



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP SECTORIELLES

VOLUME 1





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 réglementations 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.**

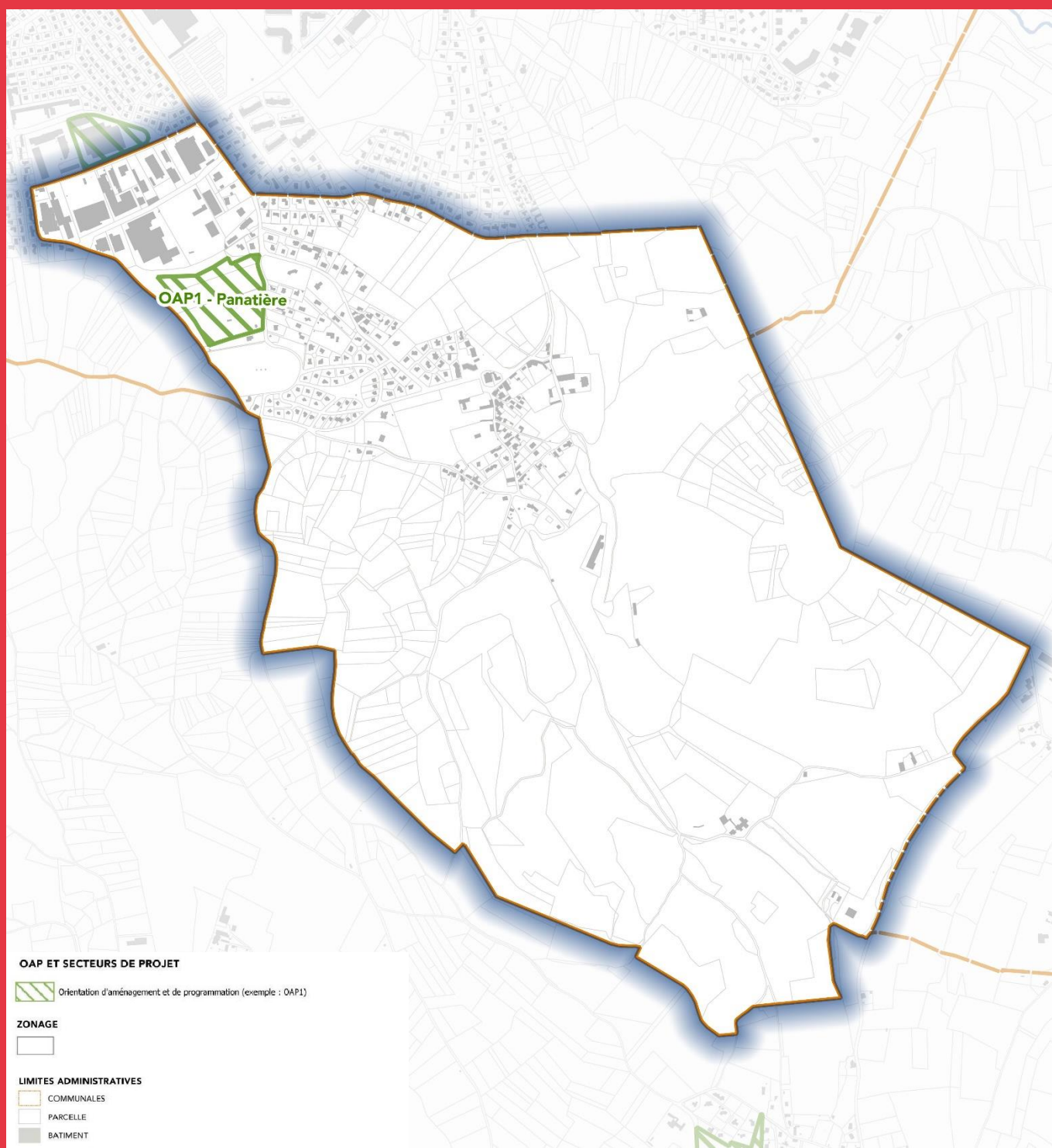
SOMMAIRE DU VOLUME 1 (SUR 4)

INTRODUCTION	3
1_ BRESSON	6
OAP1 – PANATIERE	7
2_ BRIÉ-ET-ANGONNES	14
OAP2 – LE CHUZET	15
OAP3 – LA LÉCHÈRE	21
OAP4 – LES BIOUX	27
3_ CHAMPAGNIER	34
OAP5 – LE SAUZEL	35
OAP6 – ZAC DU SAUT DU MOINE	41
4_ CLAIX	48
OAP7 – ENTRÉE NORD DU BOURG	49
OAP8 – FURONNIÈRES	55
OAP9 – LA RONZY	61
OAP10 – CROIX BLANCHE	67
OAP11 – JOANNY	74
5_ DOMÈNE	82
OAP12 – PÂQUERETTE	83
OAP13 – BAS VERSANT	89
OAP14 – LES BRASSIÈRES	95
6_ ÉCHIROLLES	102
OAP15 – RÉPUBLIQUE – FRANGE VERTE	103
OAP16 – PÔLE GARE	109
OAP17 – KARTING	118
OAP18 – COURS DE L'EUROPE	125
7_ EYBENS	134
OAP19 – LES JAVAUX	135
OAP20 – LES SAULES – LE VAL	142

OAP21 – CENTRE-BOURG D'EYBENS	149
8_ FONTAINE	156
OAP22 – ZI DES VOUILLANDS	157
OAP23 – PORTES DU VERCORS	165
9_ LE FONTANIL-CORNILLON	172
OAP24 – RUE DU RAFOUR	173
10_ GRENOBLE	180
OAP18 – COURS DE L'EUROPE	181
OAP20 – LES SAULES – LE VAL	189
OAP25 – ABBAYE	196
OAP26 – ESPLANADE	204
OAP95 – QUARTIER DIDEROT - VERCORS	218



1 BRESSON



OAP1 – PANATIERE

SITUATION

Le secteur de Panatière est constitué d'une prairie en pente de près de 3 hectares entourant une belle demeure bourgeoise et son parc arboré de plus d'1 hectare. Il est situé au nord de la commune, à proximité de la dynamique du cœur de l'agglomération, ainsi que du réseau viaire et de transport en commun métropolitain.

Ce secteur articule des contextes urbains diversifiés, d'une zone d'activité à un tissu pavillonnaire peu dense. D'autre part, il profite d'une forte végétation au nord en limite avec la zone d'activité, et à l'ouest par des boisements de la Frange verte. Ce site offre également une bonne visibilité par sa situation en surplomb de la plaine et sa pente régulière.

Ainsi l'urbanisation de ce site profite d'une situation stratégique à l'échelle intercommunale, d'une diversité de tissu urbain et de grandes qualités paysagères. Ce contexte permet de proposer une offre d'une centaine de logements diversifiés en termes de formes urbaines et de mixité sociale.

Le projet devra proposer un maillage viaire et des continuités piéton-cycle facilitant les accès ; tout en portant une attention particulière à l'insertion du bâti dans la pente, à maintenir des ouvertures visuelles et à préserver les arbres existants.



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

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Une localisation stratégique à l'échelle communale et intercommunale

- La commune de Bresson se situe en articulation entre la plaine du cœur de l'agglomération et les contre-pentes du plateau de Champagnier. Le site lui-même est localisé au sein de l'espace préférentiel de développement.
- Ainsi le site de Panatière de plus de 3 ha permet de proposer un projet au plus proche de la dynamique du cœur de l'agglomération : à proximité des communes d'Échirolles et d'Eybens et d'axes majeurs.

▪ Un site marqué par sa topographie

- Le tènement se situe sur les premières pentes des contreforts de Belledonne ce qui permet de profiter d'une belle vue sur la plaine et les massifs environnants. Les boisements en limite nord évite l'effet de co-visibilité (voir et être vu).
- Une attention particulière sera apportée à l'insertion du bâti dans pente, afin de maintenir des ouvertures visuelles pour chaque élément bâti tout en préservant les arbres existants.

▪ Un site inséré dans un paysage diversifié

- Il s'inscrit dans l'unité paysagère « confluences grenobloises » caractérisée par une plaine dont l'urbanisation s'est développée jusqu'aux piémonts (en l'occurrence Belledonne).
- Le site est constitué d'une grande prairie de près de 3 hectares entourant une belle demeure bourgeoise et son parc arboré de plus d'1 hectare. La prairie a été utilisé jusqu'à peu pour le fourrage
- Le site est bordé de toute part par différents ensembles boisés :
- Au nord, une délimitation boisée le long d'un cours d'eau et d'un talus qui génère une coupure franche avec la zone d'activité et le site.
- À l'ouest, les boisements des contre-pentes du plateau de Champagnier, dites la Frange Verte, qui participent à la constitution d'une lisière.
- De par sa pente, ce site est également impacté par un enjeu de ruissellement pluvial. L'aménagement devra donc prendre en compte la gestion des eaux pluviales.

▪ Un site articulant différentes formes urbaines

- L'environnement urbain proche est assez contrasté entre une zone d'activité au nord, peu visible depuis le site, un tissu pavillonnaire peu dense et de faible hauteur et une demeure bourgeoise aux volumes plus généreux. Ainsi l'environnement du site présente un caractère relativement aéré permettant une porosité visuelle qui ménage ponctuellement des vues sur le site depuis la rue de l'Oratoire.

▪ Un site à l'accessibilité contrainte

- Le site est accessible depuis le carrefour entre la rue de la Maritelle, la rue de la République, et la rue de l'Oratoire. Celui-ci est aujourd'hui peu sécurisé, il fera donc l'objet d'un réaménagement pour l'accès au site de Panatière.
- Il se trouve à moins de 100 m des arrêts de la ligne Flexo n°68 et à moins de 500m des arrêts de la ligne Proximo n°11 (qui sera prochainement la ligne chrono n°7).
- En termes d'équipements, il se trouve à proximité immédiate de l'école élémentaire.
- Il est bordé par des itinéraires des sentiers de la Frange verte qui permettent de rejoindre le parc d'Échirolles et le plateau de Champagnier.
- Ainsi le projet devra proposer un maillage viaire et des continuités piéton-cycle renforçant les accès.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|--|
|  | LIMITE COMMUNALE |  | BÂTI EXISTANT DE QUALITÉ (grange, bâtisse, etc.) |
|  | PÉRIMÈTRE DE L'OAP |  | TALUS |
|  | ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN |  | TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE |
|  | AXE STRUCTURANT |  | PERCÉE VISUELLE |
|  | AXE DE DESSERTE | | |
|  | MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT | | |
|  | LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO | | |

Les accès



Les limites boisées, la pente et la vue



La maison bourgeoise et son parc arboré



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

▪ Favoriser une intégration paysagère des volumes bâtis qualitative

- Par une qualité architecturale d'ensemble sur le site avec une attention sur le traitement des façades (choix des couleurs et des matériaux) pour une intégration dans le tissu bâti existant.
- Par la favorisation des toitures à 2 pans pour une intégration dans le tissu bâti existant.
- Par une implantation qualitative des éléments techniques en toiture, de manière à ne pas nuire à la qualité paysagère visible depuis les bâtiments en surplomb.
- Par le maintien du boisement et des haies existants autour de la maison existante.
- Par le maintien de perméabilité visuelle vers la maison existante.
- Par une implantation des bâtiments en quinconce, avec un espacement des constructions préservant la qualité intérieure des logements (ensoleillement, ...)
- Par le maintien de séquences paysagères rythmant le bâti et constituant des continuités écologiques du nord au sud et d'est en ouest séparant les différentes strates bâties et permettant ainsi des vues sur le grand paysage.
- Par la création d'ouverture vers les boisements existants.
- Par le confortement de la végétation en aval des emprises constructibles.
- Par la qualification paysagère de la desserte avec une attention particulière portée à la qualité des ouvrages de soutènement et des talus mais également à l'ensemble des clôtures, portails et autres ouvrages internes.
- Par l'aménagement d'espace commun aux différentes entrées sur le site pouvant également être utile à différents usages techniques (collecte des déchets, ...).

▪ Limiter l'impact des voiries pour ne pas nuire à la qualité paysagère de l'aménagement d'ensemble

- Par l'aménagement maximal de 3 entrées viaires sur le site, associées à des cheminements piétons et cycle.
- Par l'aménagement d'une continuité des cheminements piéton vers le chemin existant en lisière de forêt depuis la rue de l'Oratoire.
- Par le traitement des rampes d'accès comme éléments paysagers.
- Par la végétalisation du stationnement et par le choix de matériaux perméables.
- Par l'aménagement d'un carrefour entre la rue de l'Oratoire et la rue de la République au préalable de l'aménagement du nord du secteur.

▪ Renforcer la construction de logements à proximité des secteurs déjà urbanisés

- En favorisant des typologies de logements diversifiées permis par la diversité des volumes bâtis (habitat collectif intermédiaire, habitat groupé).
- En disposant les ensembles bâtis les plus denses au nord du site, et les ensembles bâtis les moins denses au sud du site.
- En adaptant les nouvelles constructions au terrain en pente : une orientation du bâti selon l'axe des courbes de niveaux et des volumes intégrés dans la pente (avec un terrassement minimal).
- En échelonnant la construction du site en trois phases distinctes, afin d'augmenter progressivement l'arrivée de nouveaux habitants sur la commune.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

SCHÉMA MODIFIÉ



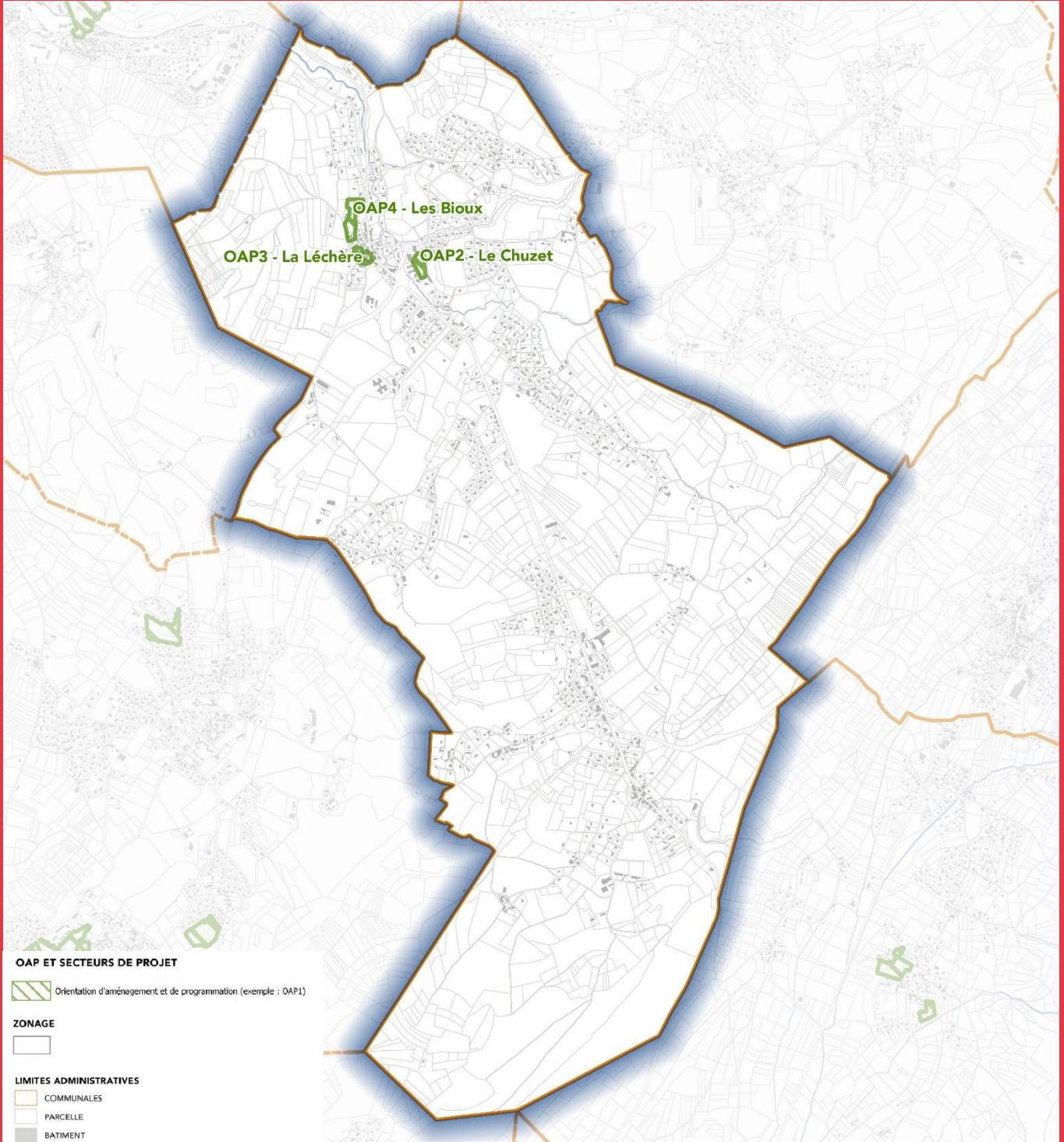
ORIENTATIONS

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | LIMITE COMMUNALE | | RELIEF |
| | PÉRIMÈTRE DE L'OAP | | TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE A MAINTENIR ET A DEVELOPPER |
| | BÂTI EXISTANT | | BOISEMENT A PRESERVER |
| | PARCELLAIRE | | MAINTIEN DE CÔNE DE VUE VERS LA MAISON DE MAITRE ET SON PARC ARBORÉ |
| | BÂTI EXISTANT À VALORISER | | COUPURE PAYSAGÈRE A INSCRIRE ENTRE DIFFÉRENTES STRATES BÂTIÈS |
| | ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS | | ESPACE COMMUN PAYSAGER À CRÉER |
| | CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES A CRÉER OU À VALORISER | | SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS UN PARC HABITÉ EN COHERENCE AVEC LA TOPOGRAPHIE ET LE SYSTÈME VIAIRE |
| | PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER | | |
| | POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE À CRÉER / ENTRÉE DU SITE À MARQUER | | |

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

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD1, AUD1, AU
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	Non
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

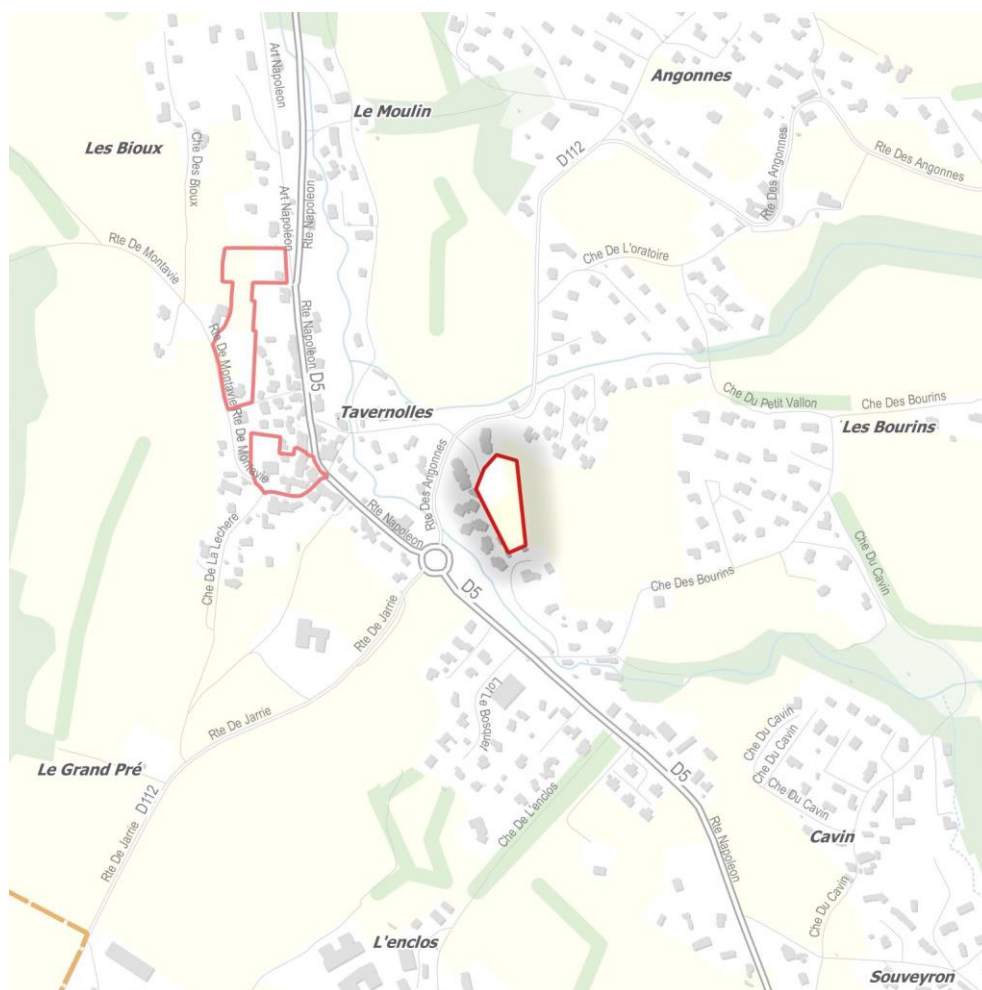


OAP2 – LE CHUZET

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
- 1 A POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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
- A** PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

