jouant avec l'architecture existante des ilots de la Cité de l'Abbaye, d'une part et complétant l'intégration urbaine du nouveau quartier du Châtelet, le long de la rue René Cassin, d'autre part.
  - En respectant, pour les constructions neuves, la typologie des bâtiments historiques existants autour des cours urbaines (largeur réduite du bâtiment, logements à double orientation, pièces de vie tournées sur la cour…).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS
- CONTINUITÉ PIETONNES/CYCLES À CRÉER OU À VALORISER
- PRINCIPE D'ACCÈS VEHICULES À CRÉER

ENVIRONNEMENT ET ÉLEMENTS NATURELS

- PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR
- TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER

ESPACES COMMUNS

- ESPACE COMMUN PAYSAGER À RESTRUCTURER
- ESPACE PUBLIC URBAIN À RESTRUCTURER

ÉLÉMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- BÂTI EXISTANT À VALORISER
- AIRE DE STATIONNEMENT AMENAGÉE PAYSAGÈRE A CREER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

- PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS AVEC FAÇADES ARRIÈRES OUVERTES SUR JARDINS EN CŒUR D'ILOT
- PÉRIMÈTRE DE L'OAP

SIMULATION DES PRINCIPES DE L'OAP



ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

- **Capacité**
  - 12 bâtiments en réhabilitation (environ166 logements)
  - 3 bâtiments neufs (environ 48 logements)

- **Temporalité**
  - PLH 2017/2022 et suivant

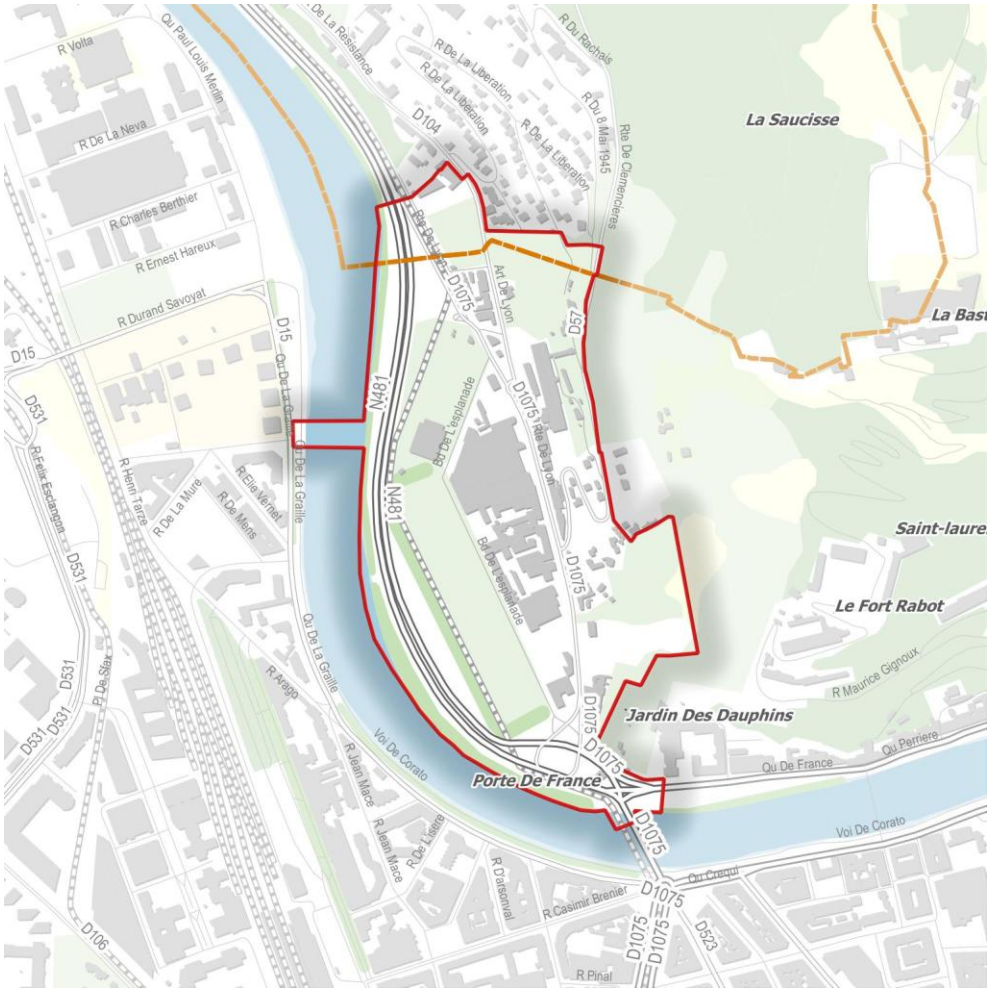
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UCRU 3
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Non
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Non
Atlas stationnement	Dispositions générales (secteur S3)
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Plaine urbaine »
Atlas des emplacements réservés	Non

OAP26 – ESPLANADE

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé dans la polarité nord-ouest du territoire de Grenoble-Alpes Métropole, à l'entrée de l'hyper-centre grenoblois de la métropole, majoritairement au nord-ouest de la commune de Grenoble et pour une petite partie au sud-est de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux.



Localisation du secteur « Esplanade » à Grenoble. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Une opération de restructuration urbaine d'entrée de ville sur un territoire de plus de 20ha, physiquement très contraint entre l'Isère et les contreforts du massif de la Chartreuse, qui s'inscrit dans un « déjà-là » vivant, habité et contrasté, s'appuyant sur une recherche d'optimisation de l'espace au profit de la conservation de la grande Esplanade, espace public historique majeur de la Métropole de près de 2,5 ha aujourd'hui support de grandes manifestations populaires au cœur de la métropole et une ambition de saut qualitatif en matière d'urbanité et d'agreement du cadre de vie par la transformation d'espaces publics aujourd'hui quasiment exclusivement voués à l'automobile.

La mise en œuvre d'un projet partenarial dont la réalisation est programmée sur les 15 prochaines années (2017- 2032) avec une programmation mixte, diversifiée (habitat, activités commerciales et de services, loisirs et équipements publics ou d'intérêt collectif) susceptible de redynamiser le quartier.

Un objectif qualitatif de conception de formes urbaines adaptées à l'environnement urbain et paysagé du quartier : formes urbaines fractionnées et diversifiées pouvant s'inscrire dans le tissu de faubourg préexistant, reconquête végétale des cœurs d'îlots, architecture de qualité s'inscrivant dans un site patrimonial visible depuis les hauteurs, préservation des marqueurs historiques du quartier… tout en intégrant la nécessité de production d'un urbanisme et d'une architecture résiliente au regard des contraintes relatives aux risques naturels (inondation, débordement de ruisseaux, chutes de blocs…).

- **Un site contraint, organisé en lanière entre l'Isère et le massif de la Chartreuse**
  - Un site possédant une fonction historique de zone d'extension des crues de l'Isère et du Drac avant la création de digues permettant sa transformation en entrée de ville (suppression du verrou rocheux et création de la Porte de France et de l'esplanade militaire au début du XVIIe siècle) générant le développement d'un faubourg industriel (carrière de pierres, cimenteries…) grâce aux endiguements successifs des rivières du Drac et de l'Isère,
  - Une présence physique incontournable de la montagne (départ de parcours pédestres, accessibilité à la via-ferrata…) avec une accessibilité de type montagnarde au site de la Bastille, au Mont Rachais et au massif de Chartreuse,
  - Un quartier déconnecté de son fleuve par la rupture viaire majeure de la RN481 et des berges peu accessibles,
  - Une décomposition en deux entités urbaines qui se tournent le dos : l'Esplanade, espace public majeur, plate-forme événementielle (cirques, concerts, foire des Rameaux…) et parking d'entrée de ville du cœur grenoblois d'une part et la route de Lyon, quartier indépendant d'origine ouvrière, artisanale et industrielle, voie d'accès vers le cœur du massif de Chartreuse, d'autre part.

- **Une porte majeure d'agglomération à l'aspect dégradé**
  - Une voie autoroutière (A48 Lyon-Grenoble) en accessibilité directe sur le cœur de la métropole qui a été partiellement apaisée avec la réalisation de la ligne E du tramway, mais, n'ayant pas été réaménagée sur cette section, conserve son image autoroutière (largeur de voie, glissière, éclairages, absence de traversées, etc…) et génère des nuisances sonores,





  - Une esplanade faisant office de parking d'entrée de ville gratuit du centre urbain de Grenoble (hors manifestations particulières) générant un trafic d'accès parasite et faisant de ce lieu un espace "servant" très peu valorisant pour ses habitants et usagers,

- Une Porte de France, à la fois un des premiers Monuments Historiques découvert en entrant dans Grenoble par cette voie et point de passage obligé pour pénétrer dans le cœur grenoblois, implantée au milieu d'un échangeur autoroutier qui dégrade l'image du quartier et isole celui-ci de son environnement (hyper-centre grenoblois, quais et berges de l'Isère, village de Saint-Martin-le-Vinoux),
- Un des rares accès direct au massif de Chartreuse générant un trafic pendulaire pour les actifs en semaine et des déplacements de loisirs montagnards en week-end,
- Une route de Lyon faisant office de voie de délestage de la RN481 via Saint-Martin-le-Vinoux (RD 1075, rue Conrad Killian, rue de la Résistance) générant un trafic local important qui handicape la vie de quartier.

- **Un quartier habité aux visages multiples**
  - Un faubourg positionné en bordure du cœur urbain grenoblois et en continuité des contreforts et du village de Saint-Martin-le-Vinoux, avec un bâti assez hétéroclite constitué d'immeubles collectifs datant des années 1920/1970 intégrant un faible taux de logements sociaux, ponctuellement interrompu de poches d'habitat individuel, parfois de qualité (pavillons et structure viaire du village de Saint-Martin-le-Vinoux, route de Clémencières à Grenoble…) et de grands entrepôts d'origine industrielle ou commerciale à l'état de friche ou à l'aspect souvent dégradé,
  - Une première opération sur le site des anciens garages Peugeot qui amorce le renouvellement du quartier en réussissant à articuler de nouvelles constructions de qualité et préservation des marqueurs de l'âme du quartier (entrée du garage, restaurant « la tonnelle »),
  - Un quartier vécu comme un village pour ses habitants par un isolement perçu vis-à-vis de l'hyper-centre grenoblois (rupture de l'Isère et de la Porte de France),
  - Une succession de projets avortés et un contexte particulier qui ont motivé la mise en œuvre d'une démarche de co-construction avec la population d'un projet de requalification urbaine et paysagère du secteur.

- **Une desserte du secteur tous modes de transport confondus à reconsidérer**
  - Un quartier desservi par deux axes historiques majeurs (la route de Lyon puis l'A48/RN481 à partir du milieu du XXe siècle) qui constituent les voies d'accès privilégiées au centre-ville de Grenoble et génèrent un trafic de transit conséquent (34 000 véhicules/jour sur RN481 et 9 000 véhicules/jour sur route de Lyon) qu'il convient d'apaiser pour réduire les nuisances qui y sont liés (pollution, bruit…),





  - Un stationnement automobile aujourd'hui omniprésent qui pénalise fortement l'image et le fonctionnement du quartier et doit être réduit pour permettre la transformation des espaces publics tout en répondant aux besoins des publics "captifs" (habitants et acteurs du quartier, pendulaires descendant de Chartreuse…),
  - Un quartier bien équipé en infrastructures de transport collectif (2 arrêts de tramway avec le rabattement de 2 lignes de bus – flexo), et cyclables (route de Lyon et voie verte des Berges) aux fonctions variées (desserte locale, itinéraire de déplacement pendulaire cycle, voie touristique le long des berges) qu'il convient de conforter en les rendant moins confidentielles et plus attractives,
  - Des déplacements moins aisés pour les piétons avec une accessibilité à améliorer à l'intérieur du quartier (lisibilité des parcours et porosités entre la route de Lyon et la grande Esplanade)
  - Un lien piétons –cycles entre les berges de l'Isère à créer (en complément de l'accessibilité cycle des rive droite et rive gauche – traversée du secteur de la Porte de France et liaisons Presqu'île, Saint-Martin-le-Vinoux/ Saint-Égrève).

- **Des structures paysagères et patrimoniales à réinstaurer**
  - Un contraste fort entre des espaces très minéraux (sols des esplanades, rues, emprises bâties) et un couvert arboré majeur (alignements en bordure des esplanades, couvert végétal des berges et des coteaux de la Bastille),
  - Une zone d'aléa « crue » forte, moyen et faible à l'Est du site doublée d'enjeux de réservoir de biodiversité (ZNIEFF II) sur la frange ouest et sud (réservoir de biodiversité des jardins de la Bastille) qui doivent être pris en compte dans l'aménagement urbain (traitement des franges, porosités entre la rive de l'Isère et les coteaux de la Bastille, valorisation et épaississement de la rive…) et dans les projets (renvoi à l'OAP Risques et résilience),
  - Des éléments patrimoniaux qui bordent le site (la Casamaures sur Saint-Martin-le-Vinoux, les carrières d'extraction et le site des fours Vicat, la Porte de France), le constituent et le composent (la Grande Esplanade, l'ilot de l'ancien relais de Poste, entrée du garage Peugeot) ou le surplombent (jardins des Dauphins, parc Guy Pape, fortifications et site de la Bastille, le Mont Rachais) qui demandent à être préservés et révélés.