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

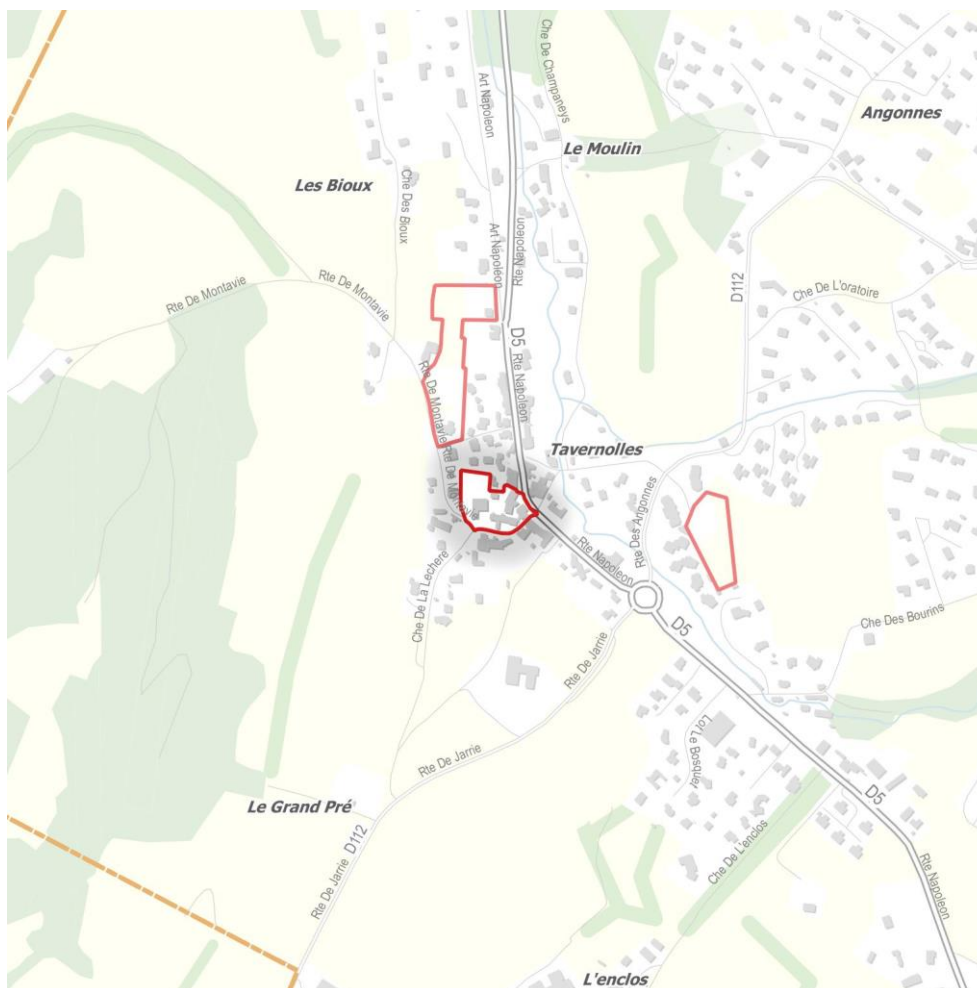
Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD1
Plan des risques naturels	Oui – risques faibles de glissement de terrain
Plan des risques anthropiques	Non
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Non
Plan des fuseaux d'intensification	Non
Plan des formes urbaines (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

OAP3 – LA LÉCHÈRE

SITUATION

Ce site d'environ 4 000 m² se trouve sur un terrain plat, au sein de la partie dense du secteur de Tavernolles, et intègre une partie du front urbain de la route Napoléon, 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 créant une meilleure visibilité et accroche au niveau de cette voie. La mutabilité des bâtiments existants permettra d'envisager un développement à court, moyen et plus long terme, en accompagnant des formes urbaines capables de répondre aux objectifs de diversification de l'offre d'habitat et de mixité sociale (production de 7 logements locatifs sociaux à minima).



Localisation du secteur « La Léchère » à Brié-et-Angonnes - Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Une situation en renforcement du secteur de Tavernolles :


- La frange Est du secteur de projet entre en relation directe avec la route Napoléon, un axe majeur qui draine une grande circulation de véhicules. L'aménagement de ce secteur représente une opportunité pour apaiser cette voie au niveau du centre dense de Tavernolles.
- Le site, déjà urbanisé, est aujourd'hui occupé par un parking, une salle polyvalente ainsi qu'une crèche (en cours de réhabilitation) et son jardin d'agrément.
- L'accès actuel s'effectue uniquement par le chemin étroit de la Léchère, une voie plus étroite que la route Napoléon mais dont le dimensionnement suffisant répond aux besoins de la future opération.

▪ Des qualités architecturales et paysagères à 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...).
- Le site est traversé par un ruisseau canalisé qui sera à valoriser dans le cadre de l'opération.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

-  PÉRIMÈTRE DE L'OAP
-  POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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 notamment par l'aménagement d'espaces végétalisés.
 - En créant un espace public de qualité assurant l'articulation entre le site de la Léchère et la route Napoléon offrant une ouverture paysagère vers l'Ouest.

- **Connecter le site à son environnement urbain :**
 - En requalifiant le front urbain de la route Napoléon en assurant un ancrage urbain de qualité au site de la Léchère.
 - En promouvant des formes bâties respectant le contexte urbain environnant (épannelage gradué des constructions, façades découpées, maintien d'espaces de respiration entre les constructions, préserver les conditions d'ensoleillement des constructions existantes, limiter les vis-à-vis, etc.).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- MOBILITES ET ESPACES PUBLICS**
- ⇄ PRINCIPE DE LAISON PIÉTONNE À CRÉER
 - POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT
- CADRE BÂTI ET ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION**
- ZONE D'IMPLANTATION PRIVILÉGIÉE DES CONSTRUCTIONS
 - ESPACE PUBLIC À CRÉER EN ACCROCHE SUR LA ROUTE NAPOLEÓN
- PAYSAGE ET PATRIMOINE**
- ||||| ESPACES DE TRANSITION AVEC LES HABITATIONS RIVERAINES À CRÉER
 - ESPACE VÉGÉTALISÉ À CRÉER
 - VÉGÉTATION PRÉSENTE SUR LE SITE À VALORISER
 - A OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER



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 crues rapides des rivières
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 – ER
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui – EDC dans la limite de 400 m ² de surface de vente
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 7 000 m² 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).



Localisation du secteur « Les Bioux » à Brié-et-Angonnes - Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ 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.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- 1** POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES

- CONSTRUCTION EXISTANTE



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 notamment par l'aménagement d'espaces végétalisés.
 - En assurant une transition paysagère qualitative entre les nouvelles constructions, les espaces agricoles situés à l'ouest et les constructions limitrophes.
 - 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.).

- **Connecter le site à son environnement urbain et favoriser les circulations actives :**
 - En assurant la connexion au maillage viaire existant :
 - Sur la partie basse du site, organiser un accès depuis l'ancienne route Napoléon et la rue du Centre.
 - Sur la partie haute du site, organiser un accès piéton depuis le chemin des Bioux.
 - 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



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- MOBILITES ET ESPACES PUBLICS**
- ⇔ PRINCIPE DE LIAISON À CRÉER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT

CADRE BÂTI ET PAYSAGER

- ZONE D'IMPLANTATION PRIVILÉGIÉE DES CONSTRUCTIONS
- CONSTRUCTION EXISTANTE À PRENDRE EN CONSIDÉRATION
- A** PERCÉE VISUELLE À MAINTENIR

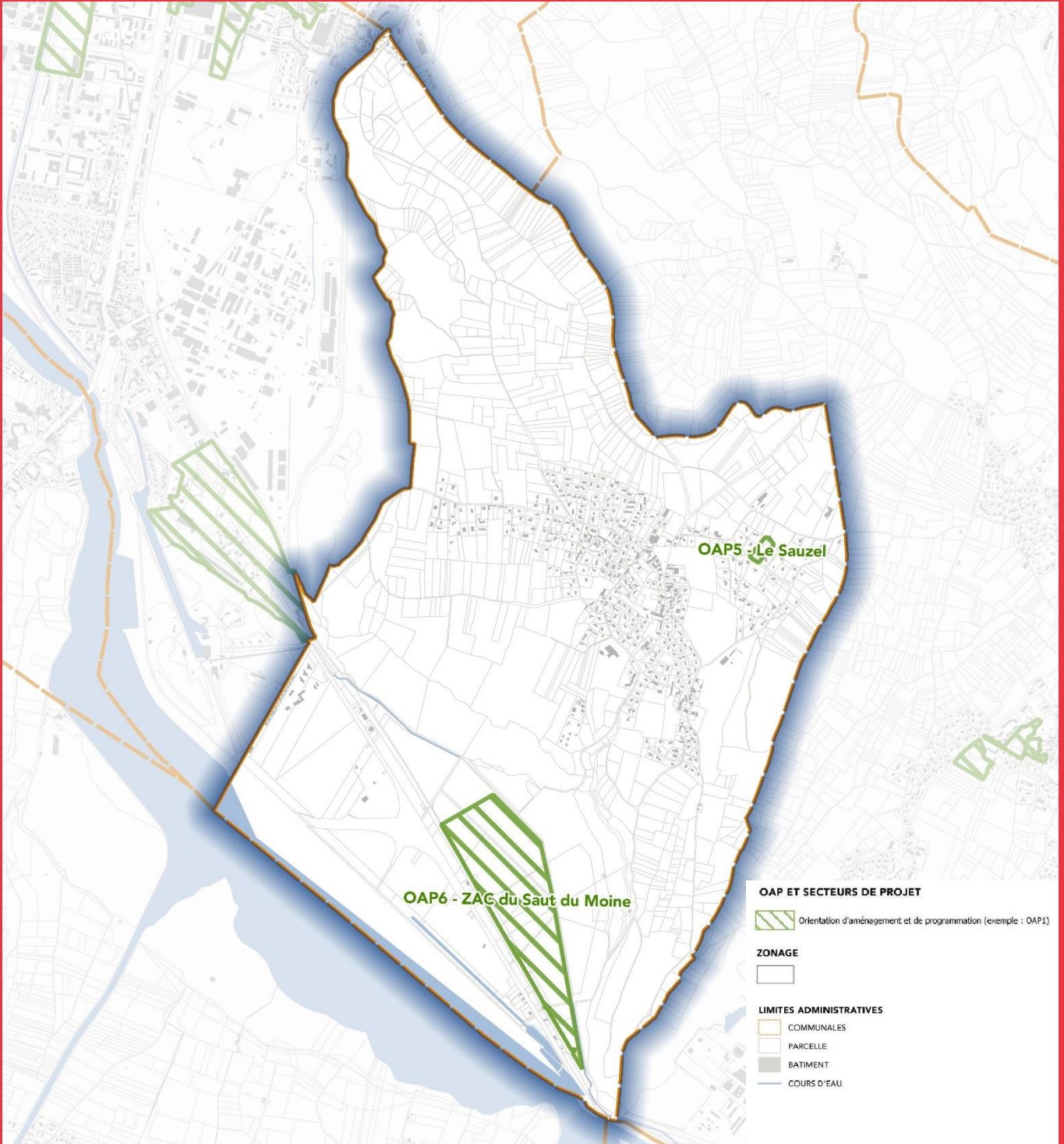


RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UD1
Plan des risques naturels	Oui – risques faibles de crues rapides des rivières et 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)	Oui
Plan des formes urbaines (implantations et emprises)	Non
Atlas de la mixité sociale	Oui – ER
Atlas de la mixité fonctionnelle et commerciale	Oui – EDC dans la limite de 400 m ² de surface de vente
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



3 CHAMPAGNIER

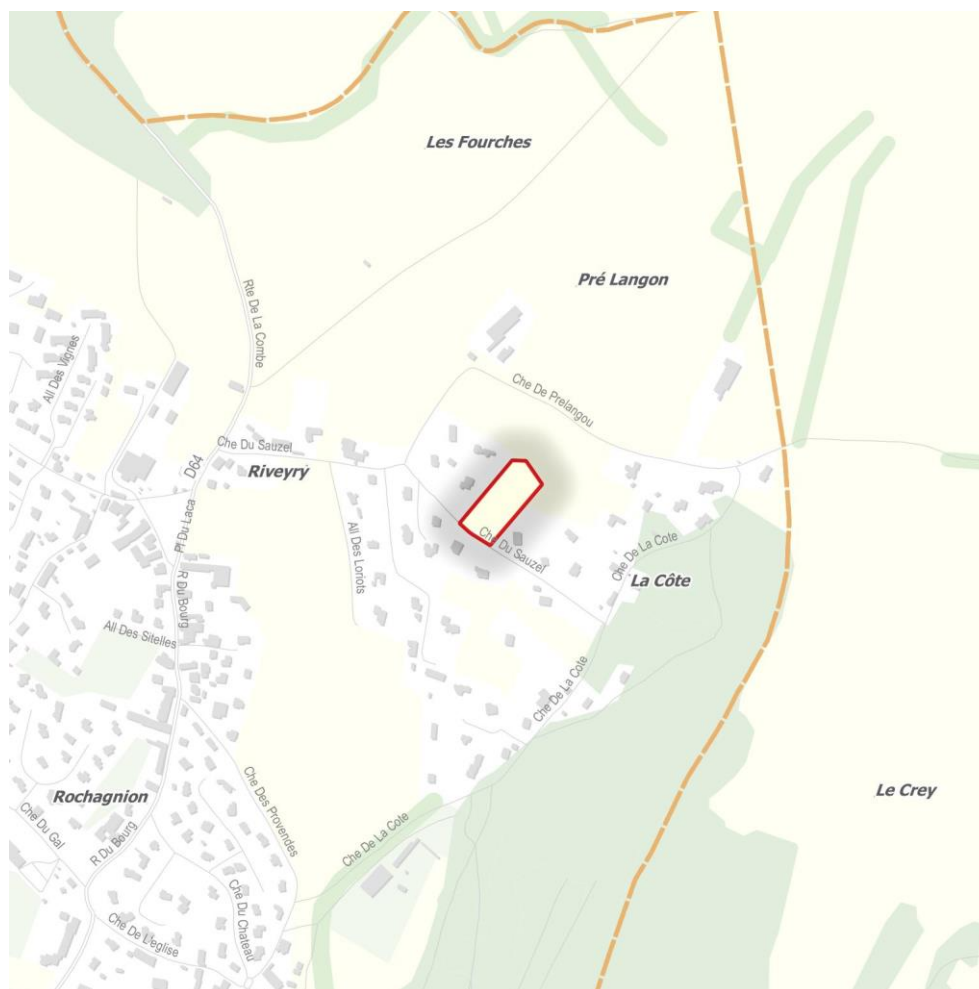


OAP5 – LE SAUZEL

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 ceignent 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
- 1** POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



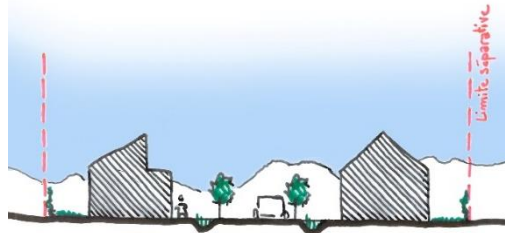
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

▪ 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...).

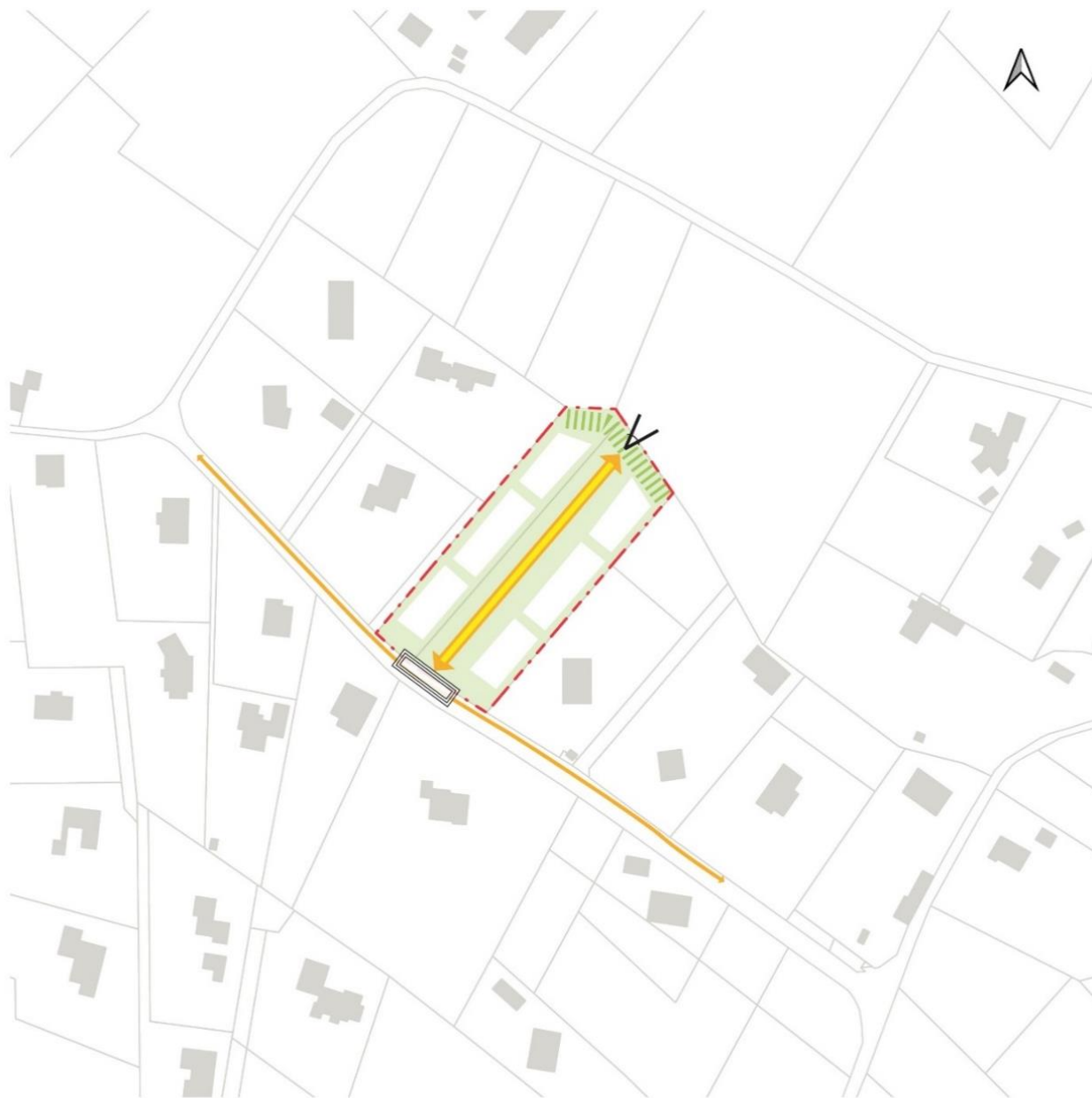
▪ Établir une trame viaire qui favorise les modes de déplacements actifs :

- 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



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- MOBILITES ET ESPACES PUBLICS**
- ↔ ALLÉE DE DESSERTE TOUS MODES À CRÉER
- CHEMINEMENT ACTIF À VALORISER
- POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT

- CADRE BÂTI ET PAYSAGER**
- PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- LISIÈRE À TRAITER
- A** TRANSPARENCE VISUELLE À PRÉSERVER

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

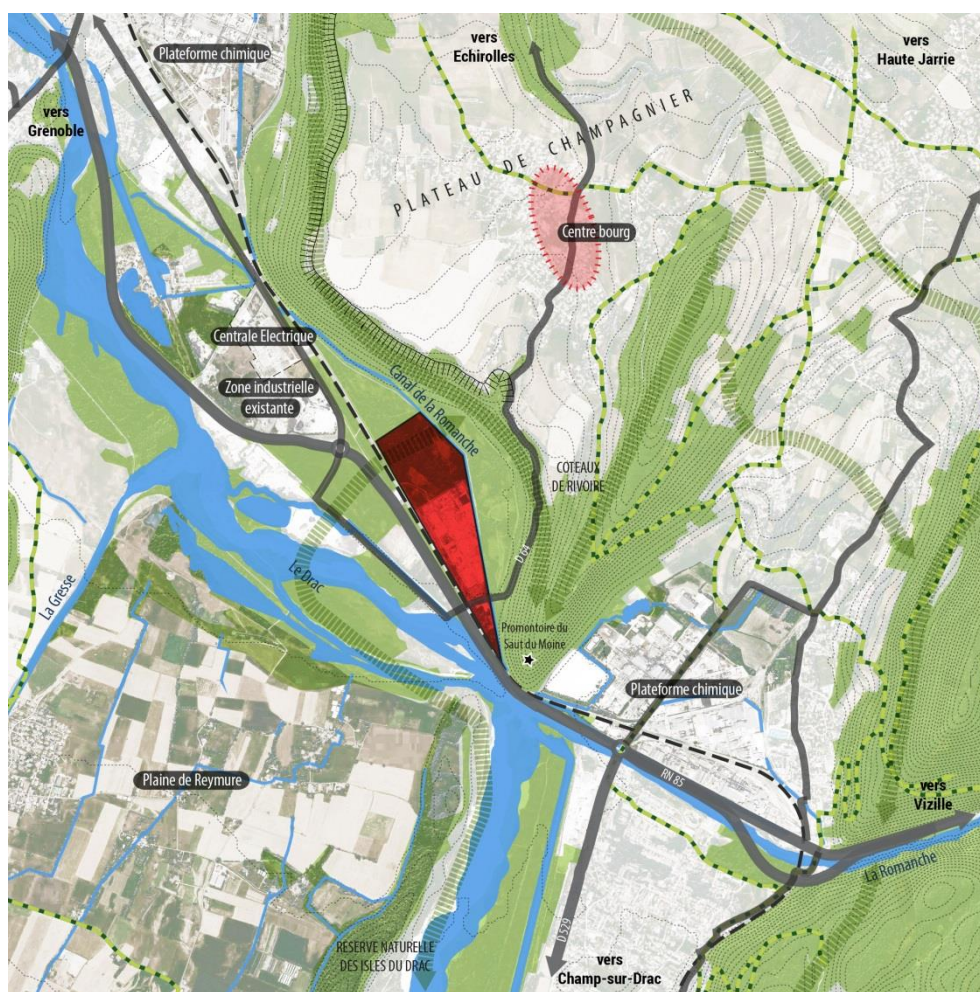
SITUATION

▪ 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.



UN SITE AU COEUR DE GRANDES ENTITES PAYSAGERES

- TRAME BLEUE EXISTANTE
- ESPACES BOISES
- CORRIDORS ECOLOGIQUES IDENTIFIES
- SENTIERS PIETONS

IRRIGUE PAR DES INFRASTRUCTURES MAJEURES

- VOIE FERREE
- AXE VIAIRE STRUCTURANT
- AXE VIAIRE SECONDAIRE

- SECTEUR D'OAP
- CENTRE BOURG

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 (réglementation 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.

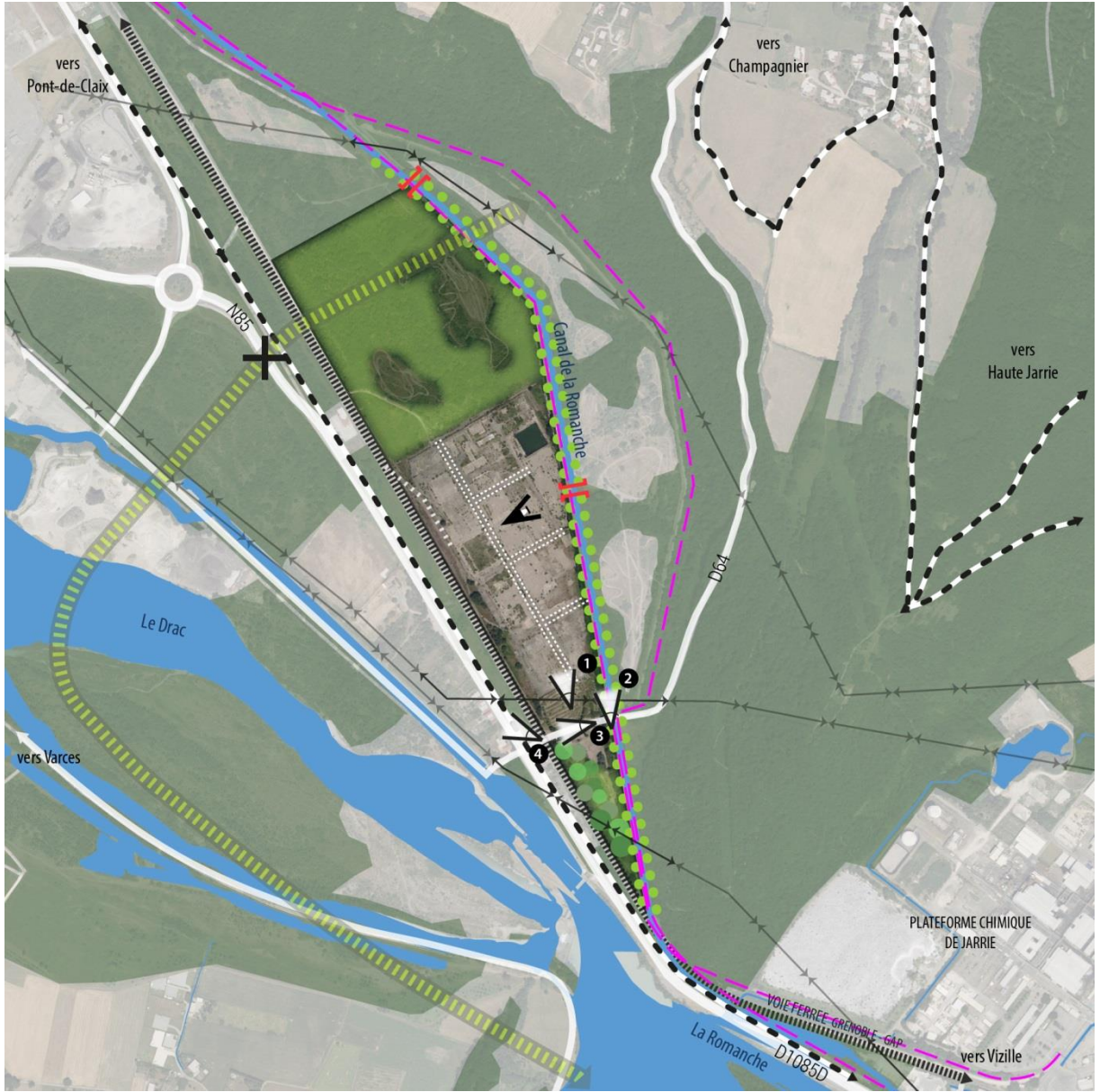
▪ **Un site en limite de risques technologiques**

- Une petite partie de l'extrémité Sud du secteur est incluse dans la zone « B1 » d'autorisation limitée 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 réglera 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.

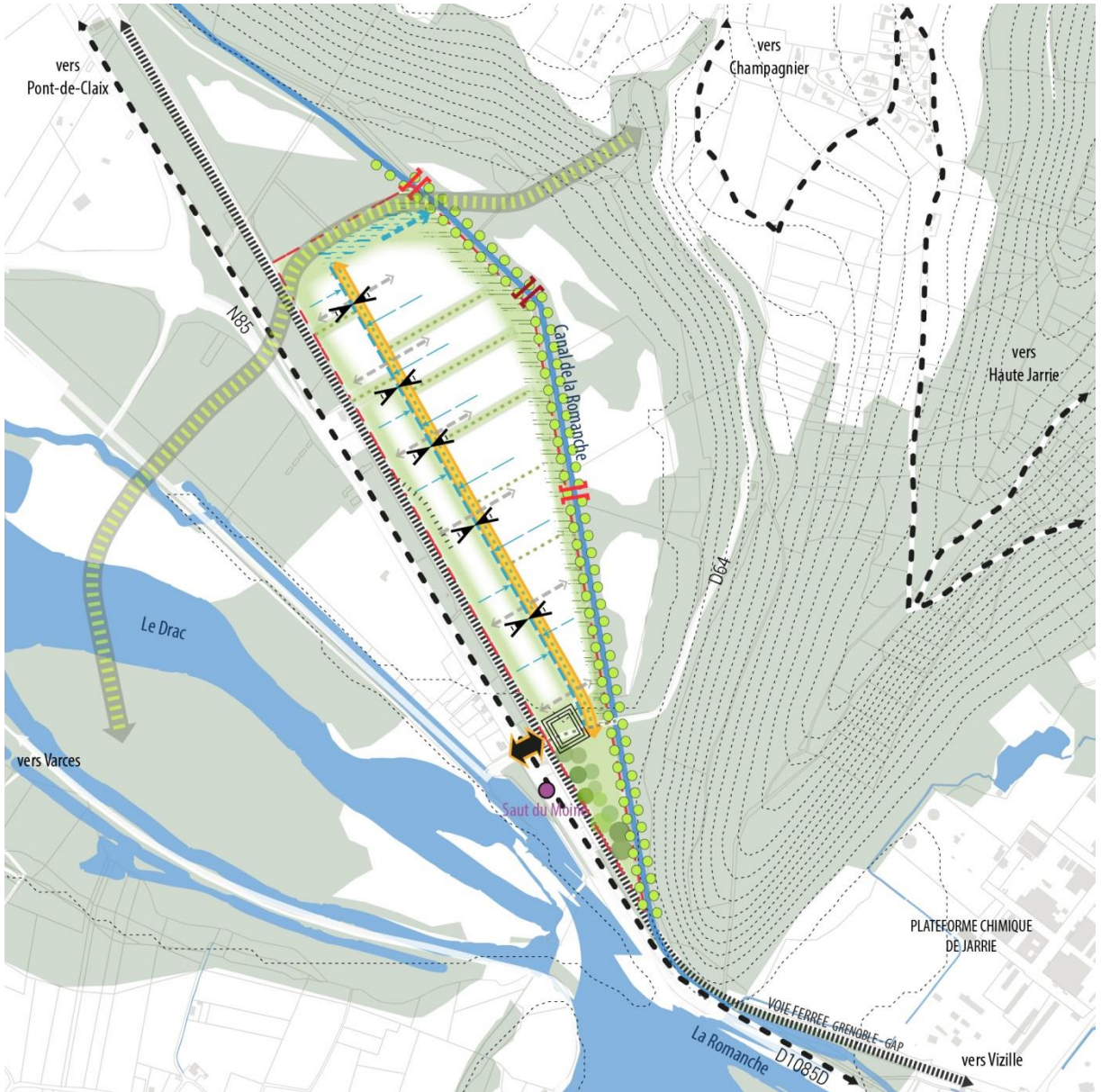
▪ Connecter la zone d'activités avec les secteurs alentour

- 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 feroutage au droit de l'embranchement ferré de l'ancienne plateforme existant.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



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

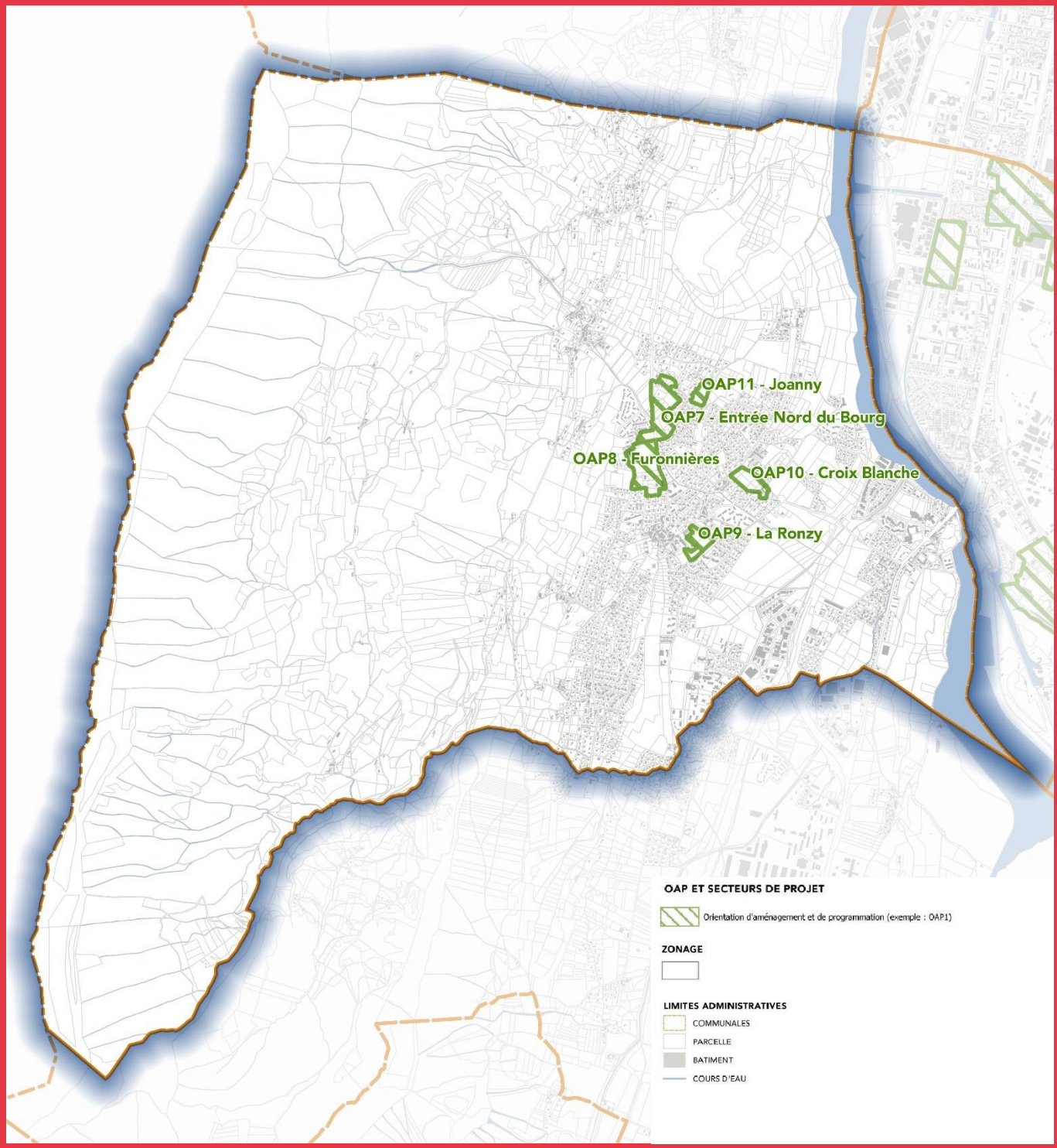
À CONNECTER AVEC LES SECTEURS VOISINS

- PASSERELLES FAUNE EXISTANTES / A CRÉER
- VOIE FERREE / BRANCHEMENT FERROVIAIRE
- ENTREE DE SITE / CARREFOUR À AMÉNAGER
- ACCÈS VÉHICULE EXISTANT À REQUALIFIER
- PRINCIPE DE VOIE PRINCIPALE/ STRUCTURANTE À CRÉER
- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES STRUCTURANTS EXISTANTS
- 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

4_CLAIX



OAP7 – ENTRÉE NORD DU BOURG

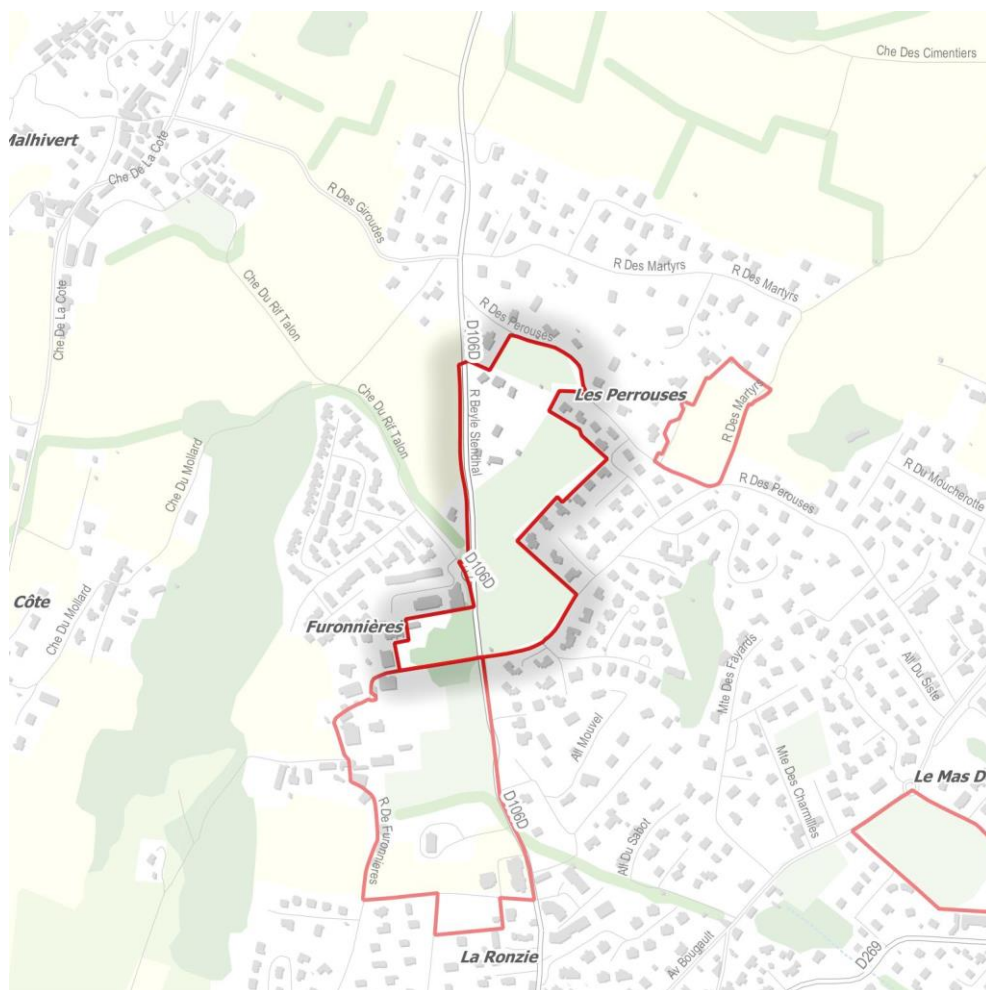
SITUATION

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 Varcès-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
- 1 A POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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 DESSERTÉ 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
- RUISSEAU DU RIF TALON
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER DE L'ESPACE DE DÉBORDEMENT DU RUISSEAU DU RIF TALON
- A 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

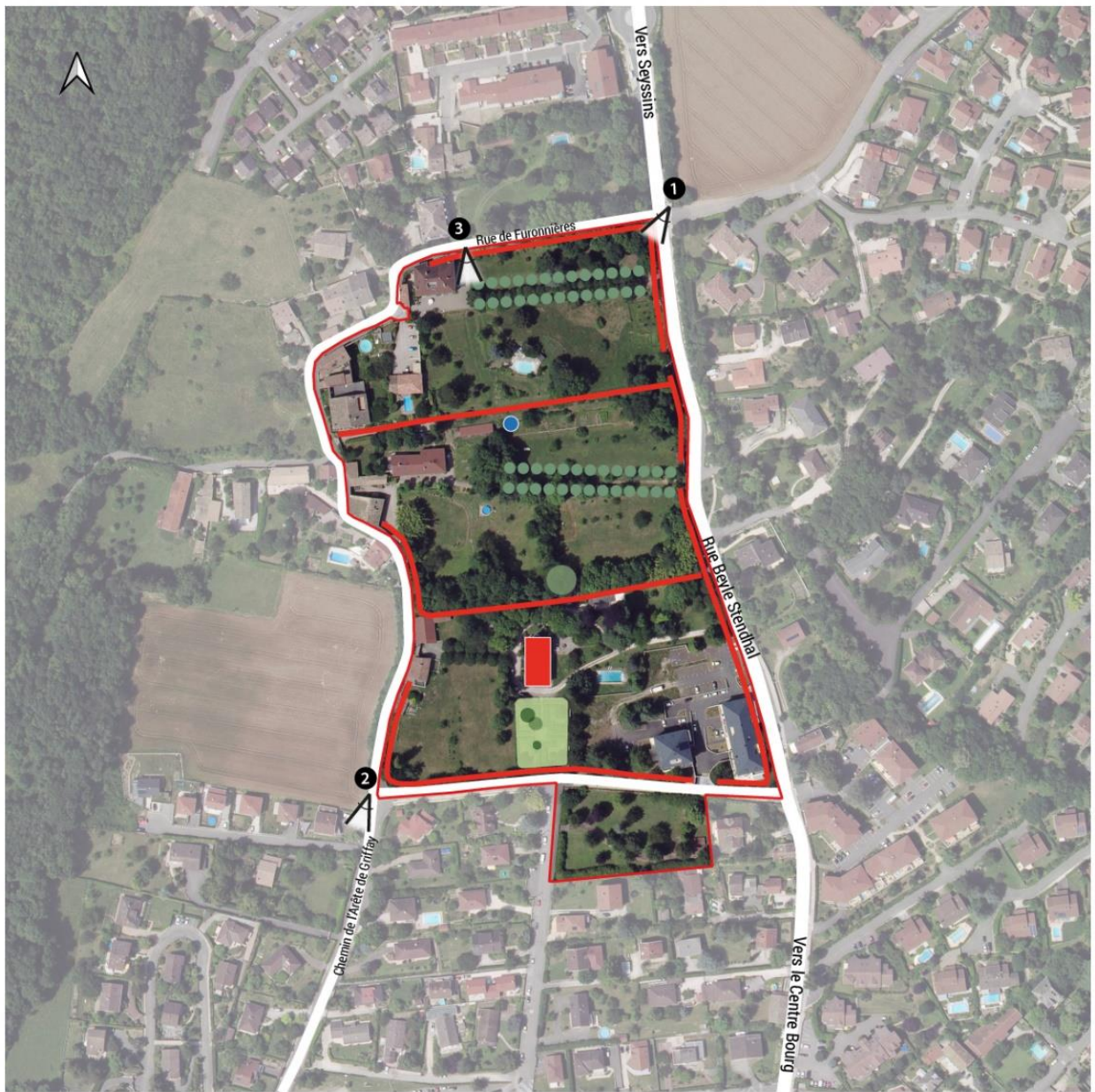
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