ANALYSE DE SITE

ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

SITE DE PROJET

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX
- PARCOURS PIÉTONS/CYCLES
- Vers Fontaine — PRINCIPALES DIRECTIONS
- A581 — AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- Casamaures Village — ARRET DE TRAMWAY

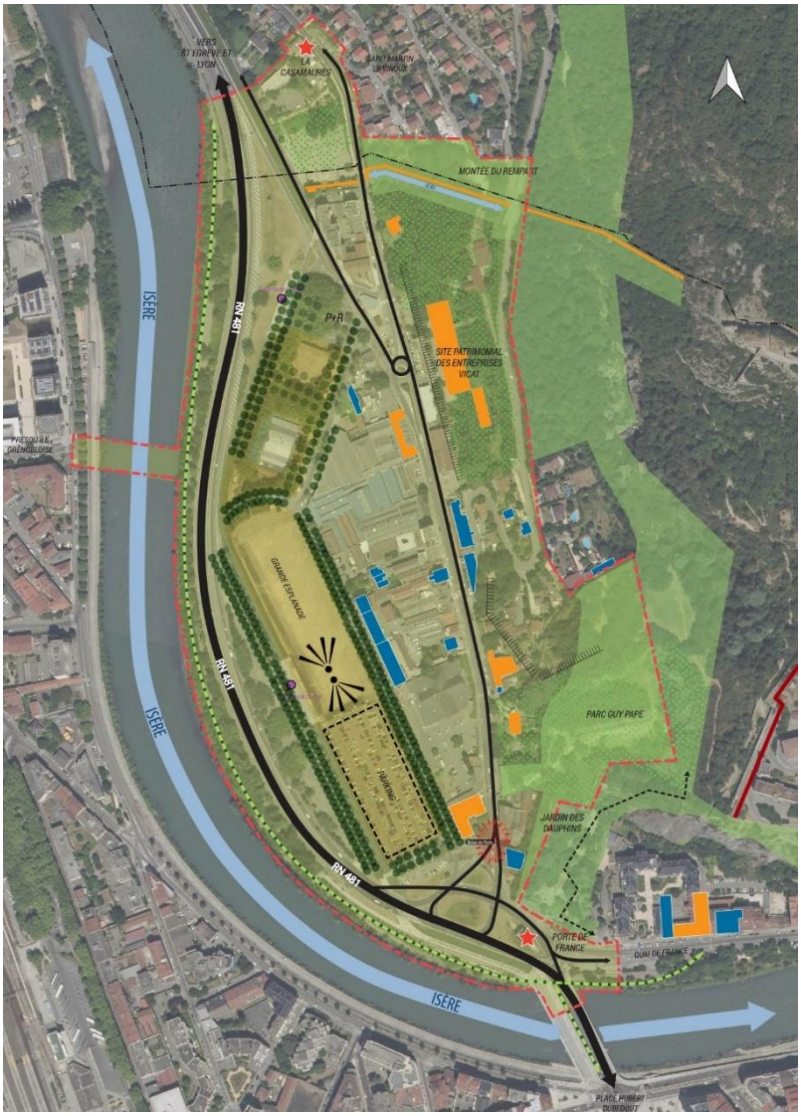
PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN
- PATRIMOINE CLASSÉ AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES
- PATRIMOINE CLASSÉ AU TITRE DE L'AVAP
  Immeuble d'interet patrimonial remarquable
  Immeuble d'interet patrimonial ordinaire

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE
- POINT DE VUE OUVERT SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- Jardin des Dauphins — PARCS ET JARDINS PUBLICS
- Le Vernon — TRAME BLEUE EXISTANTE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS
- LIMITE COMMUNALE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS
- TALUS ET REMODELAGE POSSIBLE DU RELIEF
- ALIGNEMENT D'ARBRES PROTÉGÉ À L'AVAP
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- Le Vernon — RIVIÈRE / RUISSEAU
- ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS
- Pôle structurant — PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ
- ESPLANADE MINÉRALE
- PARKING DE L'ESPLANADE



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Valoriser une porte d'entrée majeure de l'hyper-centre grenoblois**
  - En s'appuyant sur ses nombreuses qualités intrinsèques : proximité immédiate du site de la Bastille et de la rivière de l'Isère, dégagements visuels ouvrant sur le grand paysage, présence d'un important patrimoine architectural,
  - Par la mise en réseau de ces éléments au sein d'un grand parc naturel et urbain qui s'appuie sur :
    - Au centre du quartier, la Grande Esplanade, conçue comme un nouvel espace public paysager,
    - Au nord du quartier, le Parc de la Casamaures qui marque une entrée de ville de qualité par la présence des anciens remparts soulignés d'un ruisseau et retisse un lien paysagé entre Bastille et Isère,
    - Au sud du quartier, la Porte de France, socle de l'éperon rocheux de la Bastille, qui va constituer un espace de liaison et non plus de rupture, avec le centre-ville grenoblois et les quais de l'Isère,
    - À l'ouest du quartier, le Parc des berges de l'Isère conçu comme un espace récréatif à fonction environnementale et hydraulique,
    - À l'est du quartier, les contreforts du site de la Bastille et du mont Rachais valorisés par des sites patrimoniaux remarquables (site Vicat, parc Guy Pape…).

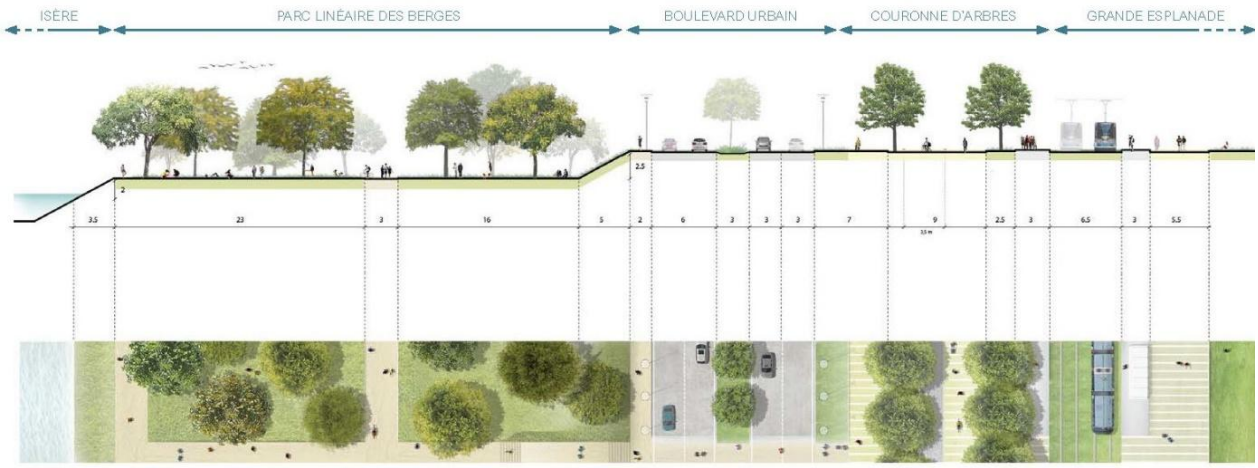
AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Préserver la Grande Esplanade et la transformer en un espace public paysagé majeur**
  - Par les conservations de la géométrie de cet espace historique et de la double couronne d'arbres comme éléments majeurs de mise en scène sur le grand paysage et de lien entre quartiers limitrophes, montagne et fleuve.
  - Par la suppression progressive du stationnement existant au profit d'aménagements permettant de garantir le maintien d'une capacité d'accueil de grands évènements populaires (Foire des Rameaux, cirques, festivals…) en alternance d'une appropriation par les habitants autour d'usages continus (promenade, jeux et détente…).

- **Retisser le lien entre Bastille et l'Isère**
  - Par une coupure végétale proposant un parcours étagé faisant le lien entre Bastille et Isère (le Parc de la Casamaures), au nord du quartier, valorisant le patrimoine naturel et historique (La Casamaures, site Vicat), les anciens remparts et le ruisseau de la Chartreuse ré-ouvert dans sa partie basse.
  - En assurant des liens physiques et visuels entre les coteaux de la Bastille et l'Isère, par des ouvertures paysagères permettant le développement de la biodiversité et de nouvelles liaisons piétonnes entre les berges et les sites et parcs des coteaux de la Bastille.
  - Par l'intégration d'un boulevard urbain pacifié par un environnement végétal (Esplanade, parcs des Berges et de la Casamaures) et des traversées piétonnes et cycles sécurisées pour favoriser les continuités d'espaces et d'usages.

- **Redonner accès aux berges de l'Isère**
  - Par la création d'un parc linéaire organisant une continuité paysagère, piétonne et cyclable le long des berges de l'Isère depuis le Parc de la Casamaures jusqu'à la Porte de France à vocation d'espace de respiration pour les habitants du cœur de Ville, de la Presqu'île et de St Martin-le-Vinoux et d'espace inondable, préservant les milieux alluviaux, participant à la reconquête du lit majeur de l'Isère et confortant une biodiversité le long de la rivière.

- **Valoriser la Porte de France comme espace de liaison et non plus de rupture**
  - Par la création d'un espace public piétonnier entre le jardin des Dauphins et la Porte de France, nouveau socle de la Bastille affirmant le lien entre montagne et ville au détriment de la place aujourd'hui dévolue à la circulation routière et offrant au quartier un nouvel espace public à son échelle.
  - Par la valorisation et la mise en scène des éléments patrimoniaux conservés sur son pourtour (Porte de France, Relais de Poste et Grande Esplanade…).



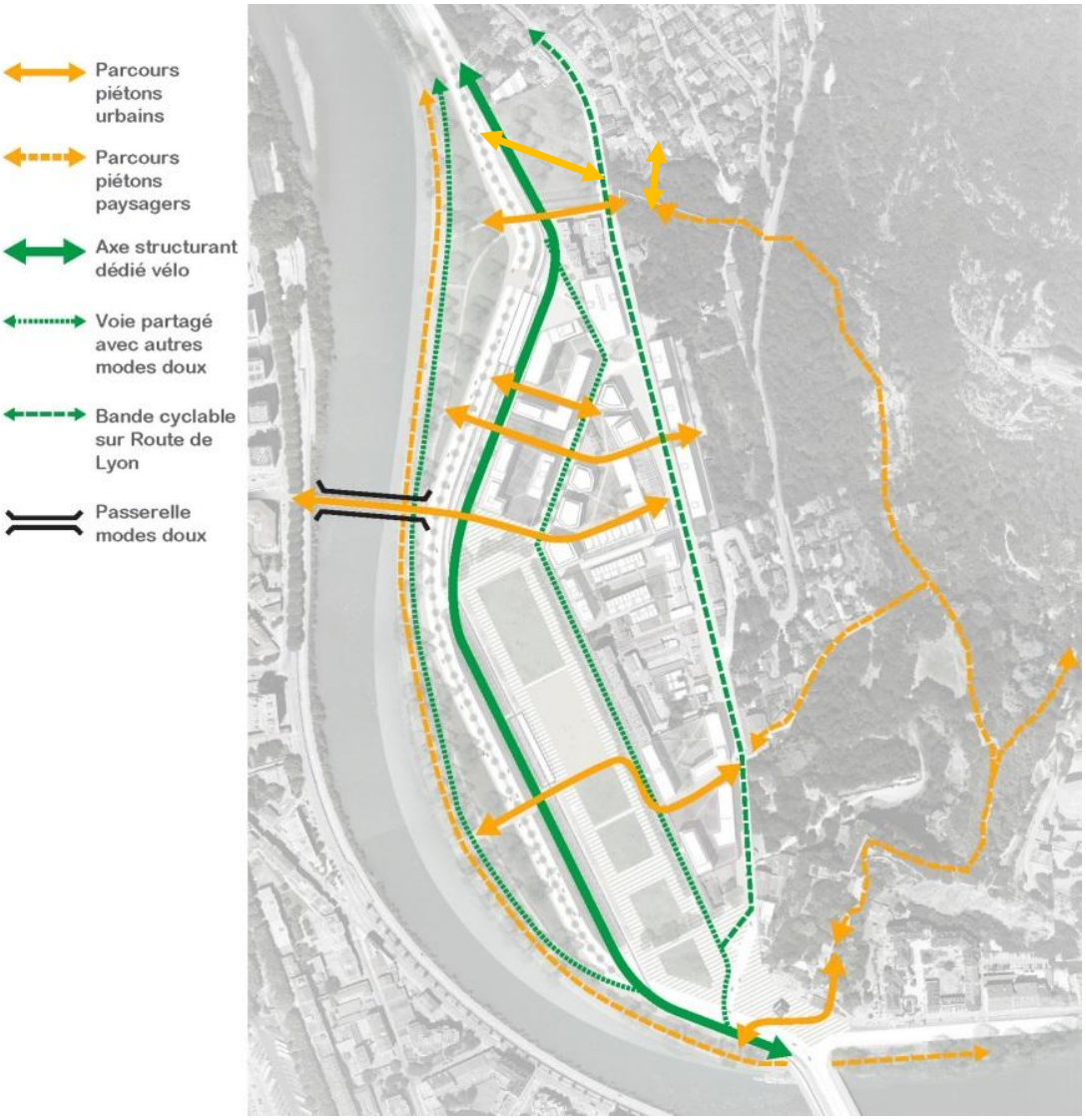
Coupe de principe de la continuité parc des berges / boulevard urbain / Grande Esplanade

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Mettre en œuvre une stratégie de rationalisation du stationnement**
  - Par la suppression à terme du stationnement sur la Grande Esplanade et l'incitation à l'utilisation de parkings relais existants et en prévision (Point M) situés sur la branche nord-ouest, le plus en amont du cœur grenoblois et par la relocalisation et le recalibrage du Point M existant sur le site, orienté pour les besoins des actifs et résidents en provenance du massif de la Chartreuse.
  - Par la conservation d'une offre de stationnement linéaire sur la Route de Lyon pour les besoins des commerces et activités du quartier et la création progressive d'une offre de stationnement résident complémentaire dans les nouvelles opérations.

- **Repenser les parcours automobiles à travers et sur le quartier**
  - Par la poursuite de la transformation de la RN481, voie d'accès structurante au cœur de Métropole, en boulevard urbain apaisé depuis sa jonction avec l'A480.
  - Par la reconfiguration d'un carrefour urbain au niveau de la Petite Esplanade marquant l'entrée dans le quartier, en privilégiant cet accès pour l'accès aux communes de Chartreuse et pour la desserte d'exploitation du site d'extraction des cimenteries Vicat.
  - Par la simplification du carrefour de la Porte de France en réduisant l'emprise dédié à l'automobile afin de créer un espace public pacifié en lien avec le patrimoine bâti existant.
  - Par le maintien exclusif des flux de desserte directs sur le Bd de l'Esplanade (riverains / livraisons) au profit de zones de rencontre, d'une piétonisation partielle et de sens uniques de circulation afin de dissuader le trafic de transit.
  - Par la création d'une voie circulée entre la route de Lyon et le Bd de l'Esplanade au niveau des actuels Ateliers Municipaux pour créer une nouvelle liaison transversale interne au quartier, coupant l'important linéaire bâti de la route de Lyon.