■ 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 INTÉRÊT PATRIMONIAL
- MUR ANCIEN À PRÉSERVER
- SOURCE D'EAU EXISTANTE
- ● ● ALLÉE CAVALIÈRE À PRENDRE EN CONSIDÉRATION
- ARBRE REMARQUABLE
- ● ● JARDIN À LA FRANÇAISE
- ① A POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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 Furonières tel qu'indiqué sur le schéma.
- Les accès aux opérations se feront uniquement depuis les nouvelles voies créées, 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
- | | |
|--|---|
| <p>MOBILITES ET ESPACES PUBLICS</p> <ul style="list-style-type: none"> ↔ VOIE DE DESSERTE À CRÉER POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE EXISTANT ●●●● STATIONNEMENT MUTUALISÉ AVEC AMÉNAGEMENT PAYSAGER <p>ESPACES CONSTRUCTIBLES</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●●● 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, ...) | <p>PAYSAGE ET PATRIMOINE</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 A 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

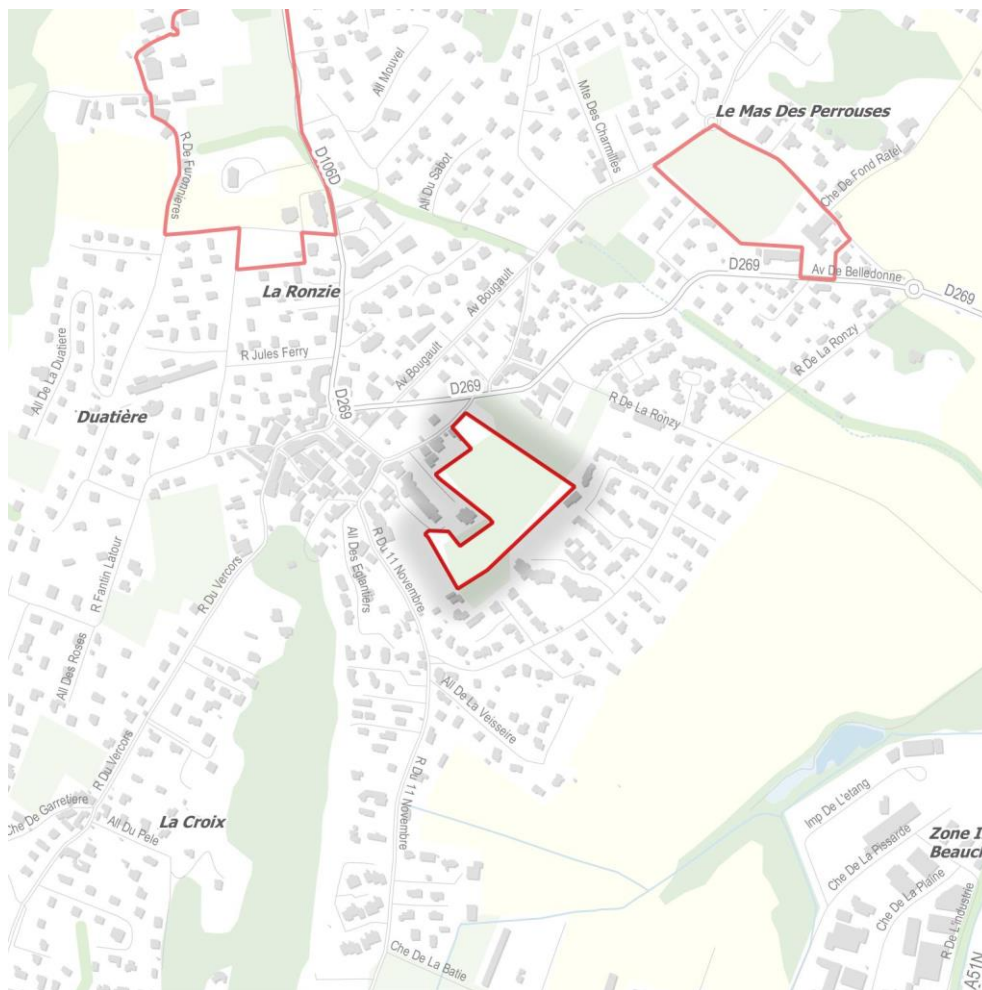
SITUATION

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 connaît 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...)

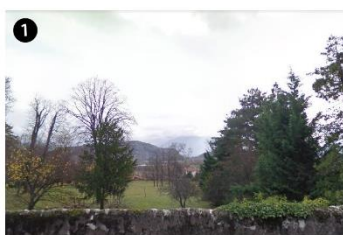
▪ Un écrin de verdure favorable à la qualité résidentielle et à une conception bioclimatique :

- 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 |  | PARC PUBLIC CHARLES DE GAULLE |
|  | CENTRE-BOURG |  | FRONDAISON PAYSAGÈRE IMPORTANTE |
|  | EQUIPEMENTS PUBLICS STRUCTURANTS |  | ARBRE REMARQUABLE |
|  | BATI EXISTANT AVEC UN INTÉRÊT PATRIMONIAL |  | SOURCE «LES EAUX DE ROYER» |
|  | POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES |  | 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
 - A 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

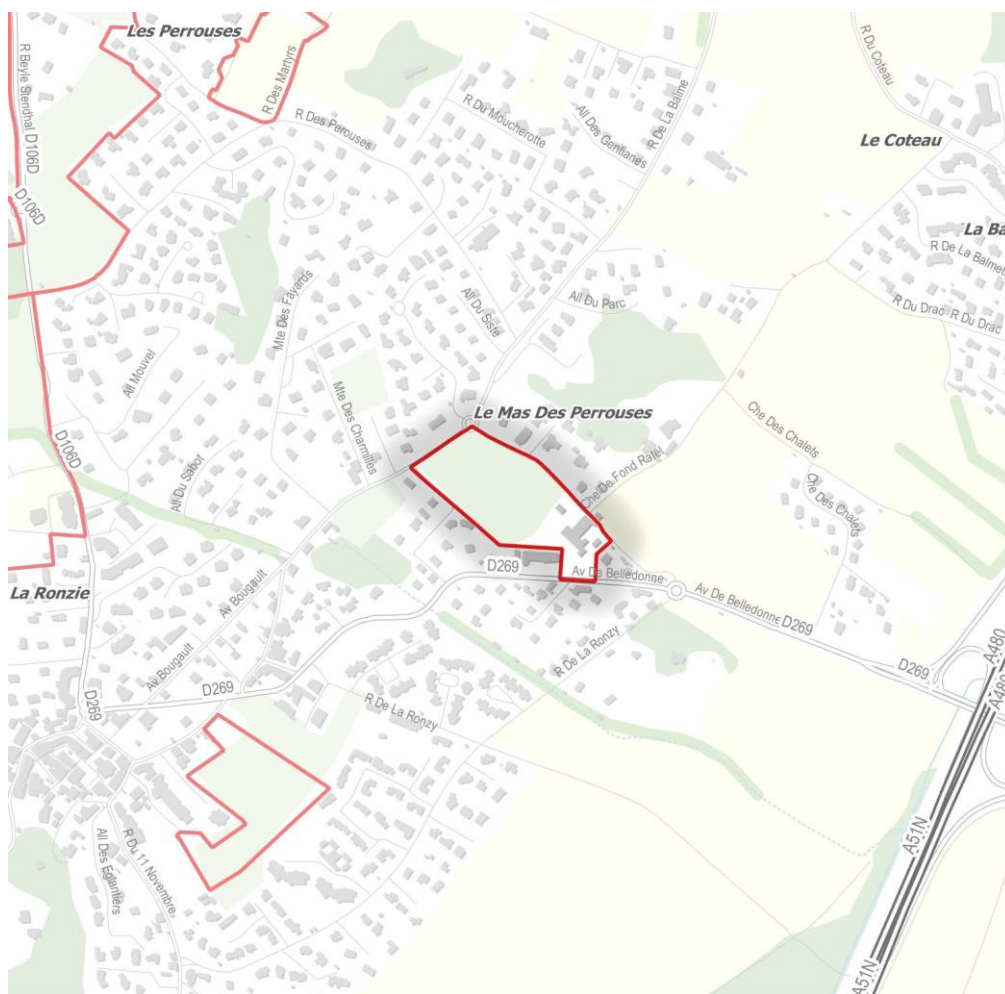
SITUATION

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
- 1** POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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.



SCHEMA D'AMENAGEMENT



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
- A 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

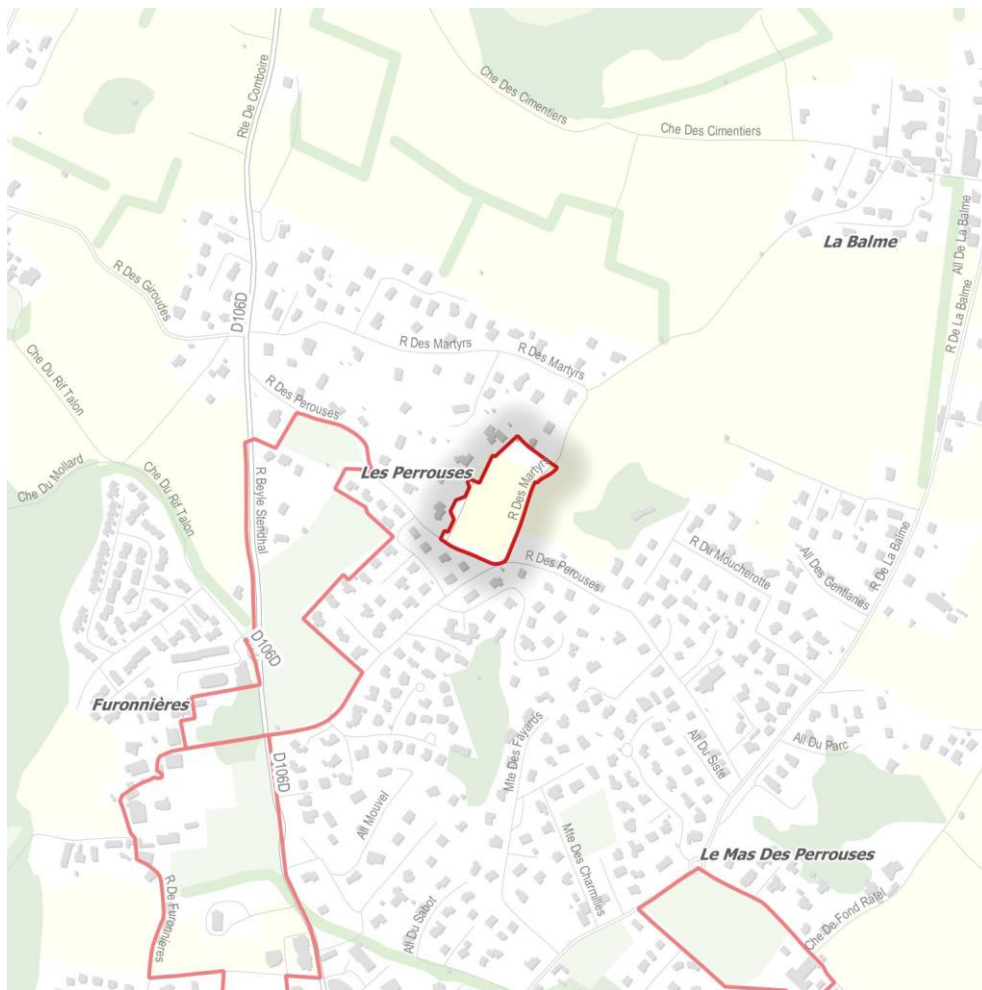
SITUATION

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 cadre 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
- 1** POINTS DE VUES PHOTOGRAPHIQUES



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.



SCHEMA D'AMENAGEMENT



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
- A** PERMÉABILITÉ VISUELLE ET DISCONTINUITÉ DU BÂTI

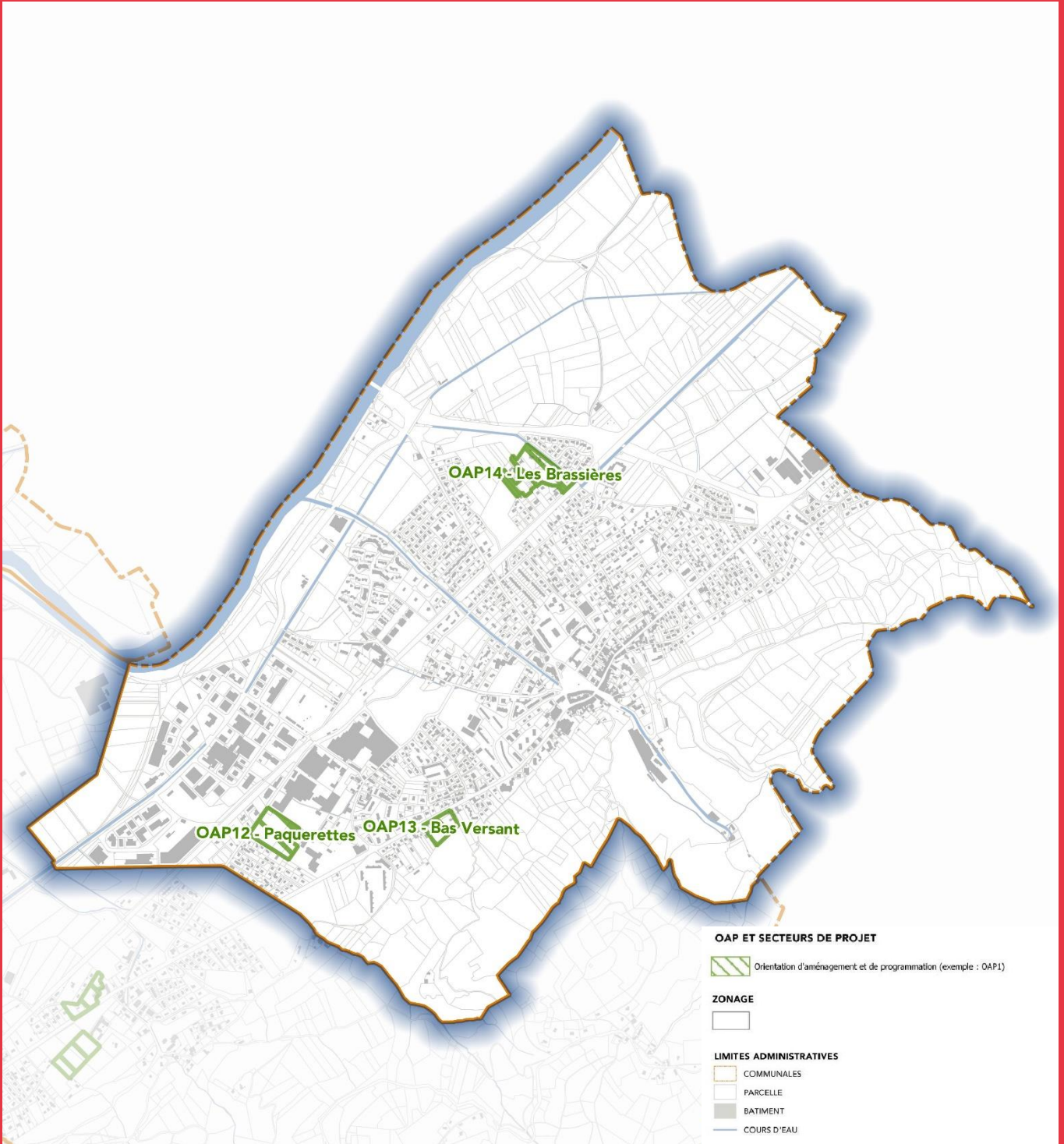


RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

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



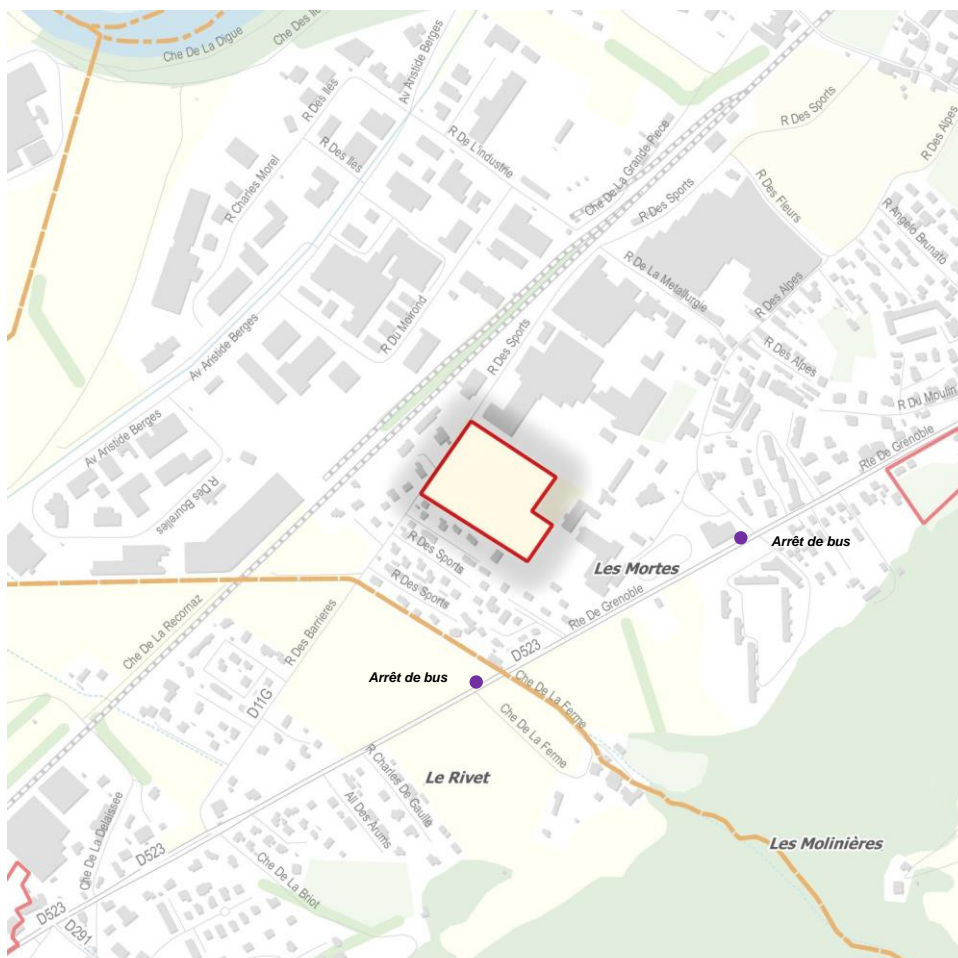
5 DOMÈNE



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 structurés.
- 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 à 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

1  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 fraîcheur, 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
- PRINCIPE 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 PAYSAGÈRE 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

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

A POINT DE VUE OUVERT

1 A 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



ORIENTATIONS

-  TRAITER L'ACCROCHE À L'AVENUE DE FAÇON QUALITATIVE
-  CRÉER LES ACCES VÉHICULES
-  CRÉER LES CIRCULATIONS INTERNES PIÉTONNES
-  RESPECTER LE PRINCIPE DE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE

-  CRÉER DES ESPACES VERTS COLLECTIFS DE PLEINE TERRE
-  CRÉER UN FILTRE PAYSAGER SUR LES LIMITES DE L'OPÉRATION
-  MAINTENIR UNE CONTINUITÉ VISUELLE AVEC L'AVENUE
-  ZONE D'IMPLANTATION PRÉFÉRENTIELLE DES CONSTRUCTIONS

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 A 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

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

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

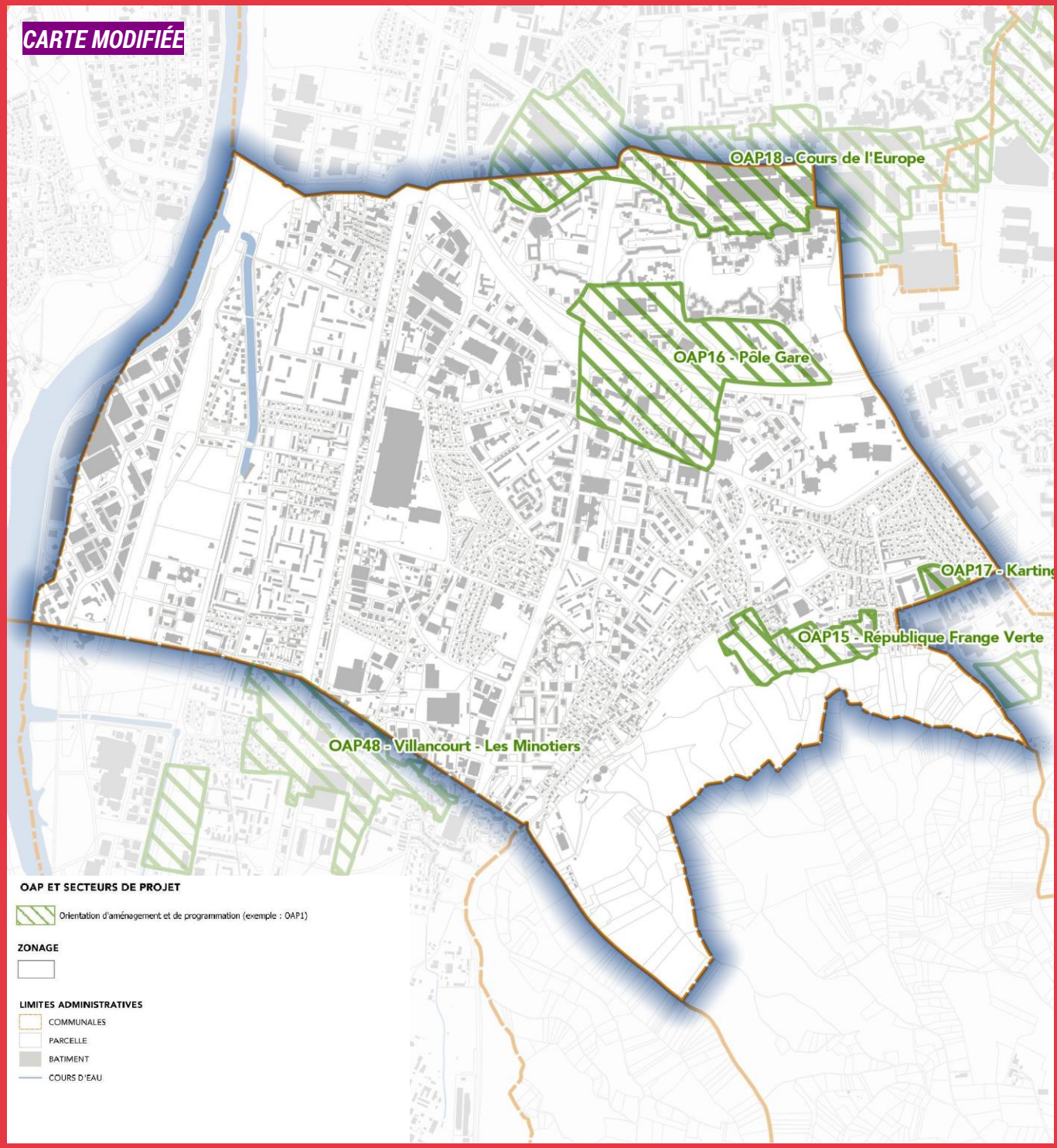


RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

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



6_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'entrepotage 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 tènements 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
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
Guy Mocquet
- CHEMINEMENT PIÉTON EXISTANT
- ACCÈS AUX CHEMINEMENTS DE LA FRANGEVERTE

- PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN**
- PATRIMOINE À VALORISER
- ÉLÉMENTS 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).

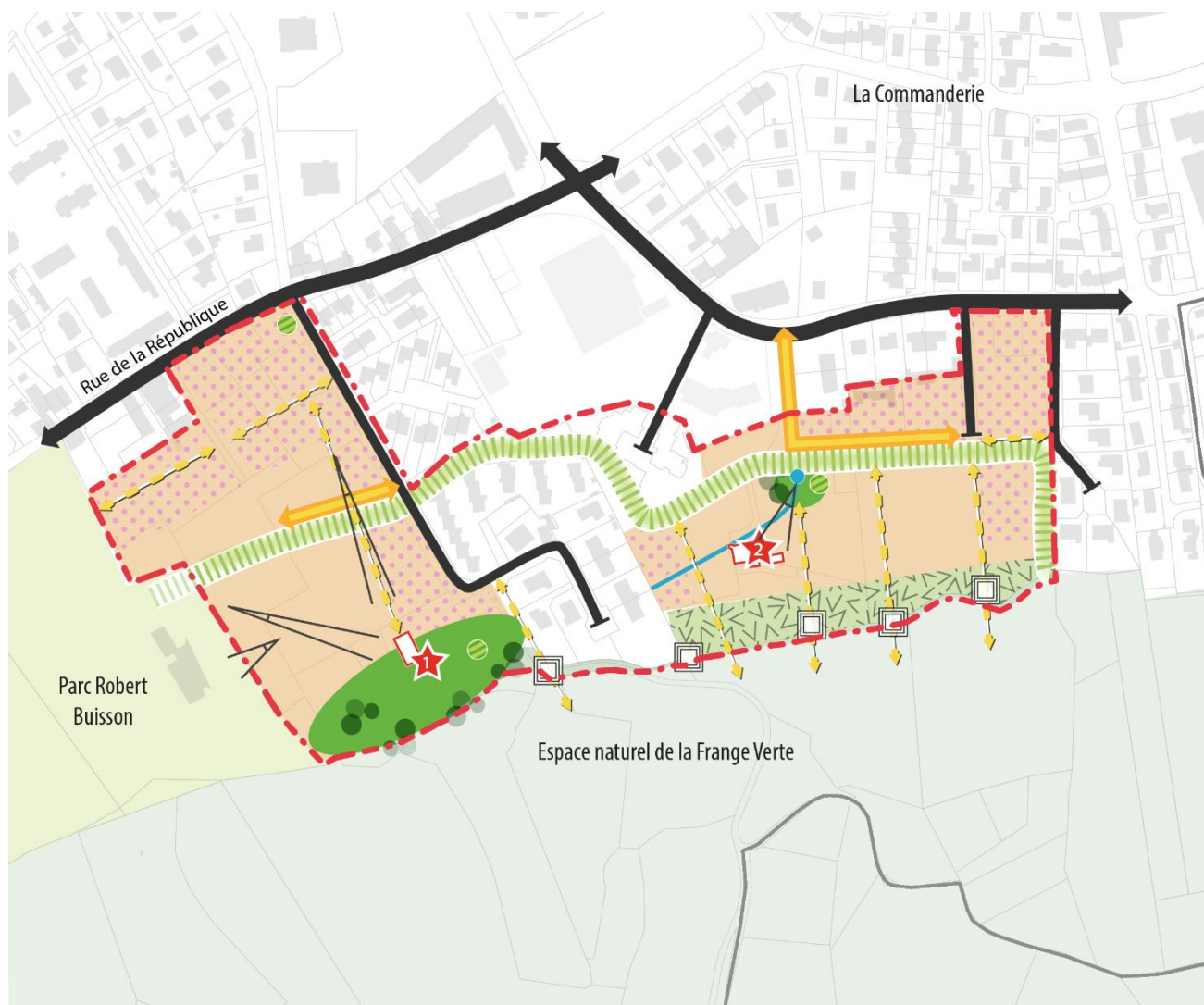
▪ Créer des espaces publics de qualité renforçant l'accès à la Frange Verte

- 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

ÉLÉMENTS 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

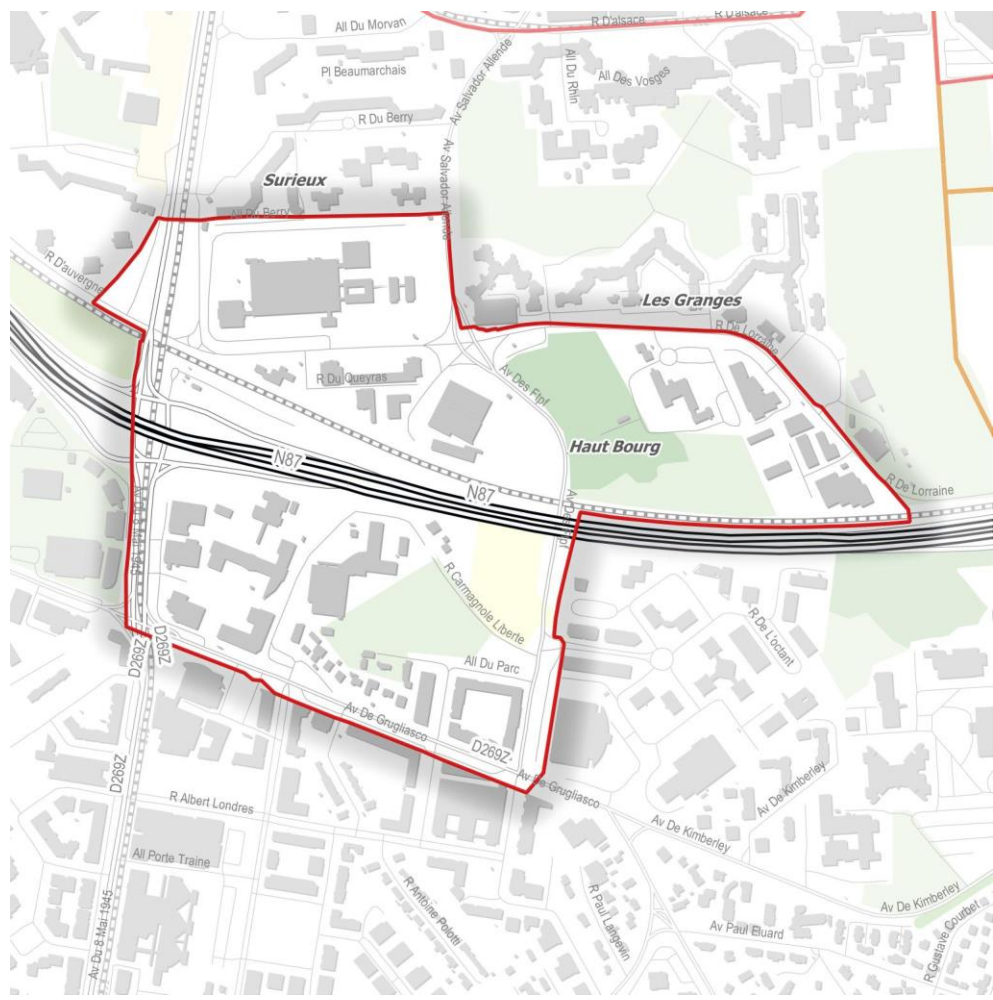
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

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 « Plaine Urbaine » « 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.

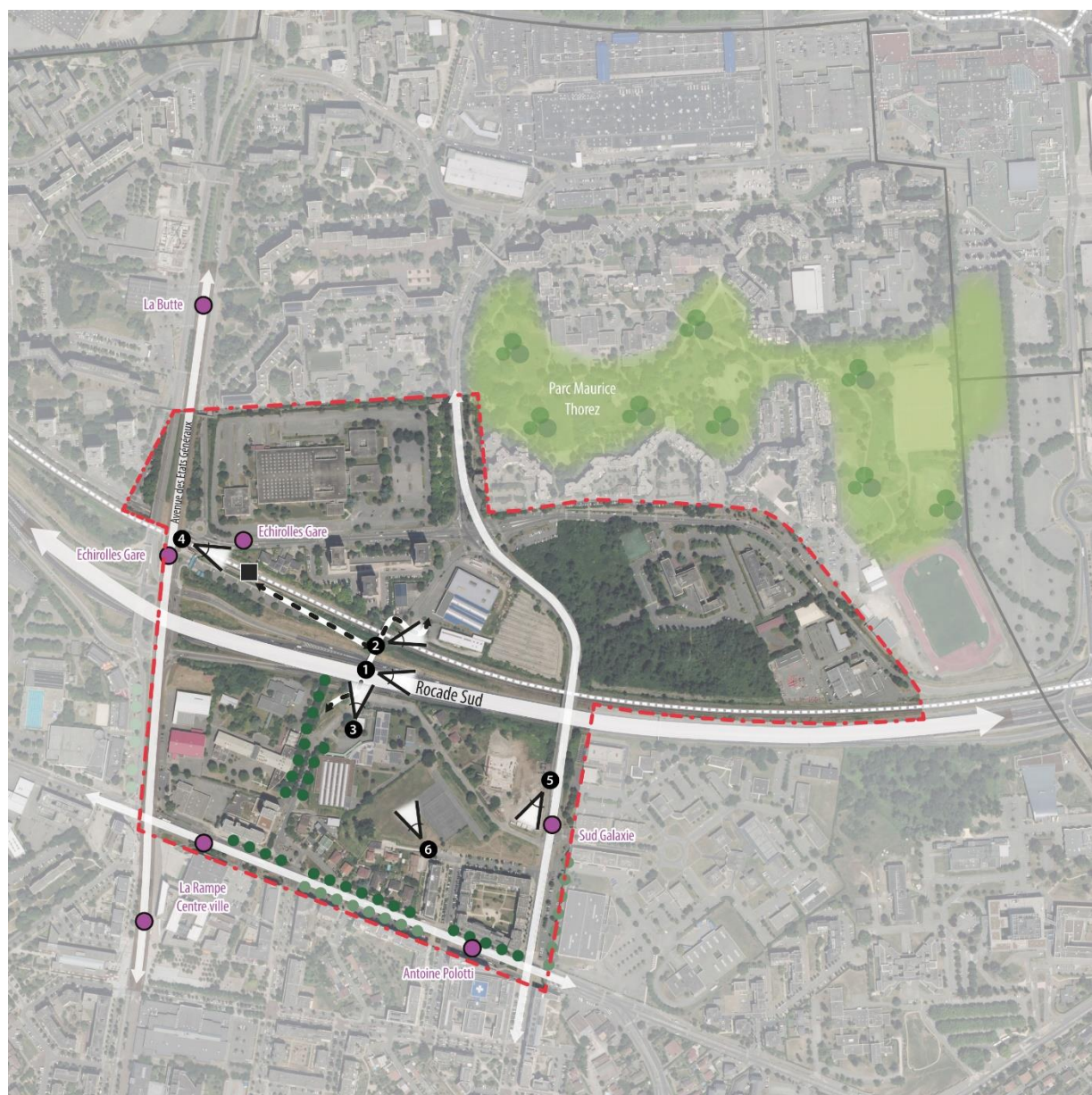
▪ **La Villeneuve, une identité urbaine et architecturale initiale construite sur le concept de « modernité »**

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 îlots spécialisés (habitat, services, commerces, équipements) qui s'accroît 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,

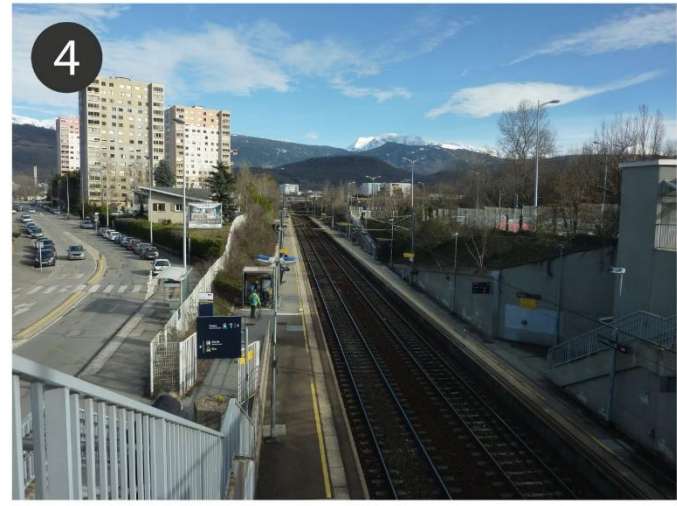
▪ **Un besoin de couture urbaine**

- 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 | ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS | |
| CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX | | | ALIGNEMENTS D'ARBRES EXISTANTS |
| | ROCADE SUD | | TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE |
| | AXES STRUCTURANTS | | LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO |
| | MAILLAGE MODES ACTIFS STRUCTURANT | | |
| | GARE | | |
| | ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN | | |
| | Sud Galaxie | | |



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 différenciées 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'ordonnement 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 privilégiant l'accueil des** 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 pôle 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 Ruies 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 **SCHEMA MODIFIE**



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS**
 - ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
 - ÉQUIPEMENTS PUBLICS EXISTANTS
- FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONNELLE**
 - 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

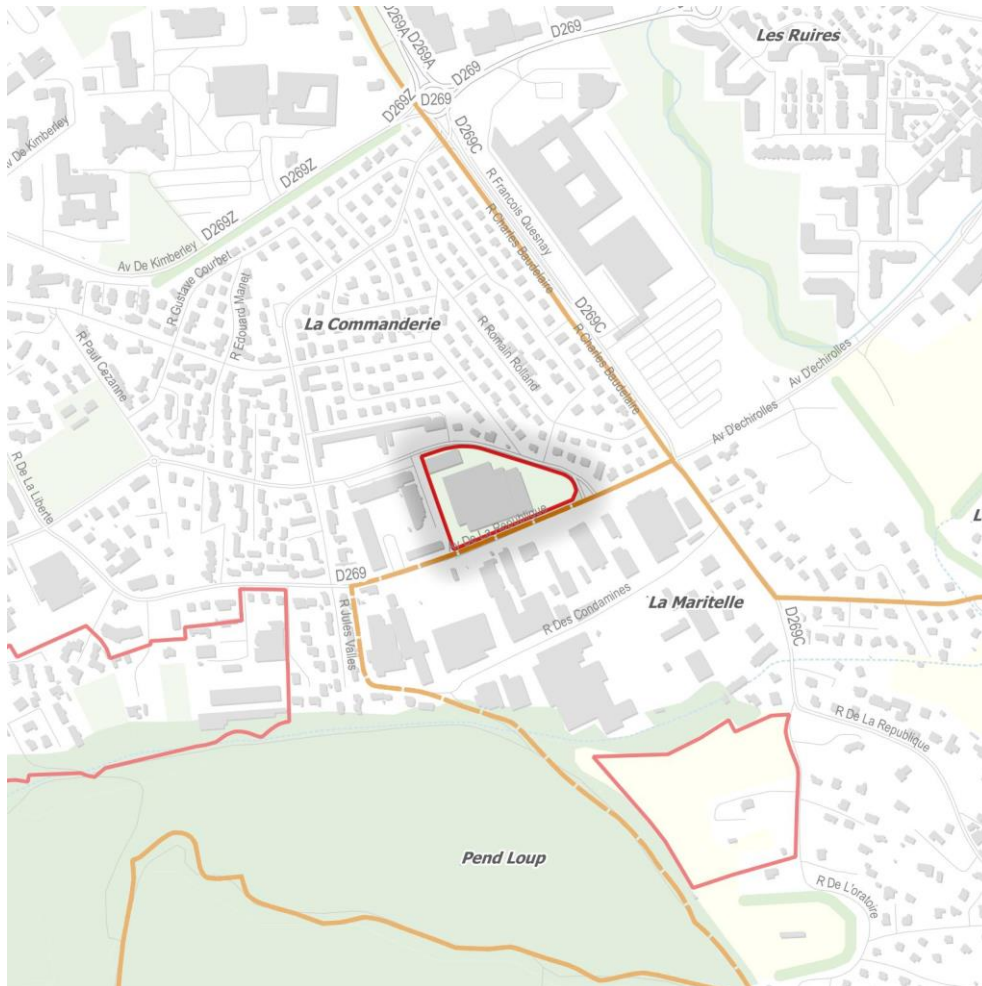
Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UE4, UZ1, UE1, UD1, UCRU1, UC1 et UC1u
Plan des risques naturels	Non
Plan des risques anthropiques	Oui
Plan de prévention des pollutions (OAP air, captages)	Oui
Plan des fuseaux d'intensification	Oui
Plan des formes urbaines (hauteurs)	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 valorisés.
- 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
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
Hopital Sud

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- ENTITÉ NATURELLE EXISTANTE

ÉLÉMENTS BÂTI

- ▨ BÂTI D'ACTIVITÉS DE PRODUCTION ET D'ARTISANAT
- LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT : PÔLE DE VIE DE LA COMMANDERIE



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 végétal 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 PRIVILÉGE 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

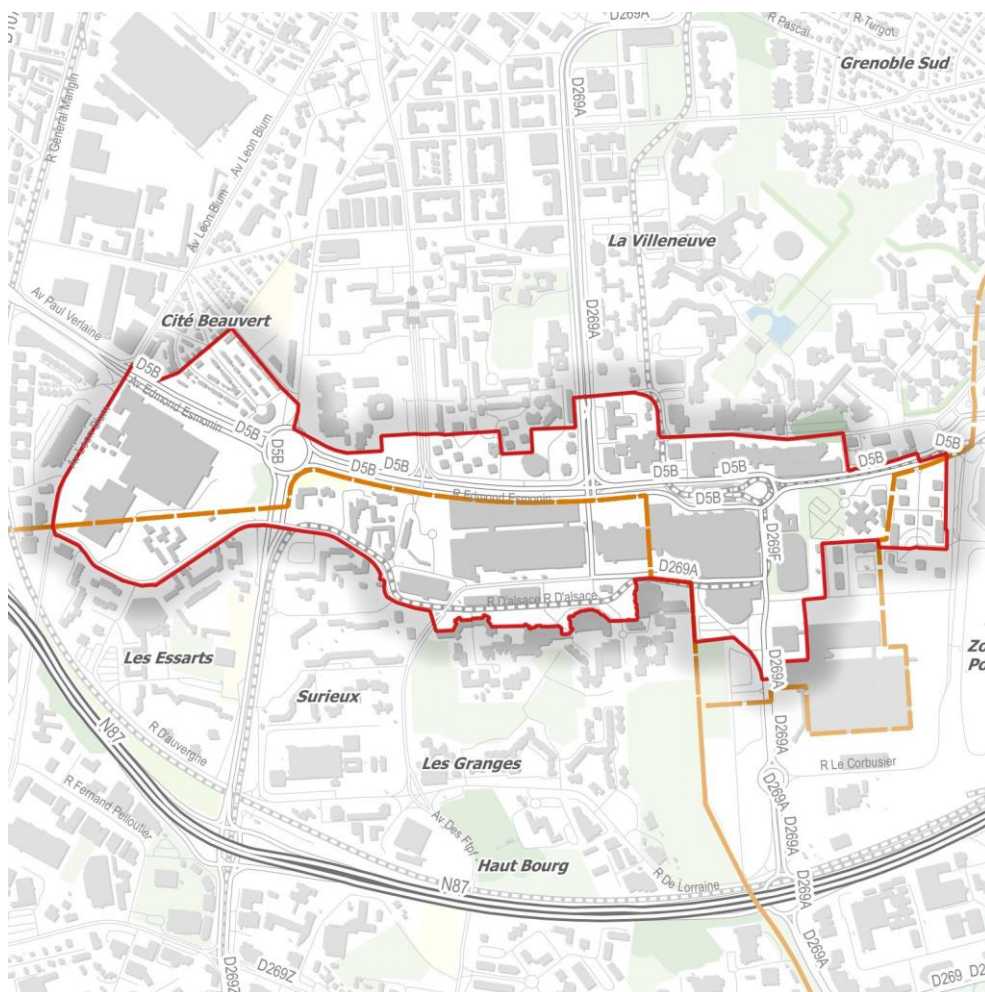
OAP18 – COURS DE L'EUROPE

→ 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 de 32 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

SCHEMA MODIFIE

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 îlots spécialisés (habitat, services, commerce, équipement) qui s'accroît 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 différenciés 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 mélangent 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.