- **Favoriser le développement des modes doux par la multiplication des parcours**
  - Par la création d'une nouvelle passerelle piétons-cycles au-dessus de l'Isère reliant les quartiers limitrophes et leurs équipements (Esplanade, Jean Macé et Presqu'ile) et proposant de nouvelles continuités cycles performantes.
  - Par des perméabilités à travers les nouvelles opérations bâties entre la route de Lyon et la Grande Esplanade permettant des continuités piétonnes entre les berges de l'Isère et le massif de la Chartreuse.
  - Par le développement des aménagements cycles pour favoriser à la fois usages quotidiens et de loisirs.



HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Valoriser le patrimoine existant**
  - Par l'identification, la mise en scène paysagère, la préservation des éléments patrimoniaux historiques (Esplanade, Porte de France, Casamaures, Remparts, Relais de Poste…) et industriels (site Vicat) et par la préservation, autant que de possible, des éléments marqueurs de l'identité du quartier (entrée garage Peugeot, restaurant "la Tonnelle"…) et leur intégration aux futurs projets, pouvant impliquer une évolution de leur fonction.

- **Accompagner la diversification de l'offre commerciale sur le quartier**
  - Par le confortement du pôle de commerce de proximité implanté au sud du quartier avec l'intégration de nouvelles cellules commerciales en rez-de-chaussée des nouvelles opérations.
  - Par le maintien et l'intégration au sein d'une opération mixte d'une locomotive commerciale alimentaire au sud du quartier fonctionnant en complémentarité avec la polarité commerciale de proximité existante.
  - Par l'intégration de commerces, de services (banque, cabinet médical, laboratoire d'analyse…) et d'activités économiques compatibles avec l'habitat (espaces de co-working, bureaux, locaux associatifs, pépinières…) en rez-de-chaussée des immeubles existants ou neufs sur le boulevard de l'Esplanade et à proximité de la station de tramway nord et du parking relais.

- **Équiper le quartier pour gagner en attractivité**
  - Par la préservation de la Grande Esplanade comme équipement de plein air permettant l'accueil de manifestations d'ampleurs métropolitaine.
  - Par la création, au nord du quartier, d'un équipement multifonctionnel, répondant aux besoins des habitants et usagers du quartier de l'Esplanade et des secteurs voisins, qui sera positionné en rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation.
  - Par l'accompagnement d'un projet d'équipement culturel sur le site Vicat, mettant en valeur l'histoire industrielle du lieu et son positionnement remarquable en balcon du quartier.

- **Conforter la dynamique urbaine du quartier par un renouvellement de l'offre d'habitat**
  - Par une mixité sociale et urbaine afin de varier l'offre de logements, assurer une bonne intégration des nouvelles constructions dans le tissu existant et promouvoir des produits offrant de réelles qualités d'usage (intégration d'espaces extérieurs au logement, limitation des vis-à-vis, recherche de l'ensoleillement, prise en compte des nuisances acoustiques, vues sur le grand paysage, épannelages respectueux des constructions mitoyennes…).
  - Par l'accompagnement de la réhabilitation des bâtiments existants et la possibilité offerte aux habitants actuels de bénéficier des capacités de stationnement créées dans les nouvelles opérations.

- **Favoriser le développement des énergies renouvelables**
  - Par le raccordement des nouvelles opérations bâties sur le réseau exhaure de géothermie existant au nord du quartier.

LES ORIENTATIONS PAR ILOTS

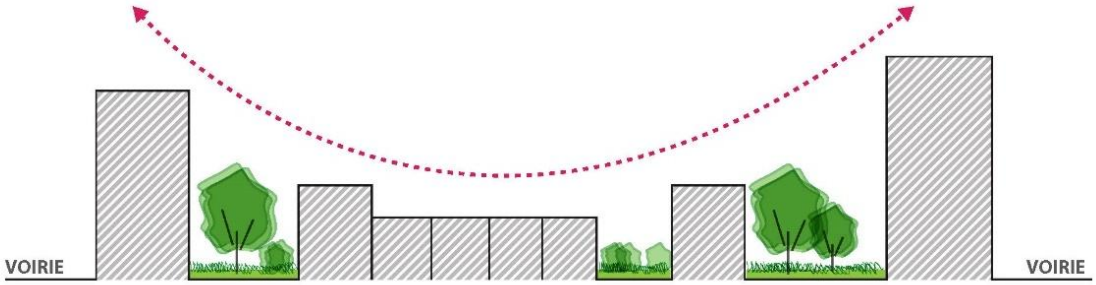
- **Accompagner la mutation de la Petite Esplanade**
  - Par la conservation de porosités piétons/cycles depuis le Bd de l'Esplanade vers l'arrêt de tram Casamaures village.
  - Par une programmation mixte équipement / logements sur l'ilot sud avec un objectif architectural de création d'un point d'attraction en ligne de mire depuis la Grande Esplanade.
  - Par une programmation habitat intégrant des services en rez-de-chaussée, en adressage sur le Bd de l'Esplanade et le carrefour Route de Lyon / Bd de l'Esplanade.
  - Par une intégration du bâti, respectueuse des alignements d'arbres repérés au SPR (Site Patrimonial Remarquable).

- **Mailler le quartier au niveau des Ateliers Municipaux**
  - Par la création d'une opération d'habitat intégrant la création d'un maillage viaire entre la route de Lyon et le Bd de l'Esplanade.
  - Par la requalification de l'ilot autour de cette voie de desserte pour assurer une implantation harmonieuse en vis-à-vis avec l'opération de logements réalisé sur l'ilot « Peugeot », avec des typologies bâties mixant le petit collectif et l'intermédiaire.

- **Organiser l'intégration urbaine de la moyenne surface commerciale**
  - Par une programmation mixte, associant logements en étage et activités commerciales en rez-de-chaussée, avec une gestion du stationnement à la parcelle et en souterrain.
  - Par la conservation d'une liaison piétons/cycles entre la Route de Lyon et la Grande Esplanade dans la prolongation du chemin de la Rochette, structurant l'aménagement en deux ilots distincts.
  - Sur l'îlot sud, par une programmation mixte habitat en étage / moyenne surface commerciale en rez-de-chaussée suivant le principe d'un socle actif limitant les façades aveugles et tirant profit de la topographie du terrain pour une intégration optimisée des besoins en stationnement.
  - Sur l'ilot nord, par une programmation mixte habitat en étage / commerces en adressage sur le Bd de l'Esplanade en lien avec les aménagements de la Grande Esplanade.

- **Valoriser le site Vicat**
  - Par une articulation entre la création d'un équipement culturel de valorisation du patrimoine Vicat sur la partie haute du terrain nécessitant le maintien d'un accès par la route de Lyon et une programmation mixte habitat/ services en adressage sur la route de Lyon dans la continuité des implantations bâties le long de cet axe.
  - Par le maintien d'un secteur dédié à l'activité d'extraction au nord du tènement.
  - Par une intégration dans la pente des constructions (entre R+1 et R+3) permettant de conserver des points de vue sur le Grand Paysage depuis le futur équipement muséographique Vicat.

- **Encadrer les opérations nouvelles réalisées en cœur de quartier**
  - Par un épannelage progressif s'inscrivant dans la structure actuelle du quartier. (cf. schéma ci-dessous)



  - Par une reconquête paysagère et végétale des cœurs d'îlot en y intégrant des espaces verts et une végétation permettant de limiter l'effet de chaleur urbain, d'infiltrer les eaux de pluie, et d'augmenter la qualité d'usage de ces espaces.



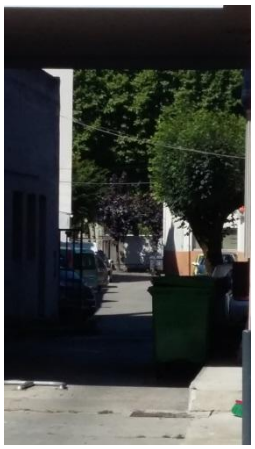
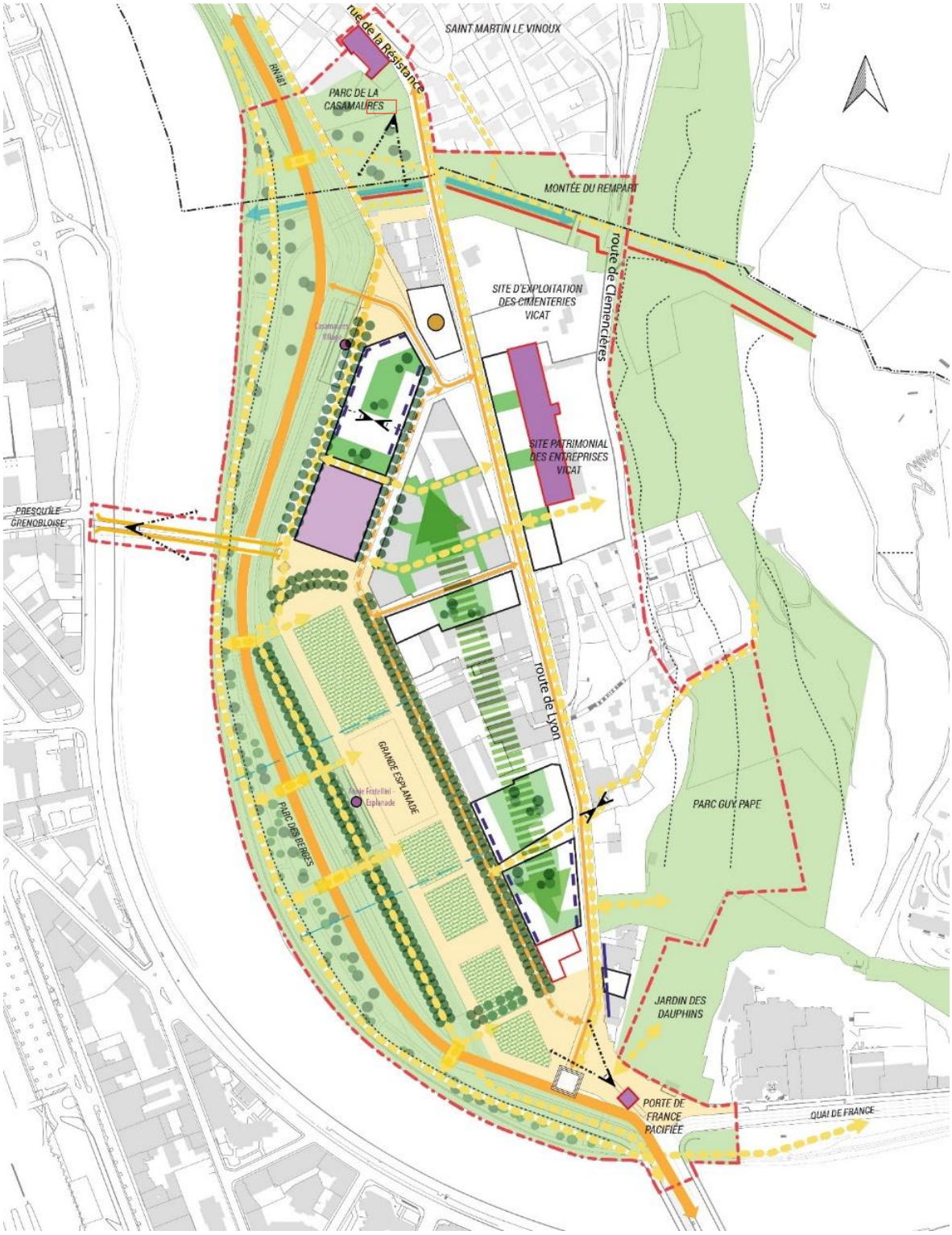
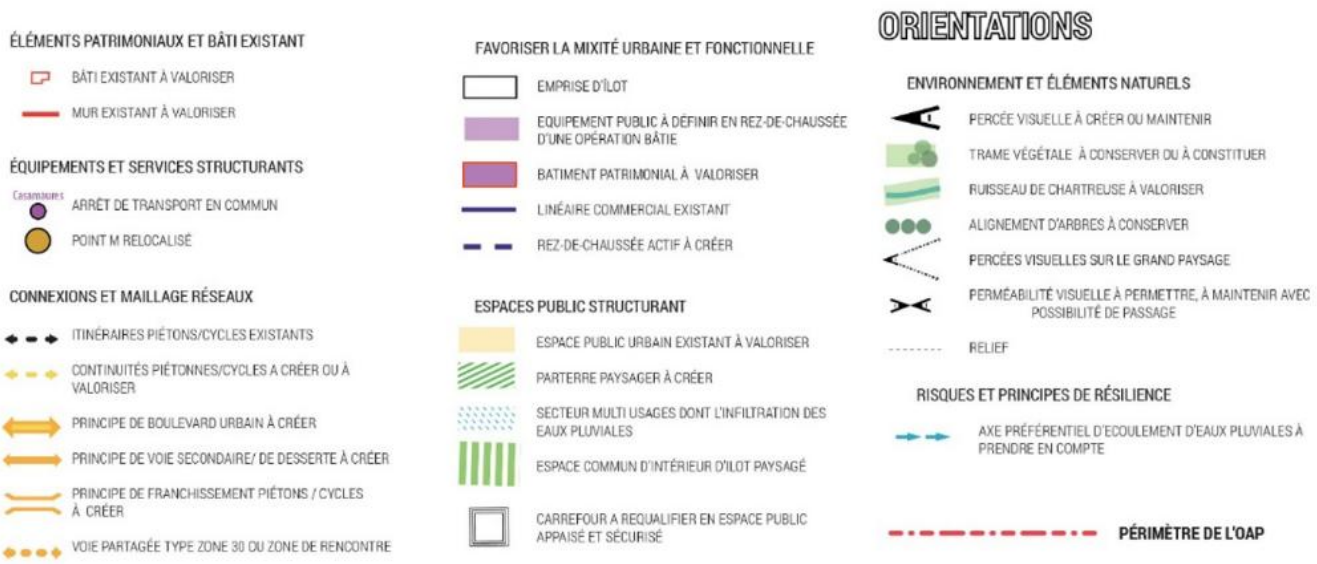




SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT




ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET BÂTI EXISTANT
BÂTI EXISTANT À VALORISER
MUR EXISTANT À VALORISER
ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS
Casamaures
ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
POINT M RELOCALISÉ
CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX
ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS
CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER
PRINCIPE DE BOULEVARD URBAIN À CRÉER
PRINCIPE DE VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE À CRÉER
PRINCIPE DE FRANCHISSEMENT PIÉTONS / CYCLES À CRÉER
VOIE PARTAGÉE TYPE ZONE 30 OU ZONE DE RENCONTRE
FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE ET FONCTIONNELLE
EMPRISE D'ÎLOT
EQUIPEMENT PUBLIC À DÉFINIR EN REZ-DE-CHAUSSÉE D'UNE OPÉRATION BÂTIE
BATIMENT PATRIMONIAL À VALORISER
LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT
REZ-DE-CHAUSSÉE ACTIF À CRÉER
ESPACES PUBLIC STRUCTURANT
ESPACE PUBLIC URBAIN EXISTANT À VALORISER
PARTERRE PAYSAGER À CRÉER
SECTEUR MULTI USAGES DONT L'INFILTRATION DES EAUX PLUVIALES
ESPACE COMMUN D'INTÉRIEUR D'ILOT PAYSAGÉ
CARREFOUR A REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APPAISÉ ET SÉCURISÉ
ORIENTATIONS
ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS
PERCÉE VISUELLE À CRÉER OU MAINTENIR
TRAME VÉGÉTALE À CONSERVER OU À CONSTITUER
RUISSEAU DE CHARTREUSE À VALORISER
ALIGNEMENT D'ARBRES À CONSERVER
PERCÉES VISUELLES SUR LE GRAND PAYSAGE
PERMÉABILITÉ VISUELLE À PERMETTRE, À MAINTENIR AVEC POSSIBILITÉ DE PASSAGE
RELIEF
RISQUES ET PRINCIPES DE RÉSILIENCE
AXE PRÉFÉRENTIEL D'ECOULEMENT D'EAUX PLUVIALES À PRENDRE EN COMPTE
PÉRIMÈTRE DE L'OAP

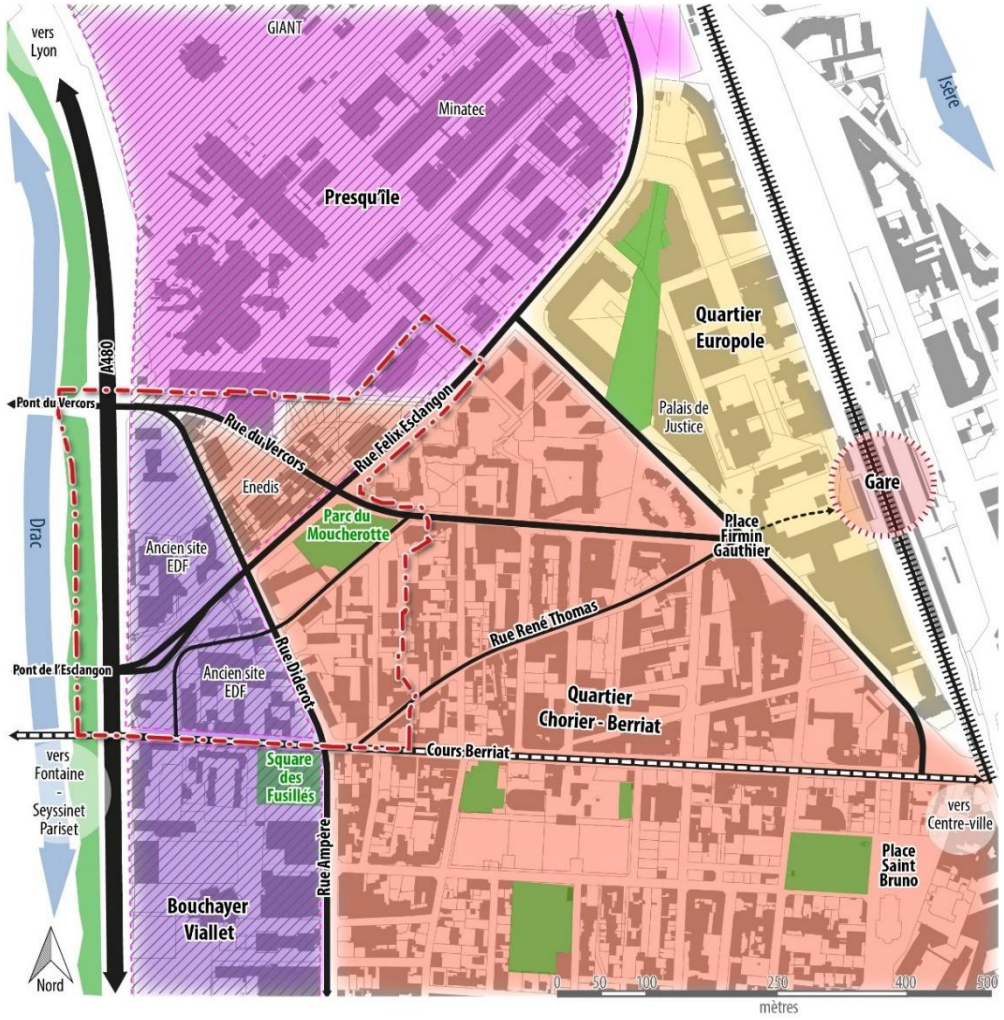
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

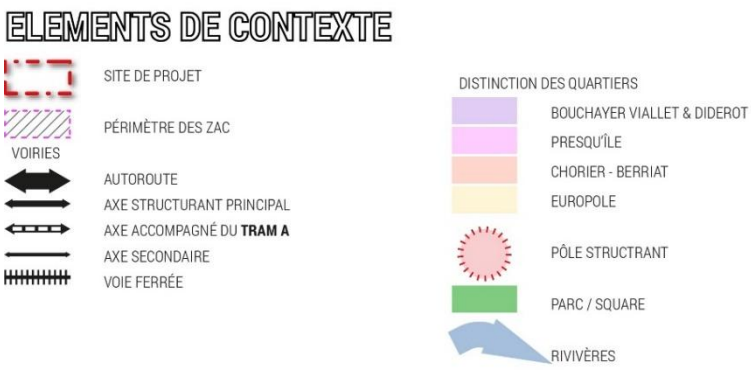
Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UV – UC1 – UE2 - UD2 - N
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Oui
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise » / Ambiance « Faubourg » et « Versant boisé »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP95 – QUARTIER DIDEROT - VERCORS

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé dans la polarité nord-ouest de Grenoble-Alpes Métropole. Une partie de son périmètre est incluse dans la ZAC Presqu'île. Il constitue une entrée importante, via l'A480, vers les quartiers Ouest de Grenoble et la gare, et est en lien avec les communes de la rive gauche du Drac.





ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- **Un quartier d'entrée de ville en mutation dans une zone superposant les enjeux urbains et sanitaires**

- **Une localisation stratégique en entrée de ville à la croisée de projets d'envergure**

  Le secteur Vercors bénéficie d'une excellente localisation, à proximité de la gare de Grenoble (800m, 10 min à pied) et en bordure du domaine du CEA, de l'autoroute A480 et du Drac.

  Le secteur s'intercale entre plusieurs sites significatifs de l'agglomération, au développement récent ou en cours : Bouchayer-Viallet, Europole et la place Mandela (cœur de Presqu'ile), et fait également le lien avec le quartier Berriat, ancien faubourg urbanisé progressivement à partir de la fin du 19e siècle, dont la qualité urbaine procède pour partie de la mixité fonctionnelle et sociale présente.

  Sa desserte en transport en commun est assurée par le tram A (15 min depuis la place Grenette et 10 min depuis l'hôtel de ville de Fontaine) et la ligne de bus C5, ligne de rocade entre 1er et 2e couronne de la ville.

  Sa position en limite de ville et le long de l'A480 entraîne des problématiques particulières telles que l'articulation entre infrastructure autoroutière et quartier urbain, la qualité de l'entrée de ville, le difficile accès à l'eau, l'exposition des habitants aux pollutions sonore et atmosphérique.

- **Évolution et structure : un faubourg entre ville et rivière, entre histoire et innovation**

  Cet ancien faubourg industriel, situé le long du Drac et en bordure de l'ancien polygone militaire, a connu une première urbanisation au début du XXe siècle et ensuite entamé, au lendemain de la seconde guerre mondiale, une mutation progressive vers des usages résidentiels et tertiaire qui se poursuit encore aujourd'hui.

  De ce fait, le bâti s'avère hétéroclite dans ses époques, fonctions, gabarits et qualités.

  Le quartier présente néanmoins des éléments architecturaux et végétalisés intéressants, témoins de ses usages et phases d'urbanisation successives, contribuant à son identité et à sa spécificité dans le paysage grenoblois et celui de la métropole.

  La relation entre la ville et le Drac a façonné et structuré le quartier :

  - par la présence des ponts et des voies d'accès qui sont également les axes structurants du quartier ;
  - par l'urbanisation tardive des zones les plus proches de la rivière en raison des risques d'inondation, maitrisés progressivement au fur et à mesure des travaux d'endiguement du Drac, qui ont permis de gagner des terres constructibles ;
  - par l'exploitation de l'eau comme force motrice de l'industrie et la création du Canal de Fontenay, aujourd'hui remblayé et remplacé par la bretelle et la rue Esclangon ;
  - par l'utilisation des rives du Drac comme terrain d'implantation de l'autoroute A480, portée de 2x2 à 2x3 bandes de circulation.

  Cette histoire explique le caractère déstructuré des entrées de ville. Le quartier ayant été édifié à reculons du centre-ville et en tournant le dos au Drac et à l'autoroute, il leur présente une façade arrière et non un front ordonné.

  Suite à l'extension urbaine, le faubourg industriel en limite de ville a fait place à un quartier de passage situé au centre du bassin grenoblois, en interface avec les communes urbanisées de Fontaine et Seyssinet-Pariset.

  Le quartier subit une phase de réorientation économique et doit bénéficier d'un nouveau souffle. Les sites anciennement occupés EDF ont en effet changé de propriétaires et sont destinés à évoluer dans les prochaines années. A proximité immédiate du CEA, ils constituent, moyennant une offre immobilière adaptée, une opportunité d'étendre vers le sud la dynamique du Campus GIANT, moteur et vitrine économique de la Métropole, et de mieux relier les projets urbains Presqu'ile et Bouchayer-Viallet dans un ensemble urbain et économique cohérent.

Le plan de zonage du PLUi consacre le caractère hétéroclite du quartier par la qualification :

- des tissus anciens de faubourg en zone UBa
- des anciens sites industriels bordant l'autoroute en zone UE4 (activités tertiaires et technologiques) instaurant une continuité entre le domaine du CEA et la ZAC Bouchayer-Viallet

Le quartier s'avère très impacté par l'aléa inondation du DRAC (PPRI Drac) : présence d'une bande d'inconstructibilité et zones d'aléas forts.

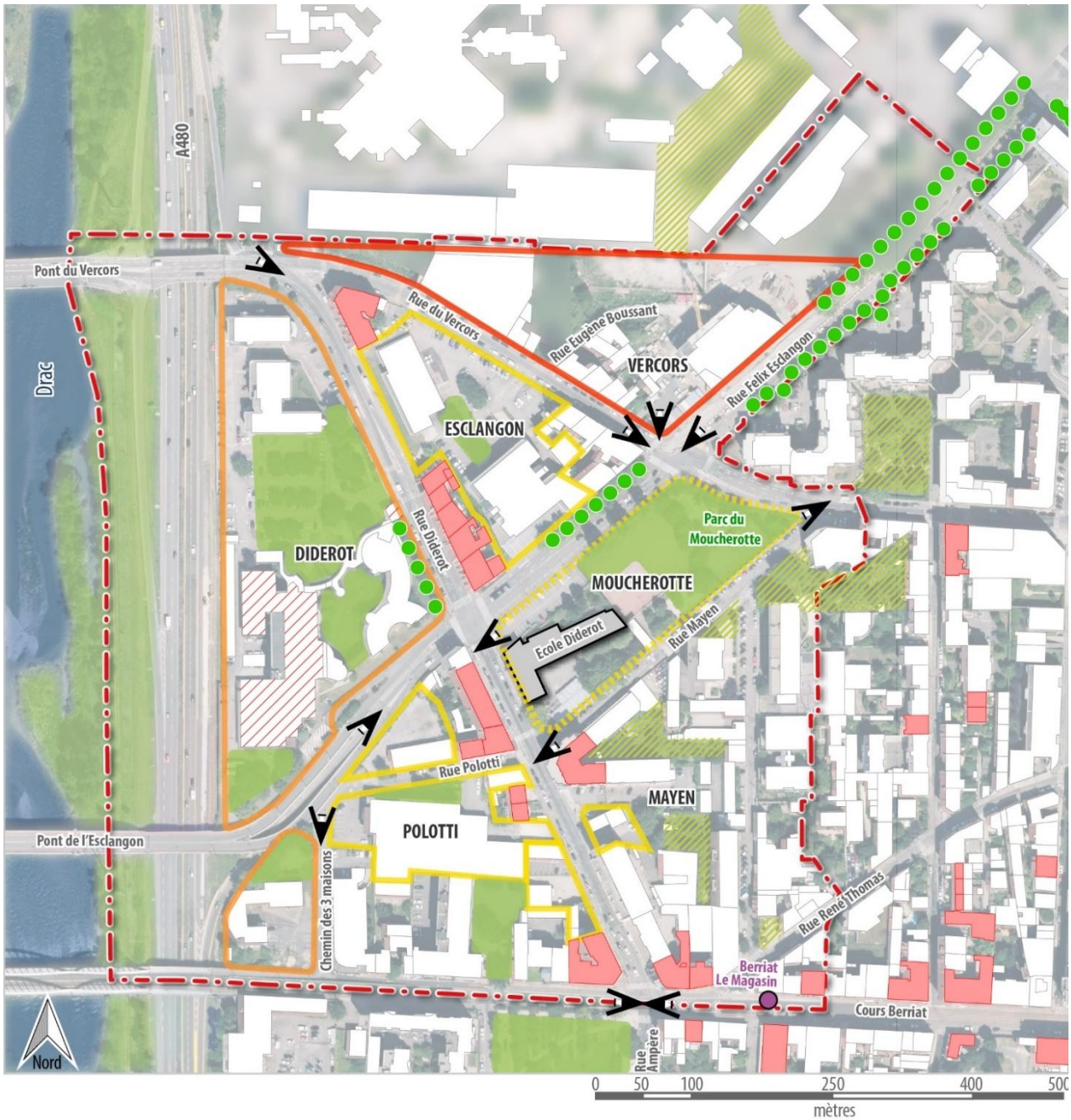
L'évolution du quartier s'inscrit donc dans une démarche de réduction de l'exposition des populations, de résilience du territoire, comme de préparation de l'économie de demain via le développement sur site des innovations et activités en lien direct avec le CEA et le campus urbain de la Presqu'île.