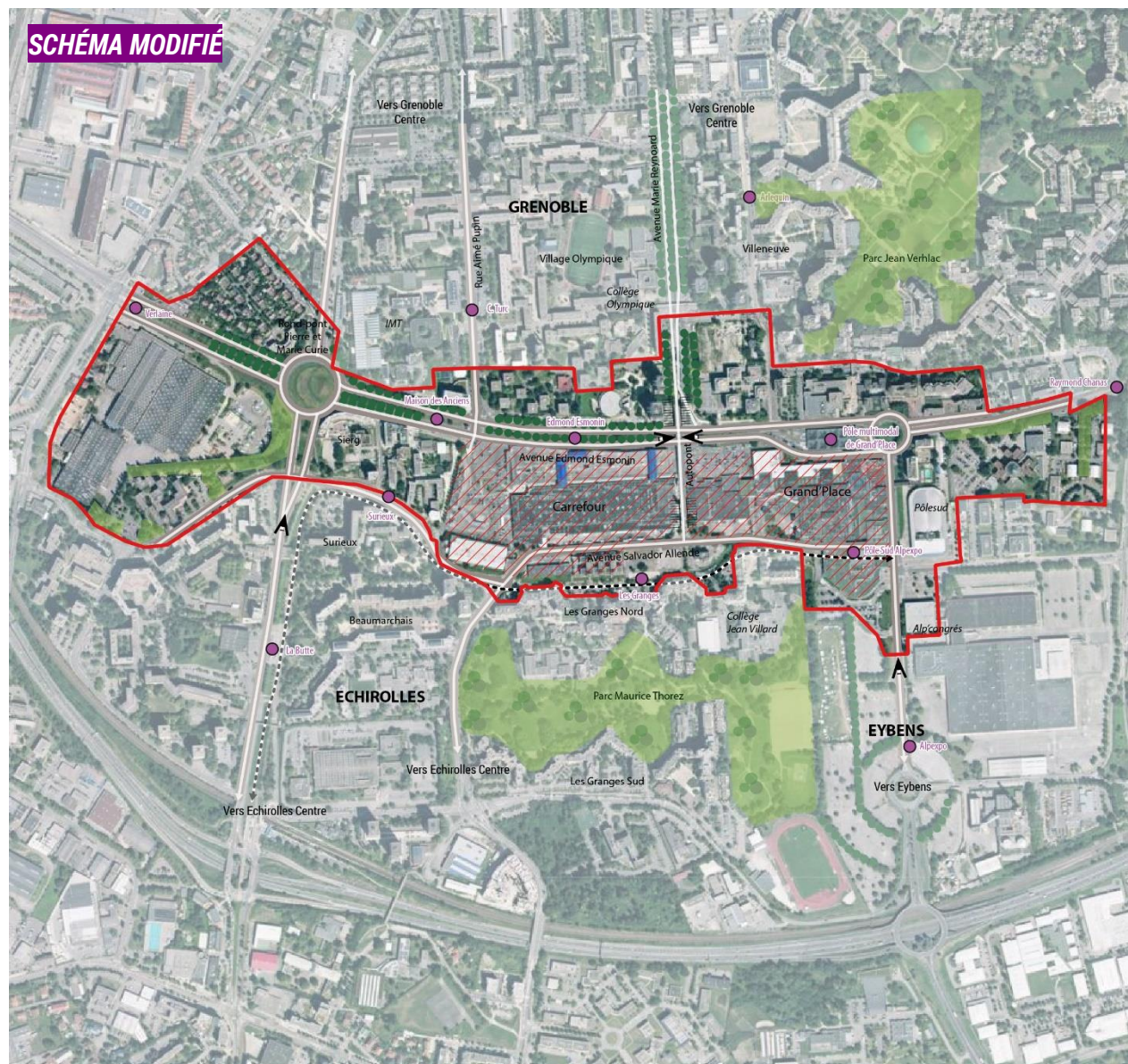
▪ **Des voies de desserte automobile requestionnées par une suppression de l'autopont Marie-Reynoard**

- 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 îlots-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 bénéficie d'un potentiel de densification économique important et peut participer également à la recomposition du paysage le long du cours de l'Europe et au remailage 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
- 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

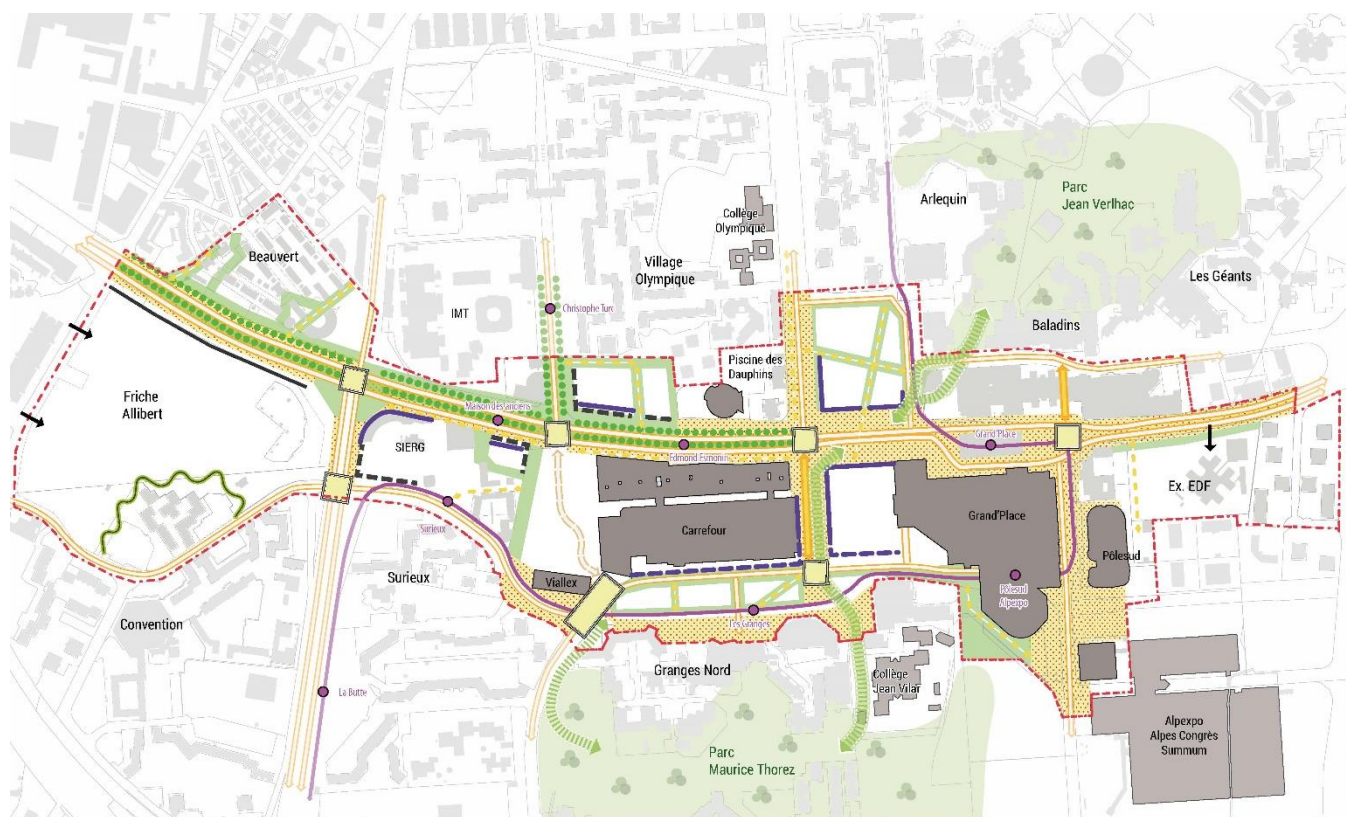
- **Constituer un des 3 pôles majeurs de la Centralité Sud / GrandAlpe**
 - Par une programmation ambitieuse sur le site ex-Prémalliance/ clinique du Mail en lien avec des espaces publics centraux requalifiés (trouée Marie Reynoard entre Grand'Place et Carrefour, secteur de l'avenue de l'Europe compris 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.

SCHEMA D'AMENAGEMENT **SCHEMA MODIFIE**



ORIENTATIONS

--- PÉRIMÈTRE DE LOAP

FOND DE PLAN

■ BÂTI EXISTANT

□ PARCELLE

EQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

● ÉQUIPEMENT EXISTANT

● ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE

→ ACCÈS À 20 VILLES ET

CONTINUITÉ DES ÉTIONS DES CYCLES À ORFÈVRE OU À VALCHER

→ PRINCIPAL DE VOIE (OUI MOINS À ORFÈVRE)

→ AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉGULER EN AMÉNAGEMENT URBAIN ABA 2014

→ LIAISON (NORD - SUD) À AMÉNAGER (LONG TERME LOCALISATION NON DÉFINIE)

RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

● ALIMENTATION (70-80% À CONSOMMER)

● MAIL - PARC À DÉVELOPPER

● GRANDS PARCS EXISTANTS

● MAIL ET OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER POUR CONNECTER LES PARCS URBAINS MAJEURS

● ESPACE PUBLIC URBAIN À RÉGULER

● CARREFOURS À RÉGULER EN ESPACE PUBLIC APUISÉ ET SÉCURISÉ

FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE ET FONCTIONNELLE

□ SECTEURS D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

□ FAÇADES À ANIMER (BOULAIRES, VITRINES...)

□ FAÇADES À RÉGULER (BOULAIRES, VITRINES...)

□ IMPLANTATIONS ASSOCIÉES (BOULAIRES, VITRINES...)

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

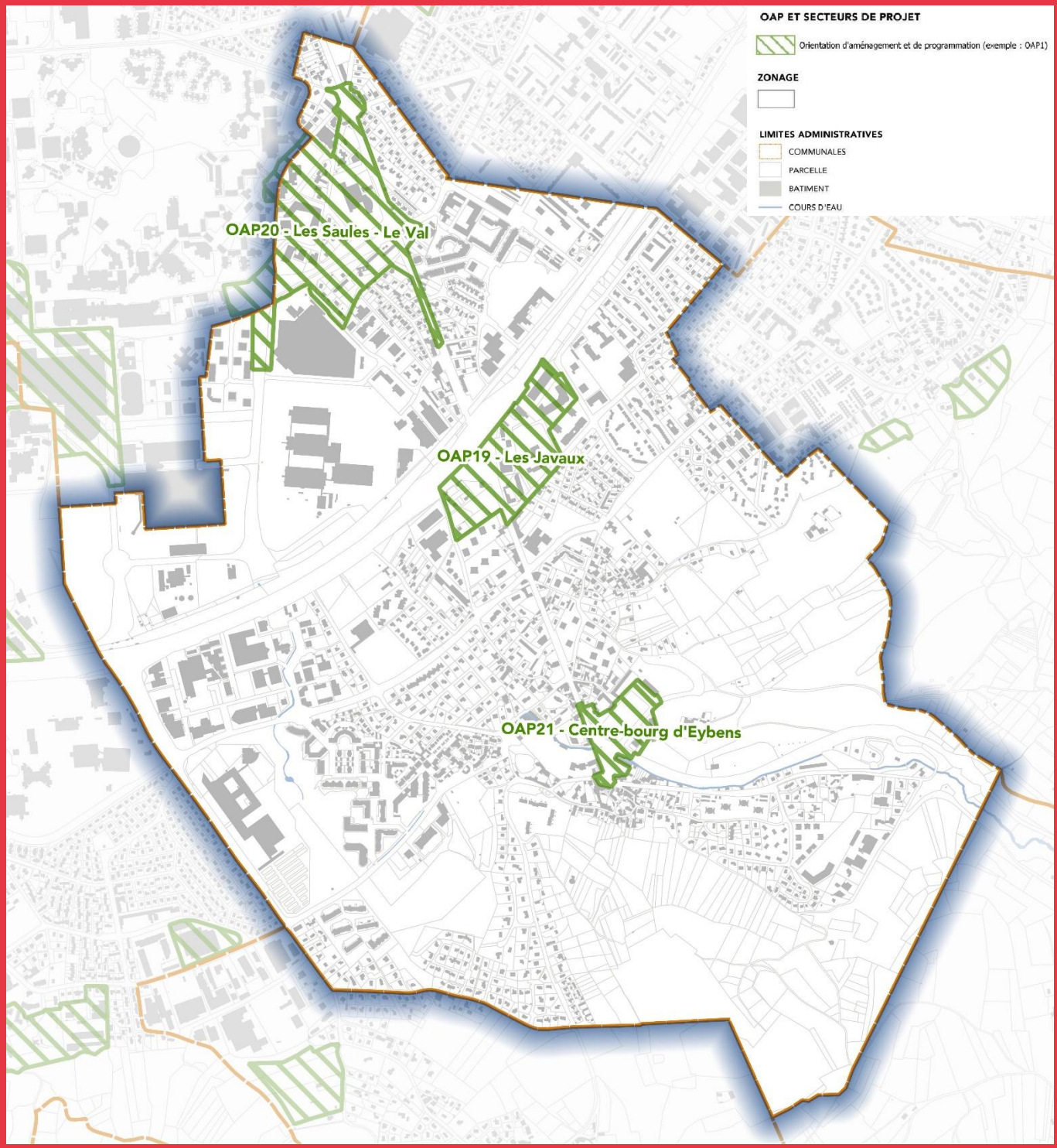
□ TRAITEMENT QUALITATIF DES LISIÈRES

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



7_EYBENS



ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Un secteur à la croisée de différents flux de circulation

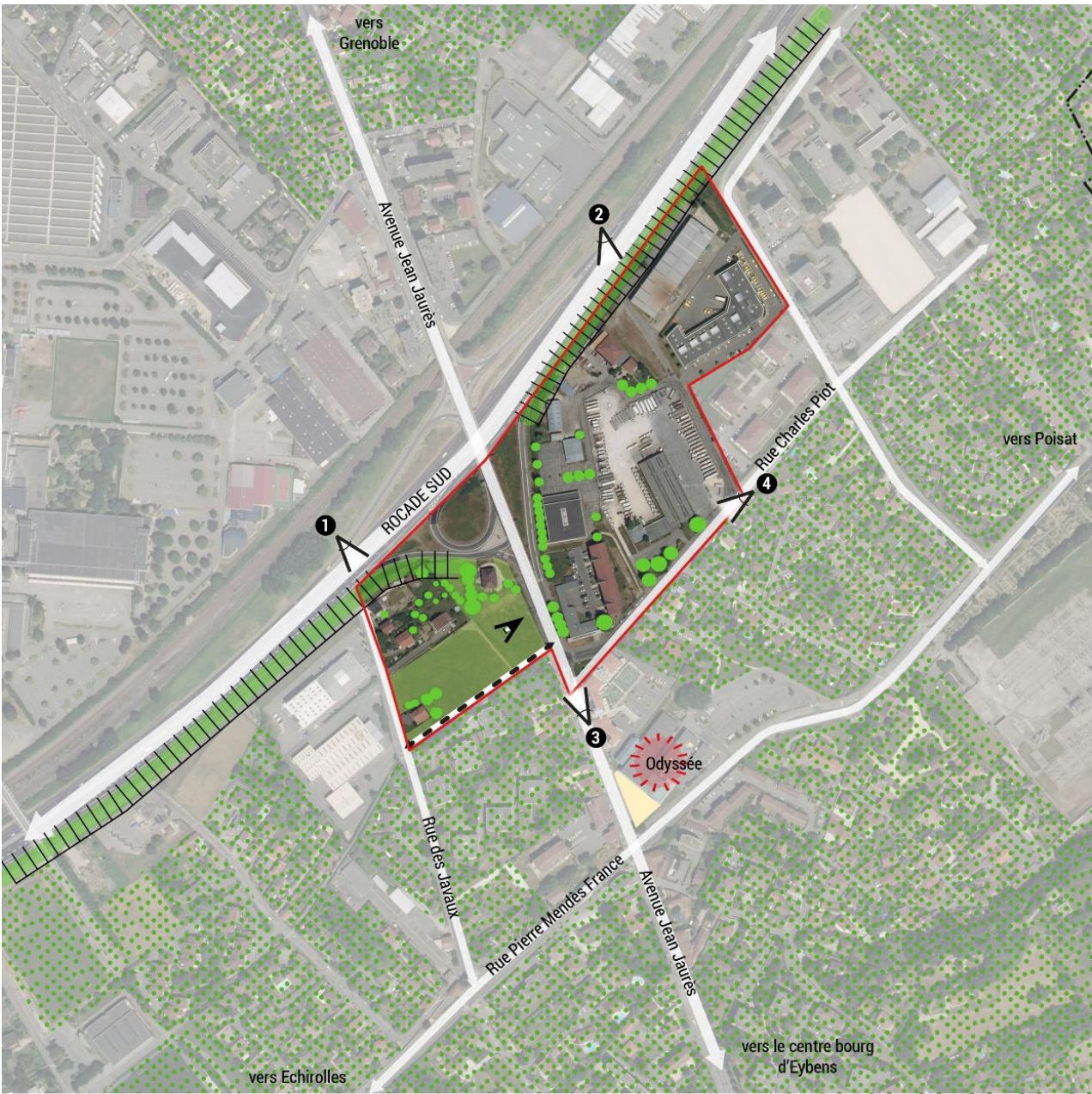
- Le site est limité au nord par la rocade Sud avec ses voies de sortie et d'entrée, ainsi que le pont permettant de le relier à la partie nord d'Eybens. De fait, ces différents tronçons de voie confèrent au site un aspect très routier.
- Le site est inscrit dans un fuseau d'intensification urbaine de SCoT, en raison de sa desserte par la ligne à haut niveau de service C4. Le site de projet se doit d'être connecté aux arrêts de transports en communs par un maillage d'itinéraires piétons confortables et sécurisés.
- L'avenue Jean Jaurès ainsi que 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.
- Les pistes cyclables sont tracées le long de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Charles Piot.
- Un cheminement piéton limite le tènement entre l'avenue Jean Jaurès et la rue des Javaux.