- **Espaces publics : une fonction d'accès et de traversée, au détriment des qualités d'usages et de paysage**
  - Le réseau viaire qui dessert le quartier est polarisé sur les deux ponts qui enserrent le secteur : le pont du Vercors au nord et le pont Esclangon au sud. Ces deux ponts permettent la traversée du Drac et le lien avec la partie occidentale de la vallée : les communes de Fontaine, Sassenage, Seyssinet-Pariset. Ils constituent également le diffuseur Esclangon-Vercors de l'autoroute A480. Conséquence des grandes emprises du passé industriel et de la présence d'infrastructures (auto)routières, le réseau viaire est peu maillé et peu lisible : les rues sont peu nombreuses, et les continuités nord-sud ne sont pas assurées ou inconfortables. Les espaces publics du quartier se limitent à des fonctions de circulation. Les rues accueillent tous les usages : transit automobile important, maillage vélo, déplacement piétons, stationnement. Leur largeur étant réduite, la superposition de ces usages se fait de manière concurrentielle, au détriment des modes actifs.
  - Le secteur ne comporte aucun espace public ouvert (place, square, parc), qui pourrait polariser et soutenir la vie sociale et commerciale du quartier, à l'exception du parc du Moucherotte. Ce seul espace vert est de taille réduite, sa visibilité et sa connexion au quartier demande à être améliorée pour en faire un espace significatif en termes d'aménité environnementale pour les habitants et usagers, en lien avec l'école. En bordure de secteur se trouve le square des fusillés, espace public structurant en articulation avec le cœur de Berriat et le quartier Bouchayer-Viallet.

- **Patrimoine végétal : un héritage morcelé et diffus**
  - L'urbanisation de certains îlots sous forme ouverte a permis le développement d'arbres isolés ou en alignement (rue Diderot, rue Esclangon) qui arrivent aujourd'hui à maturité et représentent un atout dans la structuration du maillage vert et de l'identité paysagère du quartier, outre leur fonction d'agrément et leur rôle de régulateur climatique.

- **Des structures paysagères et patrimoniales à réinstaurer**
  - Des espaces à dominante minérale (rues, emprises bâties) mais interrompues par des poches végétales à conforter (intérieurs d'îlots, jardins privatifs, bord d'A480…)
  - Quelques éléments patrimoniaux évoquant le passé industriel du quartier noyé dans des architectures disparates

ANALYSE DE SITE



ANALYSE DU SITE

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

ARRÊT DU TRAM A

EQUIPEMENT PUBLIC

PATRIMOINE BÂTI

PROTÉGÉ AU PLUI

AUTRE ELEMENT A L'ARCHITECTURE SIGNIFICATIVE

MUTATION DU FONCIER

EN COURS

POSSIBLE

FONCIER PUBLIC - AVEC POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

POSSIBLE MAIS AVEC DE FORTES CONTRAINTES (PPRI, OAP AIR)

ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PAYSAGER

PATRIMOINE VEGETAL PUBLIC OU PRIVÉ

AUTRE ESPACE VEGETAL SIGNIFICATIF

ALIGNEMENT D'ARBRES PROTEGÉS AU PLUI

VUES VERS LES MASSIFS

LES ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Valoriser une porte d'entrée majeure de la ville vers les quartiers Presqu'île et Chorier-Berriat**
  - En s'appuyant sur ses atouts d'accessibilité (connexions rapides tous modes de transport confondus) pour transformer le quartier en une entrée de ville à haute qualité architecturale environnementale (développement des mobilités alternatives, amélioration de la qualité de l'air, valorisation de couloirs de biodiversité, rapport à l'eau et à la rivière, résilience aux inondations…)
  - En tirant parti du trafic de transit, des flux cyclables et piétonniers, pour transformer un "quartier traversé" en un quartier attractif car diversifié dans ses activités et usages ainsi que dans des modes et temporalités d'occupation multiples, en y confortant une centralité aux abords du parc du Moucherotte et de la nouvelle entrée du CEA.
- **Articuler les formes urbaines et les fonctions**
  - Les formes urbaines et organisations spatiales doivent faire dialoguer des morceaux de ville de nature très différente (grandes emprises économiques, de recherche et de service de la Presqu'île, trame serrée et mixte du faubourg Berriat, ensembles d'habitat en copropriétés) traversés par d'importants axes de circulation par une restructuration des îlots favorisant les liaisons et une part conséquente de végétal.
- **Encadrer l'évolution du quartier**
  - Les formes urbaines devront être adaptées à l'environnement urbain et paysagé du quartier et s'inscrire dans le tissu de faubourg préexistant par la reconquête végétale des cœurs d'îlots et la préservation des marqueurs historiques du quartier, tout en intégrant la nécessité de production d'un urbanisme et d'une architecture résiliente au regard des contraintes relatives aux risques naturels (inondation, rupture de digue,…) et de la santé (qualité de l'air, verdissement, activités de loisirs de plein-air).

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Requalifier les entrées de ville Vercors et Esclangon**
  - En marquant le caractère urbain des espaces publics en interface avec le domaine autoroutier par la création de liaisons modes actifs de qualité, l'aménagement d'un espace public apaisé, la végétalisation accrue de ces espaces
  - En articulant de manière équilibrée le végétal, le bâti ancien et les développements immobiliers à venir.
- **Développer les aménités du quartier, au bénéfice de ses habitants et usagers**
  - Par l'extension du Parc du Moucherotte
  - Par la création d'une trame verte et paysagère au sein du quartier liant les espaces verts existants et à créer
  - Par la préservation des espaces paysagers et éléments arborés remarquables du quartier
  - Par la végétalisation des espaces publics et des espaces privés en accompagnement de voirie, selon les orientations de l'OAP Paysage et biodiversité
  - Par l'implantation de services à la population.
- **Redonner une structure végétale aux voiries et espaces publics**
  - Par la reconfiguration d'un parc du Moucherotte s'ouvrant la rue Esclangon, créant un espace public paysager majeur réinterprétant l'ancien canal Fontenay,
  - Par le marquage végétal à la confluence nord des rues du Vercors et Diderot, dans l'axe du nouveau Pont du Vercors, afin de signifier l'entrée dans un quartier apaisé.
- **Retisser le lien à l'eau et la rivière**
  - Par la valorisation d'un accès en bordure du Drac depuis la passerelle Esclangon raccrochant le territoire à la rive droite de la rivière, pour des fonctions ludiques et de couloir de biodiversité. L'aménagement de ce cheminement doux en rive droite du Drac s'inscrivant dans un langage peu invasif pour les espèces, notamment concernant l'éclairage nocturne. Le recours à des matériaux perméables est à privilégier pour l'aménagement de ce cheminement.

- **Valoriser le front de l'A480 par un verdissement épais**

- Par la création, autant que faire se peut, d'un espace arboré affirmant le paysagement des secteurs urbains de la métropole et offrant au quartier un espace tampon, filtre des polluants et micro-puits à carbone.

- **Valoriser le patrimoine bâti du quartier**
  - Par une composition urbaine respectant les alignements et spécificités du tissu de faubourg
  - Par l'indentification des bâtiments et ensemble remarquables.
- **Améliorer la résilience du quartier aux inondations**
  - Par des formes urbaines favorisant l'écoulement des crues
  - Par une gestion adéquate de la densité du bâti et des activités humaines.

TRANSPORT, DÉPLACEMENT, STATIONNEMENT

- **Adapter les voiries aux mobilités alternatives et enrichir les itinéraires cyclables**
  - Par des traversées piétonnes et cycles sécurisées pour favoriser les continuités d'espaces et d'usages,
  - Par le déploiement d'infrastructures cyclables confortables et sécurisées le long des rues du Vercors, Diderot et Esclangon
  - Par l'aménagement d'une chronovélo sur le pont Esclangon, comme liaison vélo et modes doux privilégiée entre les deux rives du Drac.
- **Intégrer la nouvelle entrée sud du CEA au maillage piéton**
  - Par l'aménagement d'un itinéraire direct et confortable pour les piétons depuis l'arrêt du tram A « Berriat-Le magasin » passant par la rue Mayen, le parc du Moucherotte et le carrefour Esclangon/Vercors.
- **Conforter les liaisons piétonnes au sein du quartier**
  - Par la création d'une traversée au sein de parcelle IM 257, reliant la rue Diderot à la nouvelle entrée du CEA par la rue Eugène Boussant
  - Par la création d'une traversée piétonne au sein de la parcelle IM 229, entre les rues Diderot et Mayen
  - Par la création d'une liaison piétonne entre le chemin des 3 Maisons/ la rue Antoine Polotti et la rue Esclangon sur les parcelles IM391 et IM394.
- **Accompagner le projet de rue école autour de la rue Diderot**
  - En inscrivant cet aménagement dans le maillage du quartier
  - En le complétant par une requalification des abords de l'école sur la rue Diderot.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Conforter la nouvelle attractivité urbaine du quartier par un complément positif à l'offre d'habitat**
  - Par une mixité urbaine se greffant sur les linéaires d'habitat existant en préservant leurs qualités d'usage (espaces extérieurs au logement, limitation des vis-à-vis, recherche de l'ensoleillement, prise en compte des nuisances acoustiques, vues sur le grand paysage, épannelages respectueux des constructions existantes…)
  - Par l'intégration d'activités économiques compatibles avec l'habitat (espaces de co-working, bureaux, locaux associatifs, pépinières, restauration, …) en rez-de-chaussée des immeubles donnant sur les voies principales.
- **Créer de la porosité pour gagner en attractivité**
  - Par la création de placettes végétalisées constitutives de lieux d'attractivité et de services, facteur de sociabilité, renouant avec un esprit faubourg offrant un contraste positif avec les organisations spatiales des nouveaux quartiers limitrophes.

LES ORIENTATIONS PAR ÎLOT

- **L'îlot Vercors : un lien entre le quartier et le CEA**
  - Conservation de la rue Eugène Boussant et aménagement comme porosité piétons/cycles paysagée entre la rue du Vercors et le boulevard Esclangon
  - Ouverture d'une liaison paysagère entre le CEA et le parc du Moucherotte, aménagement d'un parvis au pied du bâtiment BHT2 (parcelle IM0040)
  - Programmation mixte tertiaire / logements
  - Qualité urbaine et animation des rez de chaussée en entrée de ville : privilégier les fonctions d'activités, implantation de logement en rez-de-chaussée non autorisée sur rue
  - Aménagements paysagers sur parcelles privées en accompagnement de l'espace public.

- **L'îlot Esclangon ; une mutation au service de la qualité urbaine et de l'attractivité du quartier**
  - Programmation mixte, avec principalement du logement et en complément des surfaces contribuant à la mixité fonctionnelle
  - Mixité fonctionnelle de l'îlot : rez de chaussée à développer sur la parcelle IM257 dédiés en priorité à surfaces autre que du logement et du stationnement de véhicule sur rue
  - Qualité des logements : pas d'implantation de logements en rez de chaussée
  - Création d'une voie piétons/cycles/desserte locale paysagée, végétalisée et arborée dans la prolongation de la rue Eugène Boussant
  - Cœurs d'îlot à articuler avec la rue Eugène Boussant
  - Traitement paysager et végétal des cœurs d'îlot en minimisant les surfaces non perméables et en développant une végétation permettant de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain, d'infiltrer les eaux de pluie, et d'augmenter la qualité d'usage de ces espaces
  - Implantation des projets immobiliers favorisant l'intégration et la conservation des arbres existants.
  - Implantation des nouveaux bâtiments selon un épannelage permettant un raccord, des proportions et écritures architecturales en harmonie avec le bâti existant
  - Mise en valeur du patrimoine protégé.

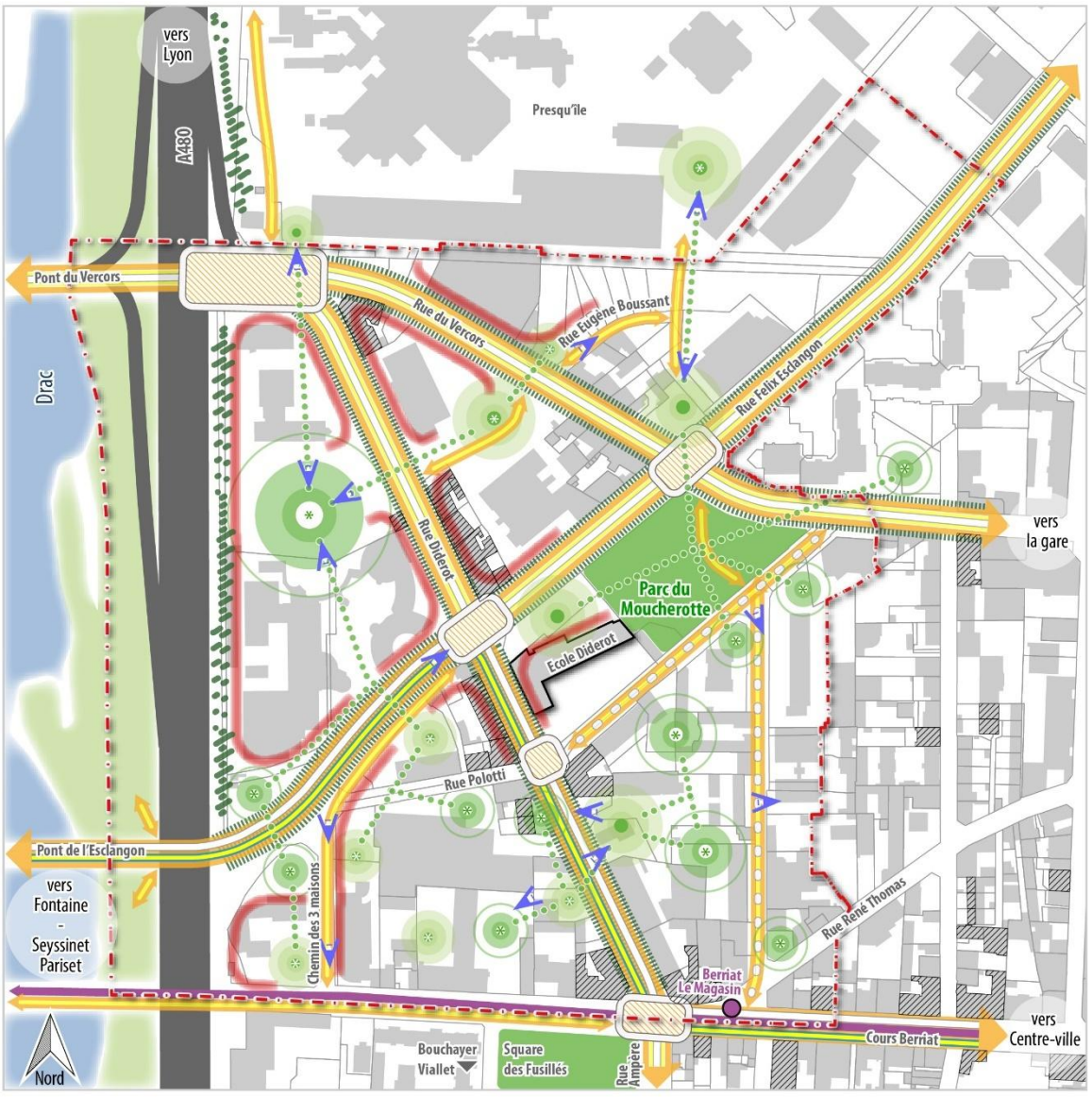
- **L'îlot Diderot : des qualités paysagères à préserver**
  - Maintien et confortement d'une percée visuelle dans l'axe du chemin des 3 Maisons entre le cœur de l'îlot Diderot et le secteur Polotti (sud de la rue Esclangon)
  - Maintien et confortement d'une percée visuelle dans l'axe de la rue Eugène Boussant entre le cœur de l'îlot Diderot et l'îlot Esclangon
  - Maintien des qualités paysagères de l'îlot, notamment en interface avec la rue Diderot
  - Implantation des projets immobiliers favorisant l'intégration et la conservation des arbres existants
  - Aménagements paysagers sur parcelles privées en accompagnement de l'espace public, le long de la rue Diderot, de la rue Esclangon et en encadrement du pont Esclangon
  - Traitement paysager de l'interface avec l'A480, notamment par l'implantation d'arbres à grand développement en une frange végétale structurante.

- **L'îlot Polotti : une identité de faubourg à valoriser**
  - Rue Polotti : encadrer le pont Esclangon et souligner l'entrée de ville par des bâtiments faisant lien avec les infrastructures routières, présentant des façades soignées, notamment depuis le pont Esclangon
  - Rue Diderot : mutation du bâti de manière à créer des espaces de respiration et de végétalisation accompagnant l'espace public et à articuler avec le patrimoine protégé caractéristique du faubourg, dans une optique de porosité du bâti et diversité des gabarits ; implantation du nouveau bâti en retrait mais en accompagnement de la rue de manière à élargir visuellement l'espace public et organiser la végétalisation et la plantation d'arbres sur terrains privés en accompagnement de la voirie, selon les orientations de l'OAP Paysage et biodiversité.
  - Création d'une percée visuelle toute hauteur entre l'espace public de la rue Diderot et le jardin de la parcelle IM285
  - Maintien et développement des aménagements paysagers sur parcelles privées en accompagnement de l'espace public
  - Création d'une liaison piétonne accessible, directe et paysagée entre la rue Esclangon et le chemin des 3 Maisons.

- **L'îlot Moucherotte : le poumon vert du quartier au cœur de la trame verte et bleue**
  - Extension du parc du Moucherotte et connexion au maillage piéton du quartier
  - Maintien et développement des aménagements paysagers sur parcelles privées en accompagnement de l'espace public.

- **L'îlot Mayen**
  - Liaison piétonne vers arrêt tram A – Berriat-le Magasin,
  - Amélioration de la qualité de l'espace public de la rue Diderot par la création d'une placette arborée et végétalisée sur la parcelle IM0227
  - Confortement du maillage piéton par l'aménagement d'une liaison cyclo-piétonne entre la rue Mayen et la rue Diderot
  - Maintien et confortement des qualités paysagères du cœur d'îlot
  - Développement des aménagements paysagers sur parcelles privées en accompagnement de l'espace public.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

PÉRIMÈTRE DE L'OAP

QUALITÉ ARCHITETURALE

- BÂTI EXISTANT À VALORISER
- FACADE URBAINE EN ENTRÉE DE VILLE A REQUALIFIER

ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

- ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

PRÉCISION DES COULEURS DE LÉGENDE

- CHEMINEMENT PIÉTON
- CIRCUALTION CYCLE
- CIRCULATION VEHICULE MOTORISÉ

CONNEXIONS ET MAILLAGE VIAIRE

- CARREFOUR À SÉCURISER AU PROFIS DES MODES ACTIFS
- AXE STRUCTURANT A RÉAMÉNAGER AU PROFIS DES MODES ACTIFS AVEC UNE VOIE CYLCE CHRONOVÉLO
- LIGNE DE TRAM A
- AXE STRUCTURANT A RÉAMÉNAGER AU PROFIS DES MODES ACTIFS AVEC UN TRACÉ CYCLE BIDIRECTIONNEL
- AXE A DOMINANTE PIÉTON (TYPE ESPACE DE RENCONTRE)
- CHEMINEMENT POUR MODES ACTIFS

TRAME VÉGÉTALE ET PAYSAGÈRE

- PARC / SQUARE PUBLIC EXISTANT A CONFORTER
- ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER EXISTANT A CONFORTER
- ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER A DEVELOPPER
- FONCIER PRIVÉ
- CONTINUITÉ PAYSAGÈRE ENTRE LES DIFFÉRENTS ESPACES VERTS A CRÉER
- TRAME ARBORÉE A CRÉER LE LONG DES AXES DE CIRCULATION
- TRAITEMENT PAYSAGER DE L'INTERFACE AVEC L'A480
- TRAME PAYSAGÈRE À CONNECTER VISUELLEM

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÈGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UBa - UC1au – UE4gw – UE4w – UV
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Oui
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	Oui
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Unité Confluence grenobloise / Ambiances faubourg, plaine urbaine et fond de vallée d'activités
Atlas des emplacements réservés	Oui

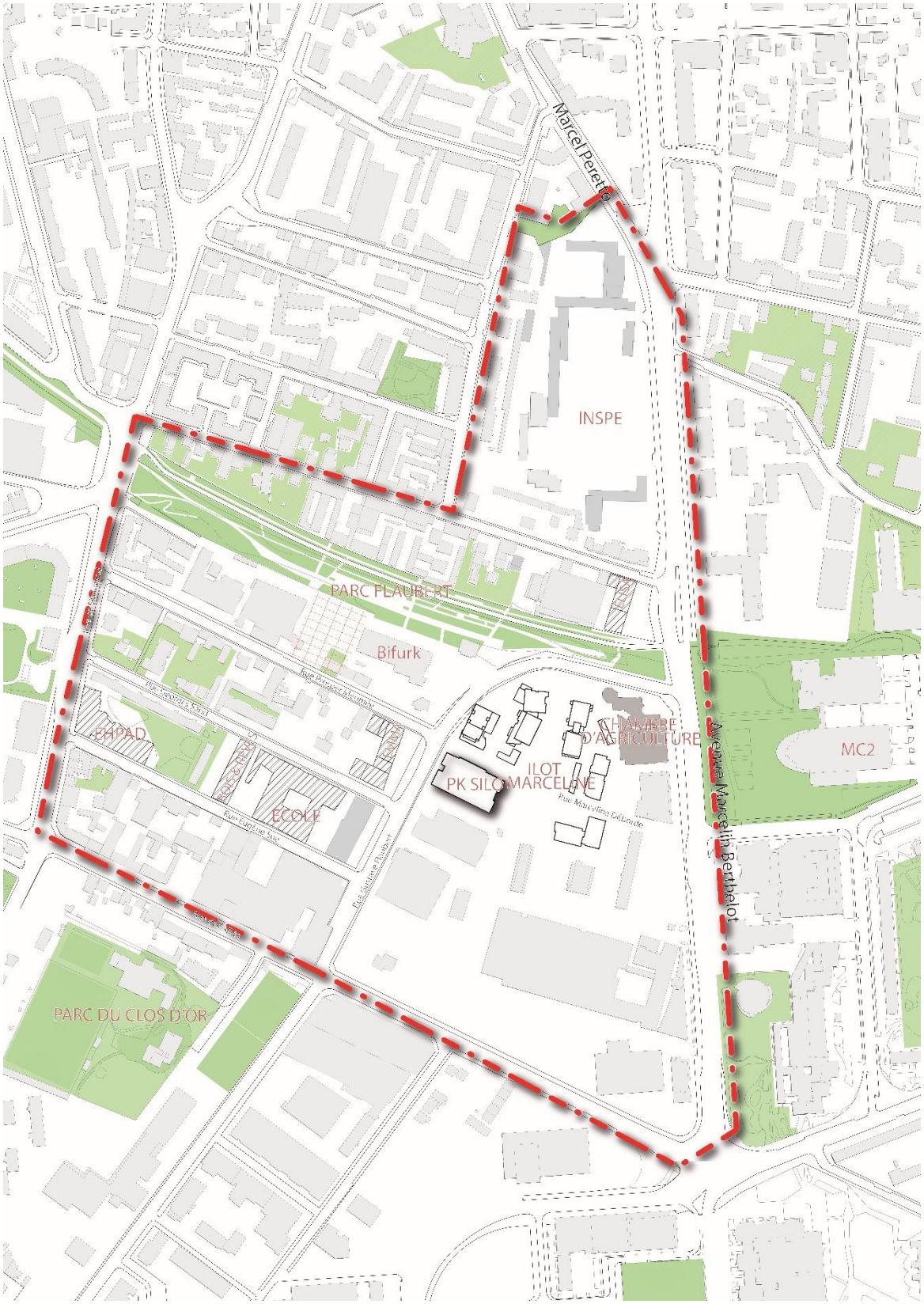
OAP105 – FLAUBERT – CŒUR DE FLAUBERT ET BERTHELOT - ZOLA

SITUATION

L'OAP est localisée au sein de la ZAC Flaubert, territoire situé entre les centralités nord et sud de la Métropole, articulé autour du Parc Flaubert, en interface entre les grands boulevards au Nord, les quartiers de Vigny-Musset et la Villeneuve au Sud, et jusqu'à Libération à l'Ouest et au quartier Teisseire à l'Est. Le secteur concerné couvre une surface de 32 hectares comprenant les deux secteurs du plan guide de la ZAC : Cœur de Flaubert et Berthelot Zola. Ce secteur est d'intérêt stratégique en raison de sa dynamique urbaine et notamment de ses disponibilités foncières, des mutations économiques et de sa connexion au centre-ville de Grenoble par des liaisons directes de nombreux axes structurants : l'ancienne voie ferrée qui relie la Gare et l'Université convertie en axe de mobilité active et les axes structurants automobiles de la rue des Alliés, de la rue de Stalingrad, du cours de la Libération et de l'avenue Marcelin Berthelot.

Le quartier Flaubert a déjà amorcé sa transformation avec la création du parc Flaubert, la fin de la construction de l'îlot Marceline et la désignation des trois îlots EMMA, ELISA et Bois&Rêves. Par ailleurs, le quartier accueille de nouveaux équipements innovants et structurants, avec l'arrivée du parking silo-toiture terrasse-conciergerie, de l'école Flaubert et de l'EHPAD.

Le quartier poursuit son renouvellement urbain avec le développement du secteur de l'INSPE qui se développe en deux temps : un secteur Nord de déconstruction des bâtiments existants et de construction de nouveaux logements et un secteur Sud qui va faire l'objet d'une occupation transitoire.



Localisation du secteur Cœur de Flaubert et Berthelot-Zola à Flaubert

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

LA ZAC FLAUBERT, UN TERRITOIRE D'EXPÉRIMENTATION ET D'INNOVATION

Paysage post-industriel en mutation, le territoire de Flaubert est un espace riche en situations capables. La transformation du quartier est une formidable opportunité de penser la ville de la transition. Cette transition doit être aussi bien sociale, spatiale, économique, qu'écologique et environnementale. La diversité des typologies urbaines en présence et des formes d'habitat, la présence d'équipements culturels (MC2, Bifurk), de centres administratifs d'ampleur (nouvelle mairie, CAF, CPAM, URSSAF, DIRECCTE) ainsi que de sites industriels ajoutent à la perception kaléidoscopique du site. L'enjeu est ainsi de développer et de favoriser la cohabitation de ces différentes richesses en s'interrogeant notamment sur les conditions spatiales de co-existence du travail et de l'habitat au sein d'un même territoire : une production enracinée dans un lieu social vecteur d'interactions avec son environnement, dans une vision prospective de l'évolution des modes de vie.

Nous concevons donc le projet Flaubert comme un véritable terrain de jeu et d'expérimentation et un laboratoire à ciel ouvert de la ville de demain, favorisant le développement d'innovations tant du point de vue des contenus que des contenants. Effectivement, les innovations devront aussi bien se retrouver à l'échelle des matériaux utilisés, de l'architecture et de ses modes d'implantation que de la programmation (notamment des rez-de-chaussée) et de l'urbanisme du quartier. L'idée est de concevoir la ville comme un vaste terrain de jeu à ciel ouvert, en privilégiant l'action collective à la discussion. Les dynamiques et les volontés existent, l'enjeu réside dans la nécessité de les agglomérer et les mettre en lien, d'activer et occuper les espaces afin que le projet urbain prenne forme et se préfigure dès aujourd'hui.

Construire au sein du quartier Flaubert, c'est s'inscrire dans une vision ambitieuse et prospective visant à préfigurer et anticiper ce que sera la ville de demain : une ville inclusive, vertueuse, conviviale, solidaire, mixte, économe et résiliente.

L'IDENTITÉ DU QUARTIER FLAUBERT ET SON PROCESSUS DE TRANSFORMATION

L'identité du quartier Flaubert s'articule autour de deux figures majeures :

L'arc de la transition ou le sourire de Grenoble

La voie ferrée est un élément moteur du territoire, ayant permis son développement depuis le 19ème siècle. Grand tracé plus que jamais porteur de sens, il constitue aujourd'hui un véritable trait d'union entre la ville scientifique et de la connaissance, l'Université de Saint-Martin-d'Hères et la Presqu'île d'un côté, la ville productive et industrielle et les territoires habités de l'autre. Lieu de connexion et de frottement entre le nord et le sud, ce tracé peut tantôt être considéré comme un lieu de coupure, une frontière ou une interface et un espace de liaison.