▪ Un secteur qui impacte la qualité paysagère des abords de la rocade et de l'entrée dans la commune

- Les abords de la rocade ainsi que ces voies de sorties et d'entrées sont accompagnés d'une végétation assez hétérogène par sa qualité, les hauteurs et la variété des arbres et arbustes sans pour autant générer un paysage qualitatif. Ainsi la végétation de ces voies nécessiterait à être renforcée afin d'atténuer l'aspect très routier de cette entrée.
- Les abords de l'avenue Jean Jaurès sont marqués à l'ouest par l'espace enherbé et la vue dégagée offerte par le terrain non bâti des Javaux avec en limite sud des arbres de hautes tiges. Quant à l'est, l'avenue est bordée de 4 arbres d'alignements. Ainsi dans le cadre de l'aménagement de ce site, il serait souhaitable de proposer un alignement d'arbres du côté ouest.
- Le bâti implanté à l'est de l'avenue structure peu cet axe, ainsi les nouvelles constructions côté ouest permettront de renforcer cette structure bâtie.





▪ Une cohabitation des logements et des activités

- Au sein du secteur de projet et à ses abords, les constructions présentent une forte hétérogénéité entre des activités, des commerces de proximité, des logements collectifs et des logements individuels :
 - La partie ouest de l'avenue Jean Jaurès est composée des maisons individuelles autour du tènement. Une d'entre elles est implantée au plus proche de la sortie de la rocade.
 - En dehors du site de projet à l'ouest des Javaux, deux grands hangars sont dédiés à des activités et du commerce de 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 une part des logements collectifs et des lotissements d'habitat individuel.
- Le réaménagement de l'ensemble du site permettra de dissocier les différentes activités des logements, afin de concentrer chacune d'elles 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.





ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE






ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

-  TALUS
-  POINT DE VUE OUVERT
-  TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE (arbres, prairie, ...)
-  AMBIANCE VÉGÉTALE STRUCTURANTE (quartier résidentiel avec jardin, parc, boisement, ...)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

-  PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ
-  PLACE

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAU

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

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

-   LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Marquer qualitativement les abords de la rocade par une façade économique**
 - Par 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.
 - Par 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).
 - Par des espaces collectifs non 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.

- **Marquer une distinction entre les activités et les logements**
 - Par une haie arborée et arbustive conséquente indiquant une limite franche entre les zones économiques et mixtes.
 - Par l'aménagement d'espaces végétalisés en cœur d'îlot ou entre les différents volumes bâtis destinés au logement.
 - Par l'aménagement de placettes en pied d'immeuble, dont une partie sera uniquement piétonne.

- **Assurer une desserte efficiente des secteurs aménagés**
 - Par un aménagement qualitatif de l'avenue Jean Jaurès autant pour les véhicules que les modes actifs (piétons, cycles).
 - Par des dessertes distinctes pour les logements et pour les activités depuis la rue des Javaux.
 - Par une desserte permettant un « bouclage » entre les rues Charles Piot, Frédéric Chopin et Lamartine, favorisant ainsi une circulation aisée des véhicules volumineux. La rue Frédéric Chopin sera privilégiée pour les logements.
 - Par un aménagement pour les modes actifs sur les voies secondaires.
 - Par un aménagement spécifique aux modes actifs en dehors de voies de circulation.
 - Par des aménagements paysagers des voiries (alignement d'arbres, végétation arbustive, ...)
 - Par l'aménagement de stationnements associés aux aménagements piétons.

- **Favoriser la bonne cohabitation des logements avec les activités**
 - Par une implantation des logements vers des espaces publics (placette, parc, ...) et assurant ainsi le maintien d'ouvertures visuelles vers les tissus déjà constitués.
 - Par des typologies d'habitat permettant une diversité de formes urbaines (ilots ouverts, fermés ou semi-fermés...) et d'espaces associés (jardins collectifs et/ou partagés).
 - Par une qualité architecturale et paysagère des secteurs d'activités (cf. Marquer qualitativement les abords de la rocade).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- FOND DE PLAN**
 - BATI
 - PARCELLAIRE
 - LIMITE COMMUNALE
 - VOIRIE EXISTANTE
- ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS**
 - ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
 - ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONNELLE**
 - SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
 - SECTEUR A DOMINANTE ECONOMIQUE
 - FRONT BATI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC
 - IMPLANTATION DISCONTINUE DES CONSTRUCTIONS A PRIVILÉGIER D'ÉQUIPEMENT SCOLAIRE
- RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS**
 - HAIE ARBORÉE ET ARBUSTIVE AVEC UNE IMPLANTATION DE TYPE NATURELLE
 - AMÉNAGEMENT DE LISIÈRE DE BÂTI VÉGÉTALISÉ ET DE PARC INTERNE AUX COPROPRIÉTÉS À AMÉNAGER
 - ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER
- RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE**
 - ESPACE PUBLIC ASSOCIÉ À UNE AIRE DE STATIONNEMENT À CRÉER
 - - - CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER
 - - - VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE ASSOCIÉE À DES CONTINUITÉS PIÉTON/CYCLES À CRÉER OU À REQUALIFIER
 - - - AXE STRUCTURANT À REQUALIFIER EN AVENUE URBAINE APAISÉES POUR LES MODES ACTIFS
 - CARREFOUR A REQUALIFIER POUR UNE SECURISATION ET SIMPLIFICATION

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

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC1u, UC1, UE1
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	Carnet de paysage « Confluence grenobloise »
Atlas des emplacements réservés	Oui

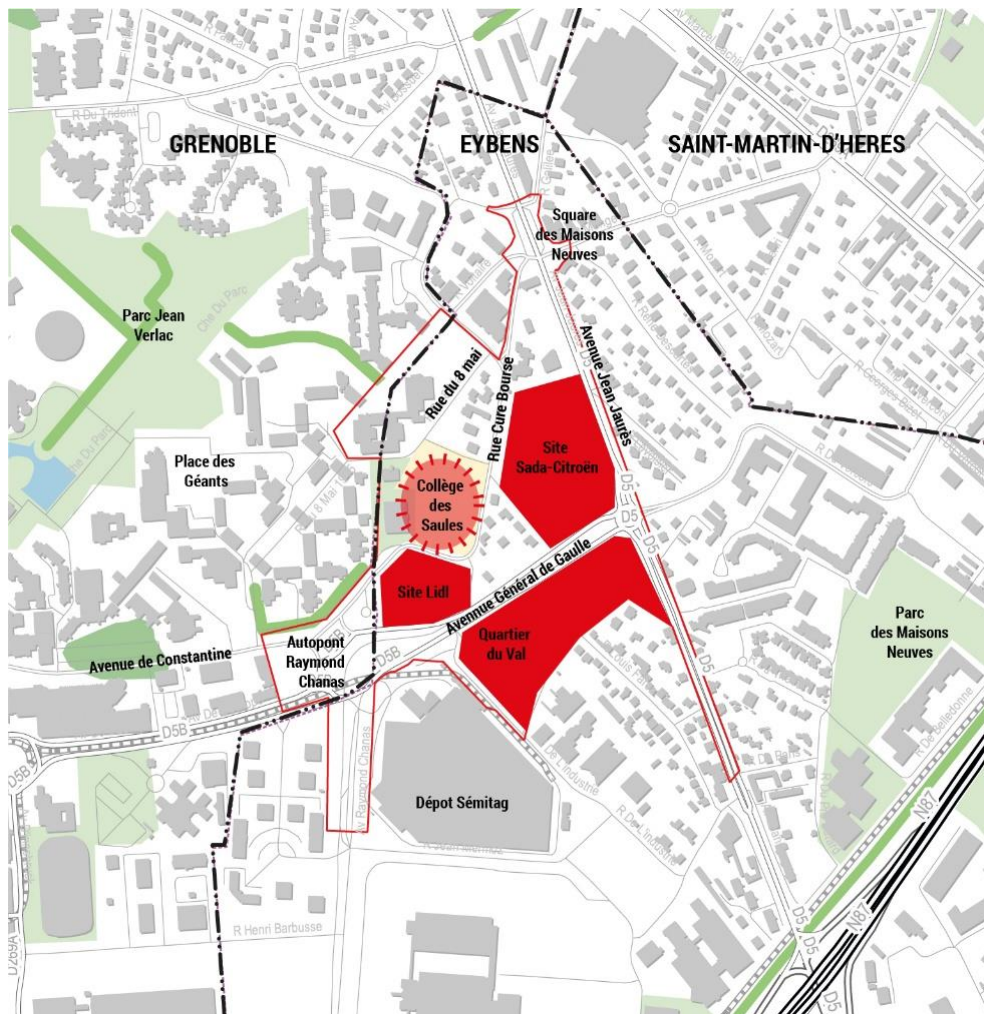
OAP20 – LES SAULES – LE VAL

→ Le périmètre de l'OAP20 « Les Saules – Le Val » se situe sur les communes d'Eybens et de Grenoble

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé :

- À l'Est de la « Centralité Métropolitaine Sud » / « GrandAlpe » du territoire de Grenoble-Alpes Métropole,
- Principalement au nord de la commune d'Eybens et en interface avec le quartier grenoblois des Géants de la Villeneuve de Grenoble,
- Sur l'axe métropolitain constitué de l'avenue Jean Perrot à Grenoble, puis de l'avenue Jean Jaurès à Eybens. Cet axe est également support de deux autres OAP communales (Les Javaux et le centre Bourg),
- Un secteur stratégique en raison de mutations foncières à moyen terme et du besoin de construction d'une nouvelle polarité de quartier entre des secteurs très hétéroclites et indépendants (secteur des Géants de la Villeneuve de Grenoble, zone d'activités de Cure-Bourse et autres tènements économiques majeurs (HP, SEMITAG), avenue Jean Perrot/ Jean Jaurès...).



Localisation du site « Les Saules – Le Val » à Eybens. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Un secteur impacté par deux axes urbains majeurs

- Les avenues Jean Jaurès et du Général de Gaulle font parties de l'ossature viaire majeure de la métropole. À ce titre elles sont des supports privilégiés du développement des transports alternatifs performants (TC, cycles...). Les gabarits de voirie sont encore à préciser,
- D'importantes coupures urbaines isolent et morcellent le secteur (autopont rue Raymond Chanas, carrefour Av. du Général de Gaulle/ av. de Constantine, largeur importante des voiries périphériques, voie d'essai du tramway, emprises foncières impénétrables (SADA/Citroën, 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 des collèges des Saules depuis les axes majeurs...).

▪ Une nature à révéler et mailler

- Des espaces arborés confidentiels (jardins privés, alignements...) encadrés de tènements économiques très arides à l'est et au sud, d'un couvert végétal important du côté du parc Jean Verlhac.
- Des liaisons piétonnes peu lisibles et parfois confidentielles entre les différents secteurs du quartier, lui donnant peu de cohérence et d'identité.

▪ Un secteur très hétéroclite

- Coupé par une limite communale, le secteur est constitué au nord-est du quartier 2 de la Villeneuve de Grenoble auquel s'accrochent les collèges des Saules, tandis que des activités économiques et commerciales (Lidl – Sada/Citroën – 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,
- Du point de vue commercial, le pôle de la place des Géants est en perte de vitesse, le pôle de la place des Maisons Neuves se maintient et une moyenne surface (Lidl) propose de renouveler son bâtiment en lien avec l'évolution de leur concept de vente.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

- ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS**
- POINT DE VUE OUVERT ET LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO
 - TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
 - ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

- PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER**
- ENSEMBLE BÂTI HISTORIQUE COHÉRENT (grande propriété entourée de parc, corps de ferme, etc.)
 - ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT (ambiance de coeur d'îlot jardinée, effet de seuil, etc.)

- CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX**
- PRINCIPALES DIRECTIONS
 - AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
 - AXE SECONDAIRE

Illustrations des points de vue ouvert depuis le site Les Saules / Le Val



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

▪ Restructurer l'entrée Est de la Centralité Métropolitaine Sud / GrandAlpe

- En réduisant l'aspect routier des voies limitrophes au quartier (avenue Jean Jaurès et avenue Général de Gaulle) en anticipant les reconfigurations de voirie liées au développement des autres mobilités (circulations piétonnes, axes Chronovélo, ligne C4 et C6, futur BHNS...)
- En développant les qualités paysagères du site large dans l'esprit de parcs habités (transparences végétales des voiries vers l'intérieur des îlots actuels et à venir, préservations des vues depuis le quartier sur le grand paysage par des hauteurs différenciées des bâtiments...)
- En créant une identité de quartier autour des équipements publics majeurs (écoles...), de polarités économiques et commerciales à constituer ou confirmer autour d'espaces publics structurants,
- En constituant des fronts urbains sur des principes de compacité, de rez-de-chaussée actifs et de l'ordonnancement du bâti en lien avec un « paysagement » des avenues (arbres d'alignement, platebandes, trouées végétales...)

▪ Assurer une meilleure cohésion urbaine en renforçant les liens entre les quartiers

- Par la suppression de l'autopont d'accès à la rue Raymond Chanas et la création d'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,
- Par un maillage paysagé piétons/cycles nord-est/sud-ouest (place des Maisons Neuves – rue Voltaire/ chemin des Alisiers – place des Géants) sans VL et TC,
- Par un maillage paysagé piétons/cycles nord-ouest/sud-est (parc de Jean Verlhac – rue Albert Camus – quartier du Val - parc des Maisons Neuves)
- Par des transparences viaires et/ou visuelles est/ouest entre la rue Cure Bourse et l'avenue Jean Jaurès
- Par des transparences viaires et/ou visuelles nord/sud entre le secteur des Saules et le secteur du Val.
- Par le réaménagement du carrefour entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue du Général de Gaulle afin de lui donner un caractère plus urbain.
- Par le réaménagement de 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.

▪ Renforcer la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle

- Par le confortement et/ou la création de centralités de proximité (commerces, équipements...) autour de l'îlot Lidl et autour de la place des Maisons Neuves en lien avec des espaces publics reconfigurés,
- Par des typologies d'habitat permettant une meilleure mixité sociale (habitat intermédiaire, maisons sur le toit...) de formes urbaines (îlots ouverts, fermés ou semi-fermés...) et d'espaces associés (jardins collectifs et/ou partagés).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

SCHÉMA MODIFIÉ



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- FOND DE PLAN**
 - BATI
 - PARCELLAIRE
 - LIMITE COMMUNALE
- ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS**
 - ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
 - ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONNELLE**
 - SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- FRONT BATI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION DISCONTINUE DES CONSTRUCTIONS À PRIVILÉGIER
- VITRINES ACTIVES SUR ESPACES PUBLICS
- RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS**
 - PARC EXISTANT À VALORISER
 - VILLE PARC À DIFFUSER
 - MISE À JOUR DU VERDERET
 - ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER
 - ▶▶▶▶▶ MAIL ET OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER POUR RELIER AUX PARCS URBAINS MAJEURS ACCESSIBLE AUX MODES ACTIFS
- ESPACE PUBLIC URBAIN À REQUALIFIER OU À CRÉER
- RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE**
 - ▶▶▶▶▶ CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER
 - ▶▶▶▶▶ VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE ASSOCIÉE À DES CONTINUITÉS PIÉTON/CYCLES À CRÉER OU À REQUALIFIER
 - ▶▶▶▶▶ AXE STRUCTURANT À REQUALIFIER EN AVENUE URBAINE APAISÉES POUR LES MODES ACTIFS
 - CARREFOUR À REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SÉCURISÉ



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

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC1an, UC1n, UE4
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	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise »
Atlas des emplacements réservés	Oui

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Un site au porte du cœur d'agglomération et à la croisée de différents flux de circulation

- Le site 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 piéton / cycle.
- Un cheminement cycle a été aménagé en retrait de cet axe sur une section restreinte.
- Ce site est également traversé par la route menant à Bresson et une autre menant au quartier récent construit entre le centre ancien et la Frange Verte se rejoignant au niveau de la place Verdun.
- Le site est inscrit dans un fuseau d'intensification urbaine de SCoT, en raison de sa desserte par la ligne à haut niveau de service C4. Le site de projet à connecter aux arrêts de transports en communs et aux aires de covoiturage par un maillage d'itinéraires piétons confortables et sécurisés.
- 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 un aménagement qualitatif d'espaces publics.

▪ Un site au cœur des dynamiques communale et intercommunale

- Ce site est inscrit entre la mairie, l'église, la place du centre bourg, la maison des associations, la piscine municipale, et encore d'autres équipements sportifs.
- Une localisation stratégique identifiée comme polarité intercommunale de par ses équipements et ses axes structurants.
- Le bâti ancien constituant le cœur urbain structure l'espace public attenant. Les nouvelles constructions pourront ainsi reprendre cette configuration
- Le centre bourg est constitué d'un ensemble de commerces du quotidien implantés au pied des petits immeubles. Ainsi les nouvelles constructions pourront également proposer un socle actif en cohérence avec l'existant.

▪ Un site ouvert, en limite avec la Frange Verte

- Le site est actuellement un terrain de sport offrant un site très ouvert entre les différents équipements et les boisements denses de la Frange Verte. Ainsi les vues vers le Vercors, la Chartreuse et les collines de la Frange Verte sont à maintenir.
- L'évolution du site doit ainsi maintenir un site relativement ouvert et végétalisé afin de maintenir une continuité végétale entre le parc de la mairie et les boisements.
- 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, ...). Cette végétation sera à maintenir.

▪ Un site marqué par une déclivité et des contraintes de risques

- Ce site est traversé par le ruisseau du Verderet. C'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 est en contrebas de la route existante. Cette différence de niveau sera à intégrer dans les futures constructions.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS



TALUS



POINT DE VUE OUVERT



TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE



ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT



JARDINS POTAGERS EXISTANTS



CANAU / TORRENT / RUISSEAU / RIVIÈRE

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER



ENSEMBLE BÂTI HISTORIQUE COHÉRENT
(grande propriété entourée de parc, corps de ferme, etc.)



BÂTI EXISTANT DE QUALITÉ
(grange, bâtisse, etc.)



ÉLÉMENT D'ARCHITECTURE STRUCTURANT
(front bâti de maisons villageoises implantées à l'alignement sur rue et en ordre discontinu sur jardins, murs de clôture en pierre, portail, etc.)



ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT
(ambiance de coeur d'îlot jardinée, effet de seuil, etc.)

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX



MAILLAGE PIÉTON STRUCTURANT

vers Grenoble

PRINCIPALES DIRECTIONS



AXE STRUCTURANT PRINCIPAL



AXE SECONDAIRE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS



LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO

Illustrations des vues sur le secteur de projet « Centre-bourg » :



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- **Transformer l'entrée de ville Sud par une présence forte des espaces publics et du végétal**
 - Par une continuité forte du végétal entre les différents espaces publics, tel qu'entre les parcs de la mairie et la piscine.
 - Par l'aménagement d'un espace vert, de type « pré communal », d'un seul tenant, à vocations multiples, sur l'actuel terrain de sport, et d'une surface correspondant à une grande majorité du tènement initial.
 - Par la préservation de la coulée verte le long du Verderet.
 - Par un renforcement de la végétation aux abords des différentes voies de circulation et des stationnements.
 - Par une composition des nouveaux volumes bâtis maintenant des ouvertures visuelles entre le « Pré communal » et le château d'Eybens et les coteaux boisés.
 - Par une continuité d'espaces publics :
 - Entre la place de Verdun, l'église et le parking au nord de l'église.
 - Entre la maison des associations et l'avenue Jean Jaurès.
 - Entre le « pré communal » et la piscine.

- **Affirmer le caractère urbain de l'axe Jean Jaurès et marquer les différentes connexions aux liaisons douces**
 - Par une reconfiguration du gabarit de l'avenue Jean Jaurès au profit des modes actifs et des transports en commun.
 - Par un marquage de la continuité piétonne entre la maison des associations et l'autre côté de l'avenue Jean Jaurès
 - Par un réaménagement du carrefour Jaurès / Maquis de l'Oisans avec une simplification des voies et facilitant la traversée des piétons
 - Par une circulation apaisée sur l'avenue de la République avec un aménagement de type voie partagée.
 - Par la requalification de la rue Jean Macé avec une sécurisation des cheminements piéton/cycle.
 - Par un aménagement spécifique le long de la rue du Château pour du stationnement à vocation de parking relai. Ils seront associés à un alignement d'arbres et/ou une végétation arbustive.

- **Création d'un nouveau quartier de haute qualité environnementale en cœur de bourg**
 - Par la construction d'un front urbain entre le carrefour Jaurès/ Maquis de l'Oisans le nouveau parc, avec un rez-de-chaussée à vocation commerciale. Néanmoins, ce site étant contraint par le risque torrentiel, un recul paysagé sera préservé. De même pour s'adapter à ce risque le volume bâti à l'angle de l'avenue du maquis de l'Oisans et de la rue du Château sera constitué par un arrondi. D'autre part, en raison du dénivelé existant entre le stade et la rue du Château, des parkings pourront être encastrés en rez-de-chaussée, coté parc, sans pour autant dénaturer le traitement paysager.
 - Par la valorisation de la proximité aux différents équipements (école, maison des associations, piscine, mairie) et commerces existants.
 - Par des constructions intégrant les principes de haute qualité environnementale.