L'aménagement d'une voie cyclable rapide, « l'autoroute à vélos » en fait un espace circulé et fréquenté et un élément de repère et d'attractivité indéniable, mettant en relation la gare de Grenoble jusqu'à la vallée du Grésivaudan. Cet ensemble forme le « sourire de Grenoble », qui aboutit dans le parc de l'île d'Amour.

Hier infrastructure ferroviaire et symbole de coupure, erg minéral, aujourd'hui espace végétalisé et fertile propice à la biodiversité, reconnu comme corridor écologique au titre de la Trame Verte et Bleue métropolitaine, infrastructure support de modes doux, l'arc constitue effectivement le catalyseur et point de départ de la transformation de Flaubert. Il s'agit ainsi de considérer cet espace comme un démonstrateur d'une ville « à échelle humaine » et durable. Il s'agit également de concilier espace de vie et de mobilité avec les besoins des espèces animales présentes utilisant ce corridor écologique.

Premier projet réalisé du quartier, le parc préfigure la mutation du quartier industriel : les friches ferroviaires sont devenues un espace végétalisé, d'agrément et de loisirs accueillant une faune et une flore riche et diversifiée. En outre, ce sont sur ses rives que s'amorcent

progressivement la mutation du quartier (îlot Marcelline, IUFM, déchetterie Jacquard, ...), qui se diffusera ensuite à travers différents canaux : la rue Gustave Flaubert et la rue Stalingrad.

Cette mutation cristallise l'ensemble des thématiques du développement et de la ville durable : les qualités d'habiter et le confort de vie, la gestion des déchets et le recyclage, l'alimentation et la logistique avec la proximité du MIN, la mixité, le lien social et l'intergénérationnalité, etc. Elles nous autorisent à imaginer une ville riche de l'enchevêtrement de ses fonctions, mêlant production, habitation et loisirs, dans une logique d'économie circulaire, de développement du lien social et d'intergénérationnalité.

L'implantation du prototype Terra Nostra, démonstrateur de l'utilisation de matériaux innovants, à proximité du lieu d'animation locale de la Bifurk et sur les rives du parc Flaubert, en font ainsi l'épicentre de cette transformation. Terra Nostra se fait l'un des symboles d'une ambition forte du projet Flaubert : celle d'innover dans les matériaux et leur mise en œuvre au service d'un cadre de vie sain et respectueux de l'environnement.

La rue des Alliés

Alors que l'arc de la transition, le « sourire » de Grenoble est un axe apaisé dédié aux cycles et aux piétons, la rue des Alliés apparaît comme son pendant motorisé. Cette artère traversée est un axe est-ouest majeur, reliant le cours de la Libération à l'ouest et l'avenue Marcellin Berthelot à l'est, le MIN d'une part, la CAF et la CPAM de l'autre.

Espace distendu et peu qualifié, l'enjeu de la rue des Alliés repose dans sa capacité, d'un lieu de passage à devenir un lieu de halte. Véritable panorama de la diversité de Flaubert, la rue des Alliés est riche d'une multiplicité de facettes, tissus et typologies.

L'enjeu consiste à conserver cette diversité tout en développant les conditions de son attractivité. Pour cela, l'enjeu principal se joue dans l'espace public, et en particulier le traitement de ses interfaces et carrefours.

Cette voie concentre des flux importants à l'échelle de l'agglomération grenobloise. En particulier, le MIN occasionne des flux logistiques importants, qui sont autant source de nuisances que d'attractivité pour les diverses fonctions économiques de la ville.

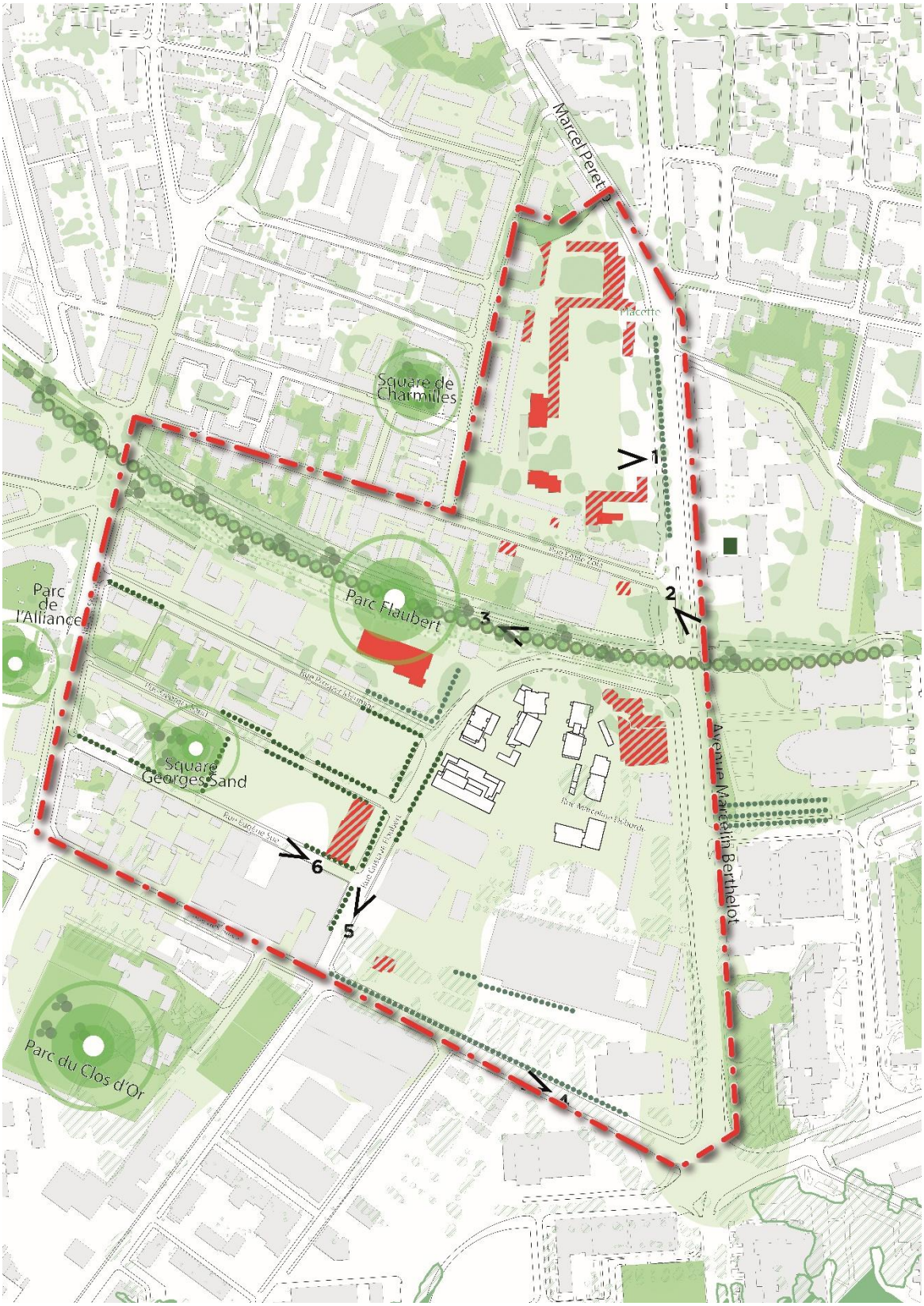
FLAUBERT, UN TERRITOIRE DU « FAIRE »

L'importance de ne plus cloisonner les fonctions et faire cohabiter logement et production est désormais un impératif permettant à la ville de retrouver un nouveau souffle. Les activités industrielles de Flaubert, encore très présentes, s'avèrent donc un formidable atout pour l'avenir. La construction de logements neufs est effectivement liée au renforcement de l'économie et de l'industrie urbaine. L'enjeu sera donc d'aménager l'espace en imaginant les futures activités innovantes qui pourront redonner à Flaubert son attractivité et son originalité.

L'originalité du projet Flaubert est ainsi d'être un territoire productif, où l'enjeu repose non seulement dans sa capacité à conserver les activités déjà en place en les rendant compatibles avec d'autres fonctions telles que le logement, mais également à développer de nouveaux modes de production et d'économies (collaborative, circulaire,...), et notamment les nouvelles formes d'agriculture urbaine, historiquement ancrée dans le territoire grenoblois et sur le territoire de Flaubert (photos historiques, DRAF, Maison de l'agriculture). Le futur quartier Flaubert doit ainsi être une ville nourricière.

Depuis 2018, le quartier se développe peu à peu à travers de nouvelles constructions qui viendront composer le paysage urbain et apporter une mixité programmatique irriguée par un réseau d'espaces publics qui s'attache à désartificialiser les sols, développer la canopée de la Ville et offrir un cadre de vie inédit au sein de la Métropole.

Le périmètre de l'OAP105 Flaubert est situé en totalité en zone Bi3 du Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) Isère Amont annexé au PLUi, zone de contrainte faible à risque de remontée de nappe, de refoulement par les réseaux et de crue historique. Les projets de constructions et aménagements devront être conformes au règlement du PPRi Isère Amont. Les projets de constructions et aménagements devront également être compatibles avec les principes de l'OAP thématique Risques et Résilience.



Analyse paysagère et écologique

ENVIRONNEMENT ET ÉLEMENTS NATURELS

- REPERAGE PHOTOGRAPHIQUE
- TRAME VÉGETALE EXISTANTE
- ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER
- CORRIDOR ECOLOGIQUE D'ECHELLE METROPPOLITAINE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- BÂTI EXISTANT CONSERVÉ
- ÉLEMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT
- BÂTI VOUÉ À LA DÉMOLITION


1


2


3


4


5


6

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

AMÉNAGEMENT, PAYSAGE

- **Recréer un réseau des espaces publics à partir des axes structurants :**
  - Par la création d'un réseau de venelles permettant de créer des liaisons Nord Sud entre la rue des Alliés et la rue Emile Zola par des traversées piétonnes et modes doux.
  - Par la fermeture du tronçon Nord de la rue Gustave Flaubert au profit d'un espace de promenade en extension du parc Flaubert, permettant d'articuler du Nord au Sud les deux grands corridors naturels à créer, le Mail et le Sentier, lieux de nature et de rencontre qui connectent les deux polarités du quartier.
  - Par le renforcement des connexions physiques entre l'avenue Marcelin Berthelot et le quartier (secteur Cœur de Flaubert et INSPE) mais aussi entre le parc Flaubert et le secteur de l'INSPE.
  - En qualifiant les carrefours entre les axes structurants par des aménagements qualitatifs et sécurisés ainsi qu'en accordant une attention particulière aux bâtiments qui articulent et tiennent l'espace public organisé en placettes et parvis le long de l'avenue Marcelin Berthelot et de la rue Gustave Flaubert.

HABITAT, ÉQUIPEMENT, ÉCONOMIE

- **Faire émerger un espace urbain mixte et habité :**
  - En créant une mixité urbaine autour d'un futur espace public central apaisé au cœur de l'îlot Marcelline
  - En promouvant une diversité de typologie des logements en nature et en taille et en favorisant le vivre ensemble, le partage et l'exemplarité en matière de sobriété énergétique et de neutralité carbone.
  - En travaillant sur des gabarits de bâti qui s'inscrivent dans la continuité morphologique du quartier, jouant sur des épannelages diversifiés en lien avec le contexte environnant existant.
  - En développant un programme à dominante d'habitat sur le secteur de l'INSPE qui organise un front bâti actif et commercial en rez de chaussée sur l'avenue Marcelin Berthelot et un cœur de quartier calme et végétalisé, pouvant être ponctué d'activités, de commerces ou d'équipements de proximité, caractérisé par des îlots et des bâtiments qui s'inscrivent dans une démarche d'urbanisme favorable à la santé.

MOBILITÉ, DÉPLACEMENT

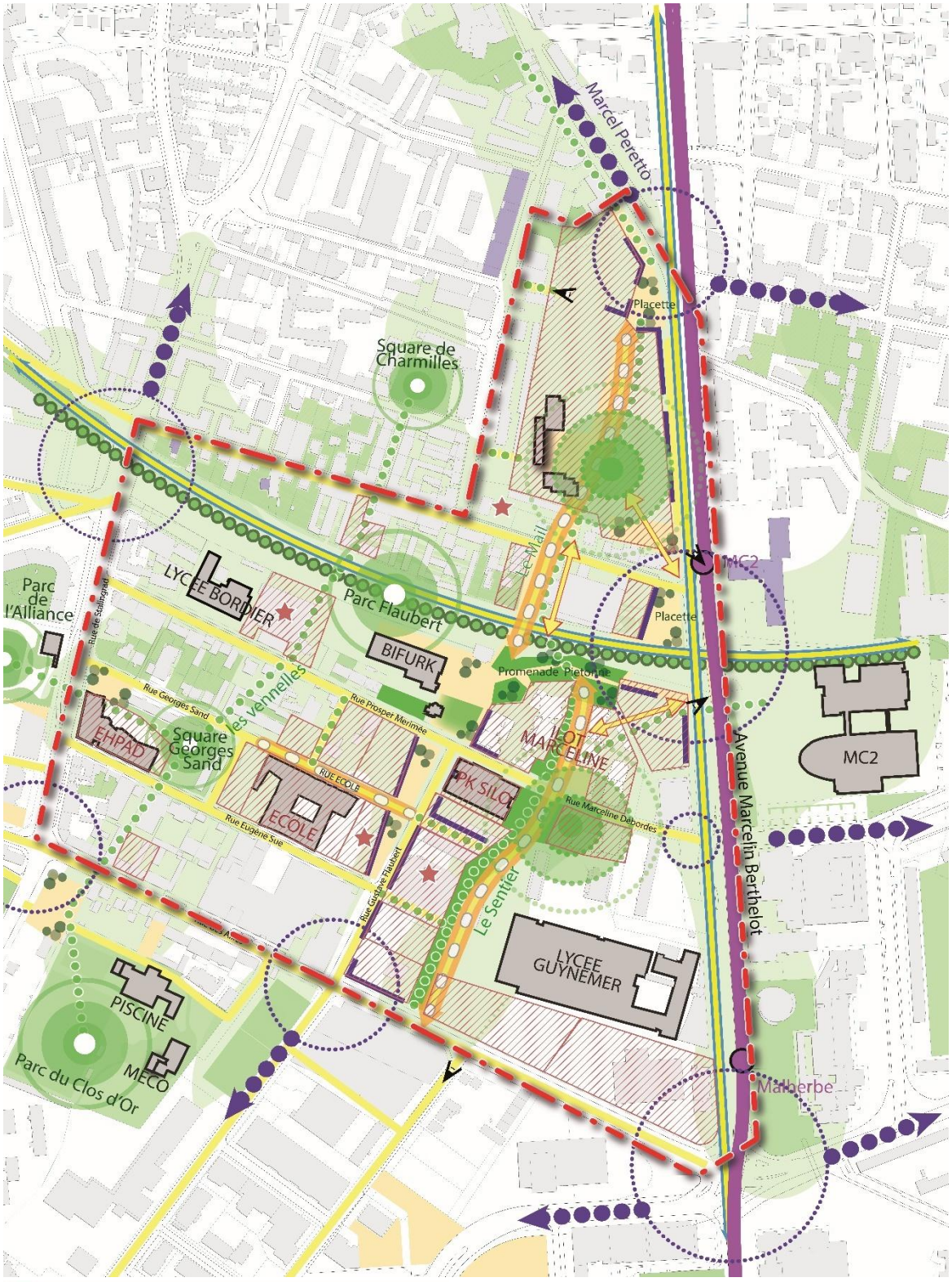
- **Promouvoir les mobilités douces et les pratiques physiques :**
  - En promouvant les mobilités actives par la mutualisation des moyens (piéton/vélo/auto-partage) afin de favoriser des pratiques de vie plus saines.
  - En facilitant les pratiques physiques par la création de parcours sportifs et promenades généreuses au sein du quartier, en proposant notamment une requalification de certains axes pour proposer des espaces publics agréables, végétalisés et sécurisés.
  - En développant un quartier de courte distance avec des services de proximité, afin de faciliter la marchabilité et l'accessibilité du quartier.

URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ

- **Anticiper un espace épanouissant et protecteur de nos santés au temps du défi climatique :**
  - Par la mise en application des stratégies de performance thermique et du concept d'urbanisme favorable à la santé (acoustique, qualité de l'air, îlot de chaleur urbain, etc) décliné au sein du secteur de l'INSPE afin de promouvoir un nouveau paradigme urbain face au défi climatique.
  - Par la mise en application des stratégies d'adaptation au réchauffement climatique et de nature en ville : création d'espaces de fraicheur, limitation de la formation d'îlots de chaleur urbain grâce au traitement des matériaux (revêtements clairs), renforcement de la végétalisation, etc…

- Par l'offre de soin, prévention et promotion de la santé et d'un mode de vie sain à travers l'alimentation (cantine) et l'activité physique (espaces sportifs, récréatifs, promenade).
- Par la conception d'un vivre ensemble du quartier, en développant la cohésion sociale à travers une offre culturelle (MC2, conservatoire), de services, d'un pôle solidaire et participatif, d'espaces publics et partagés ; leviers d'attractivité, de dynamisme et de vie collective pour le quartier.
- En implémentant une architecture sobre et durable participant à l'image du quartier, à travers des constructions et aménagement à caractère bio-sourcé, végétalisé et écologique.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



PÉRIMÈTRE DE L'OAP

QUALITÉ ARCHITETURALE
- PATRIMOINE BÂTI REMARQUABLE
- BÂTI EXISTANT VALORISABLE
- EPANNELAGE DIVERSIFIE
- ZONE DE RENOUVELLEMENT URBAIN
- SOCLE ACTIF

CONNEXIONS ET MAILLAGE VIAIRE
- CARREFOUR URBAIN STRUCTURANT
- AXE STRUCTURANT AU PROFIT DES MODES ACTIFS AVEC UNE VOIE CYCLE CHRONOVÉLO
- LIGNE DE TRAM A
- AXE A DOMINANTE PIÉTON (TYPE ESPACE DE RENCONTRE)
- MAILLAGE VIAIRE STRUCTURANT
- MAILLAGE LOCAL PLANTÉ

ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS
- ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

ESPACE PUBLIC
- TRAME D'ESPACE PUBLIC
- CONNEXION A CRÉER

TRAME VÉGÉTALE ET PAYSAGÈRE
- PARC / SQUARE PUBLIC EXISTANT A CONFORTER
- ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER EXISTANT A CONFORTER
- ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER A DEVELOPPER
- CONTINUITÉ PAYSAGÈRE ET ECOLOGIQUE A CRÉER ENTRE LES ESPACES VERTS
- CORRIDOR ECOLOGIQUE CENTRAL A PROTEGER
- PERCEE VISUELLE

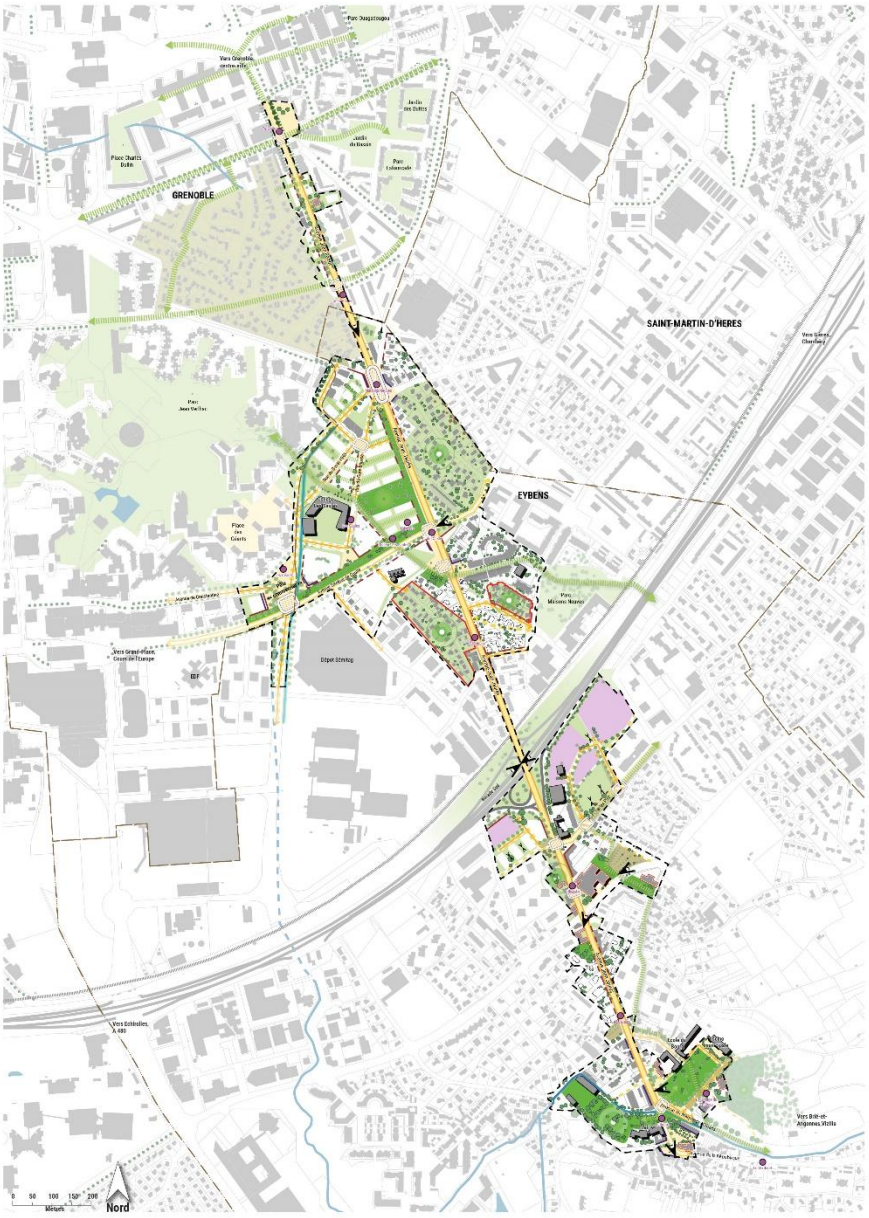
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UBa, UC1a, UE1, UE4, UV, UZ1
Plan des risques naturels	Oui
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Oui
Atlas de la mixité sociale	Oui
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui
Atlas stationnement	S2
Plan des patrimoines bâtis, paysager et écologique	Oui
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluences grenobloises » / Ambiances « Faubourgs » et « Ville parc »
Atlas des emplacements réservés	Oui

OAP124 – JEAN PERROT – JEAN JAURES

→ Le périmètre de l'OAP124 – Jean Perrot – Jean Jaurès se situe sur les communes d'Eybens et de Grenoble et l'OAP est consultable dans la partie du DOAP qui concerne Eybens.

RAPPEL DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



FOCUS SUR L'AVENUE JEAN PERROT



ORIENTATIONS

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN

- SITE DE PROJET
- LIMITES COMMUNALES
- Av. de la République — TOPONYME
- BÂTI
- PARCELLAIRE
- EQUIPEMENT EXISTANT

VOIRIE - MOBILITÉ

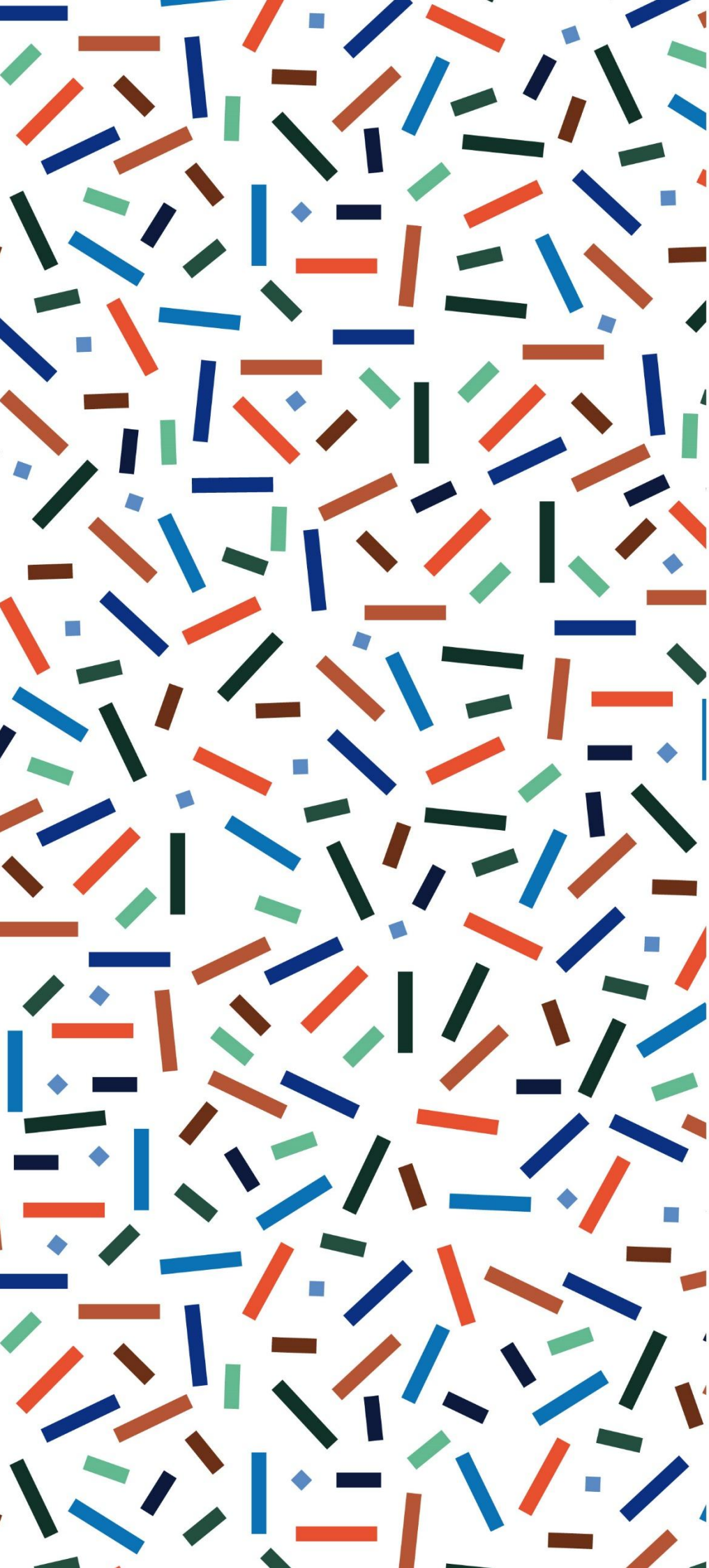
- CRÉER OU REVALORISER UNE CONTINUITÉ PIÉTONS/CYCLES
- CRÉER OU REQUALIFIER UNE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE
- CRÉER OU REQUALIFIER UNE VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE
- REQUALIFIER LE CARREFOUR AU PROFIS DES MODES ACTIFS
- Odyssée — ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

AMENAGEMENT - PAYSAGE

- VUE SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- COURS D'EAU
- PRÉSERVER LA TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- PRÉSERVER LA TRAME BOISÉE EXISTANTE
- CRÉER OU VALORISER UN ESPACE COMMUN PAYSAGER
- PRÉSERVER LES ARBRES EXISTANT
  - INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
  - NON-INSCRIT AU PATRIMOINE VÉGÉTAL
- IMPLANTER DE NOUVEAUX ARBRES
- CRÉER UNE TRAME VEGETALE LE LONG DES AXES DE CIRCULATION STRUCTURANT
- CONSERVER L'ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT
- ASSURER LA CONTINUITÉ VÉGÉTALE
- AMÉNAGER UN ESPACE PUBLIC (PLACE, ...)
- AMÉNAGER UNE AIRE DE STATIONNEMENT
- CONFORTER L' ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER EXISTANT
- DEVELOPPER L' ESPACE VEGETALISÉ ET PAYSAGER
- CRÉATION OU RENFORCEMENT DE HAIE ARBORÉE ET ARBUSTIVE AVEC UNE IMPLANTATION DE TYPE NATURELLE

PATRIMOINE BÂTI - HABITAT - ECONOMIE - EQUIPEMENT

- VALORISER LE BÂTI IDENTIFIÉ AU PATRIMOINE
- BÂTI DONT LA MUTATION EST ATTENDUE
- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- CRÉER UN FRONT BÂTI DONNANT SUR L'ESPACE PUBLIC
- SECTEURS A VOCATION ECONOMIE
- LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT



L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

PLUI
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE
Le Forum
3 rue Malakoff
38 031 Grenoble cedex 01

lametro.fr

Identité : www.studioplay.fr