- **Favoriser la mixité en centre bourg**
 - Par la présence d'un secteur de mixité sociale indiquant un taux de logements sociaux à mettre en place dans les futures opérations.
 - Par l'intégration d'un programme de logements seniors au sein des futures opérations.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- FOND DE PLAN**
- BATI
- PARCELLAIRE
- LIMITE COMMUNALE
- ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS**
- + ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- PATRIMOINE BÂTI À VALORISER
- FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONNELLE**
- SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- - - LINÉAIRE COMMERCIAL À CRÉER

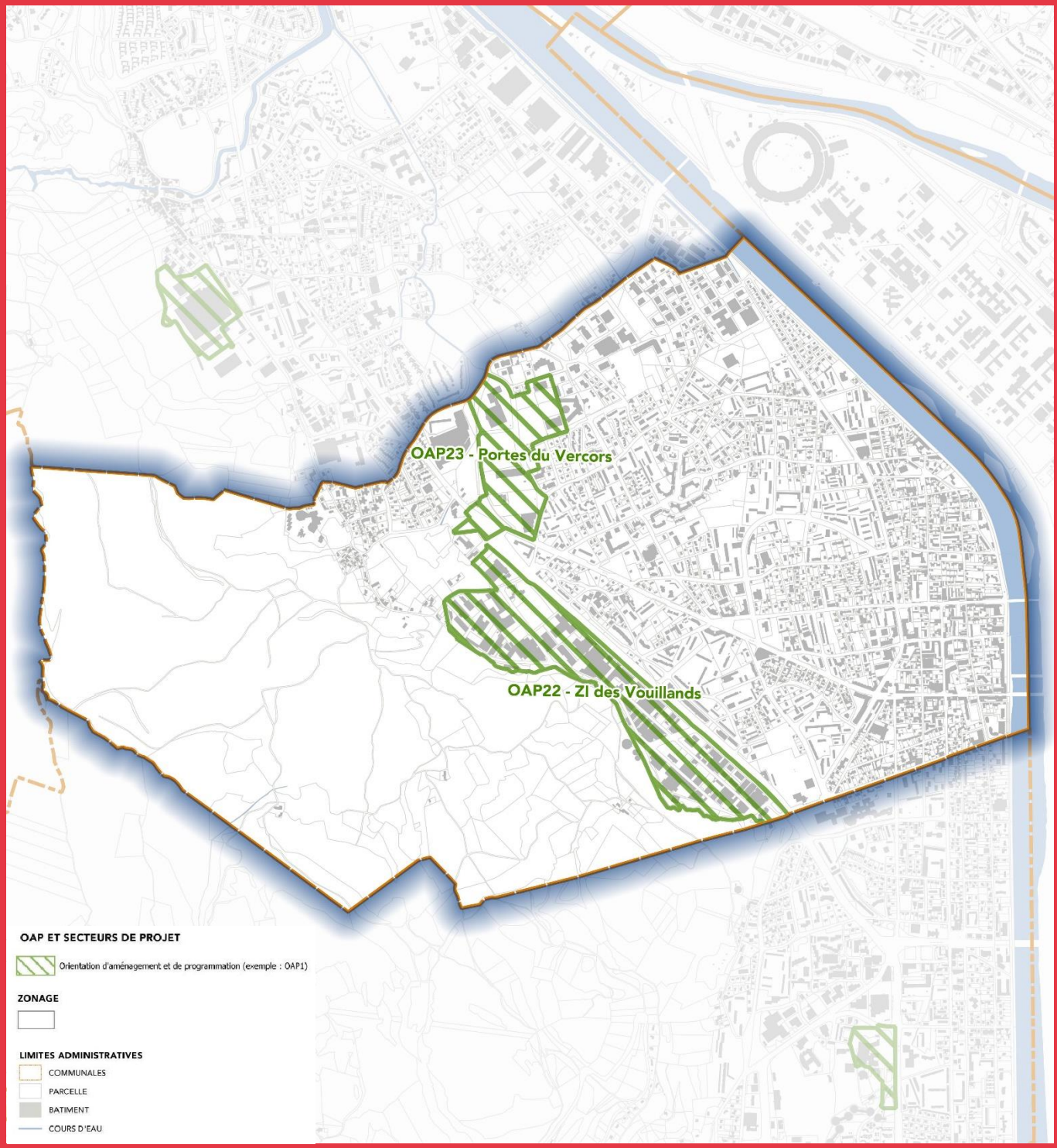
- RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS**
- PARC EXISTANT À VALORISER
- PARC À CRÉER
- MISE À JOUR DU VERDERET
- ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER
- ▶▶▶▶ MAIL ET OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER POUR RELIER AUX PARCS URBAINS MAJEURS ACCESSIBLES AUX MODES ACTIFS
- ESPACE PUBLIC URBAIN À REQUALIFIER OU À CRÉER
- AIRE DE STATIONNEMENT PAYSAGÈRE À QUALIFIER
- ✂ PERMÉABILITÉ VISUELLE À MAINTENIR

- RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE**
- - - CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À MAINTENIR
- - - CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À RÉAMÉNER
- ▶▶▶▶ VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE ASSOCIÉE À DES CONTINUITÉS PIÉTON/CYCLES À CRÉER OU À REQUALIFIER
- ▶▶▶▶ AXE STRUCTURANT À REQUALIFIER EN AVENUE URBAINE APAISÉES POUR LES MODES ACTIFS
- CARREFOUR À REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SECURISÉ
- AMÉNAGEMENT DE STATIONNEMENT LINÉAIRE POUR PARKING RELAI COVOITURAG

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

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UA2, UC2
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)	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	Non

8_FONTAINE



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.



UN SITE EN POSITION DE CENTRALITÉ

-  SECTEUR D'OAP
-  PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ
-  PROJET «PORTES DU VERCORS»
-  AXE VIAIRE STRUCTURANT

INSÉRÉ DANS UN CADRE NATUREL VALORISANT

-  ESPACE BOISÉ DES COTEAUX DU VERCORS
-  FALAISE

JALONNANT LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA CENTRALITÉ NORD OUEST

-  PARCS ET JARDINS PUBLICS
-  PROJET DE «PARC MIKADO»
-  CONTINUITÉS PIÉTONNES ET ITINÉRAIRES CYCLES EXISTANTS
-  RUISSEAUX À L'AIR LIBRE / RUISSEAUX BUSÉS

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

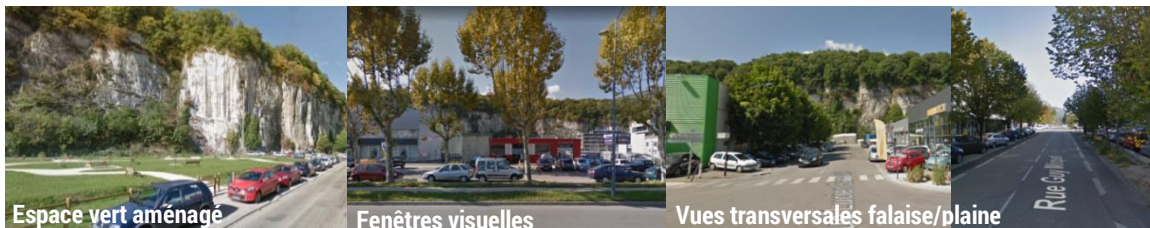
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

■ 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.



PERCEPTIONS DE LA
FALAISE EXISTANTES



UN ESPACE PUBLIC
LAISSE BRUT ET DES
BÂTIMENTS VÉTUSTES



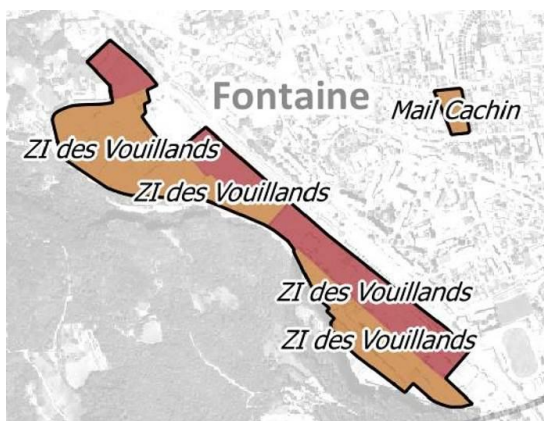
UN ESPACE AU SOL
ENCOMBRÉ

▪ 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 Sénard, 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.

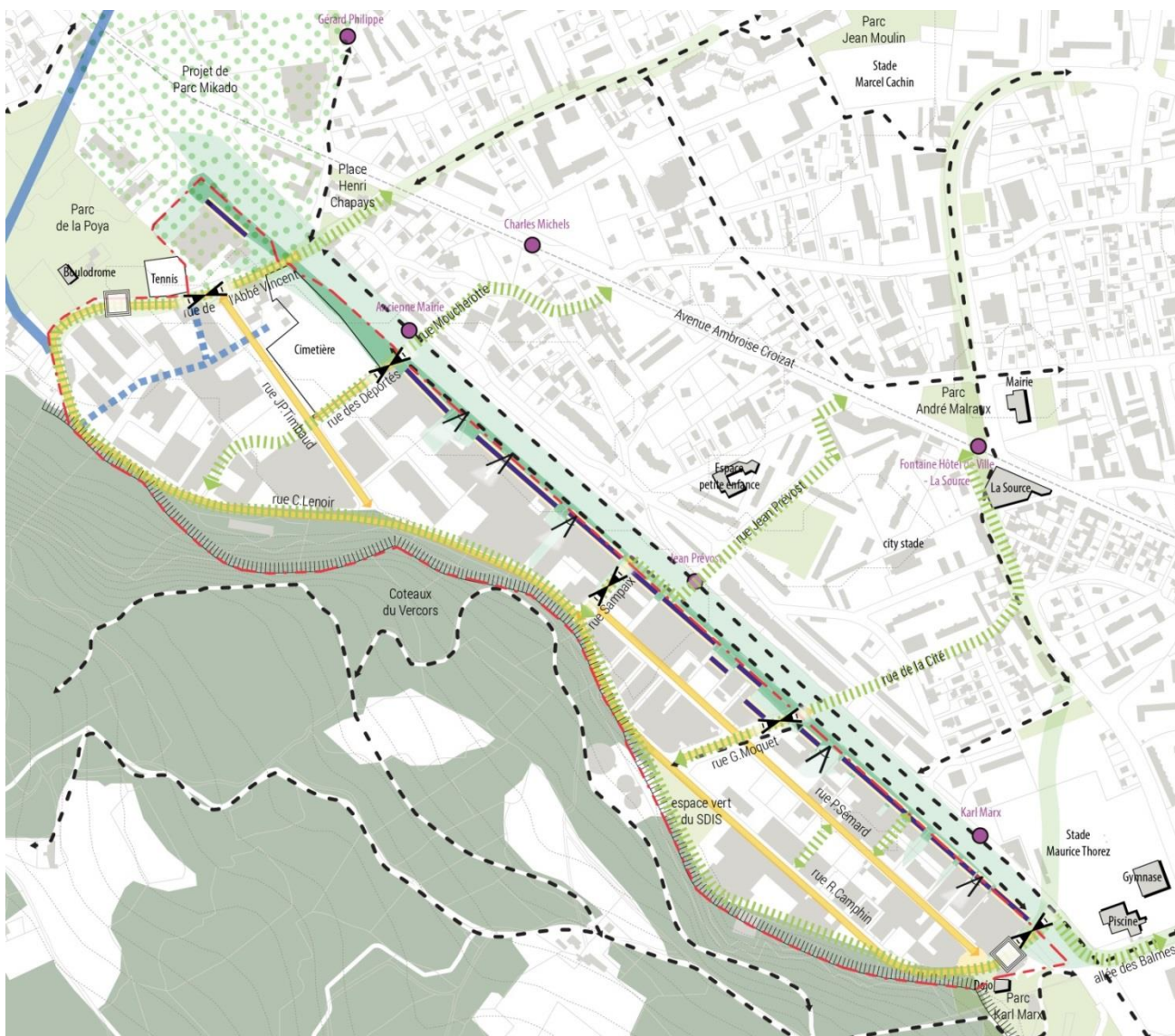
■ Améliorer l'accessibilité des véhicules au site

- 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
- ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS
- 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 TRANSVERSALES FALAISE /PLAINE À VALORISER
- FENÊTRES VISUELLES VERS LA FALAISE À PERMETTRE INTRODUIRE DES PROFONDEURS DE CHAMPS VISUELLES
- ENTRÉES DE PARCS À VALORISER
- RUISSEAUX BUSÉS/À CIEL OUVERT EXISTANTS À VALORISER
- PARCS ET SQUARES EXISTANTS
- 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'îlots 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

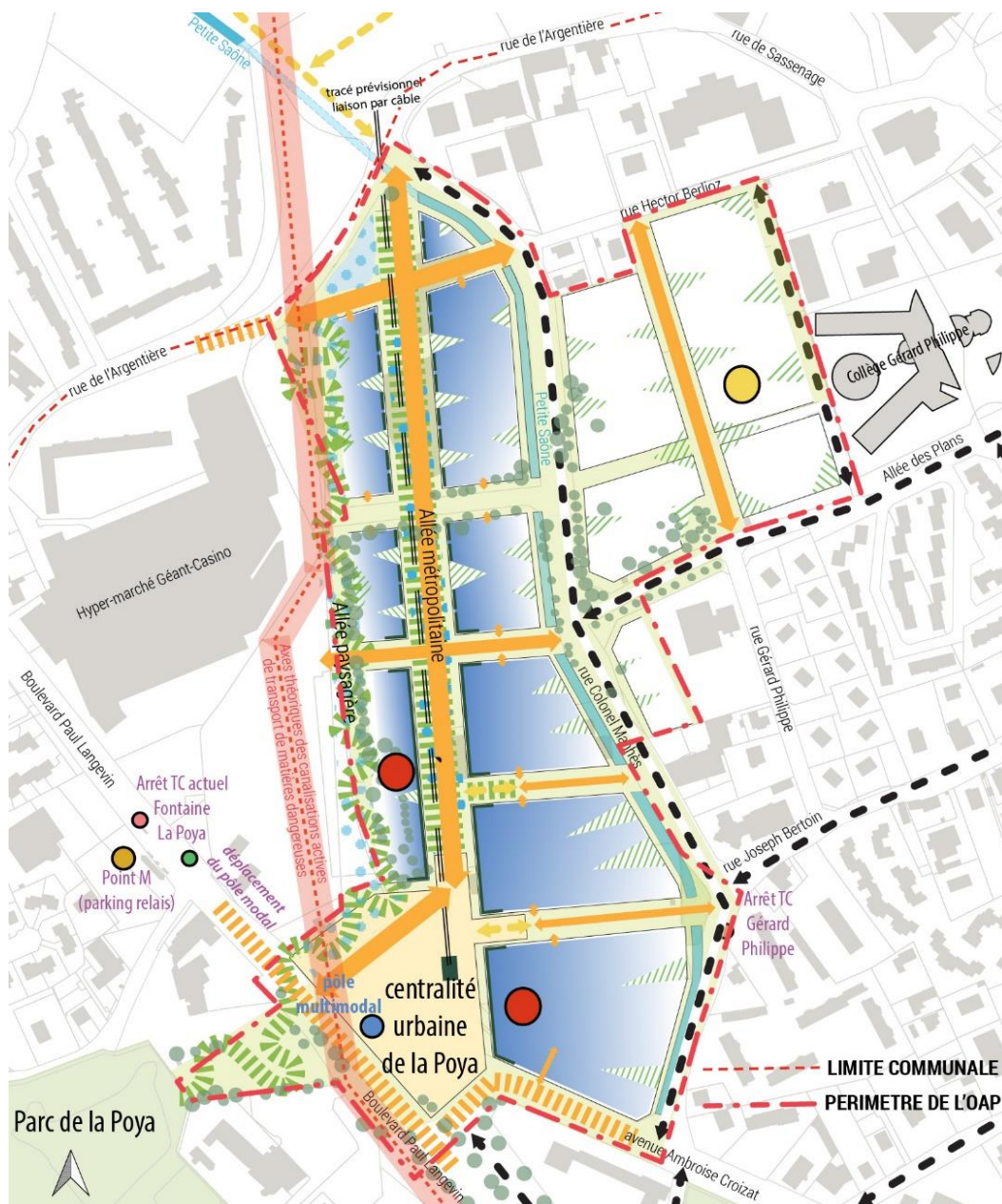
▪ **Constituer une mixité urbaine et sociale**

- 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 différenciées 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.

SCHEMA D'AMENAGEMENT



RÉAMÉNER 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'ALLÉE MÉTROPOLITAINE (PLUS HAUT À MOINS HAUT)
- ARBRE EXISTANT / À CRÉER
- LOCALISATION ENVISAGÉE POUR LE PÔLE DE LOISIRS (COMPLEXE CINÉMATOGRAPHIQUE)
- LOCALISATION ENVISAGÉE POUR ÉQUIPEMENT 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.

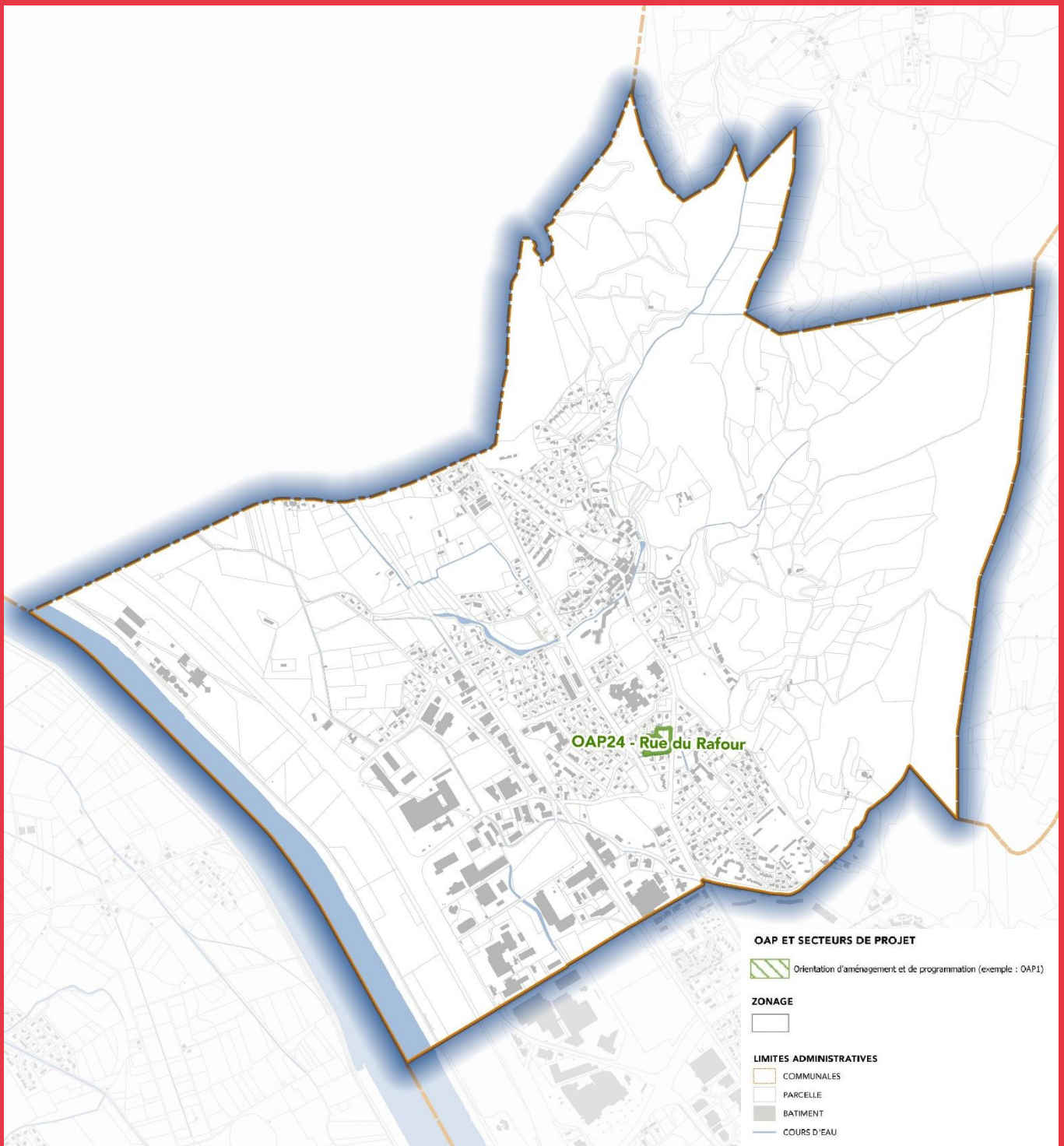
▪ Temporalité

- 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

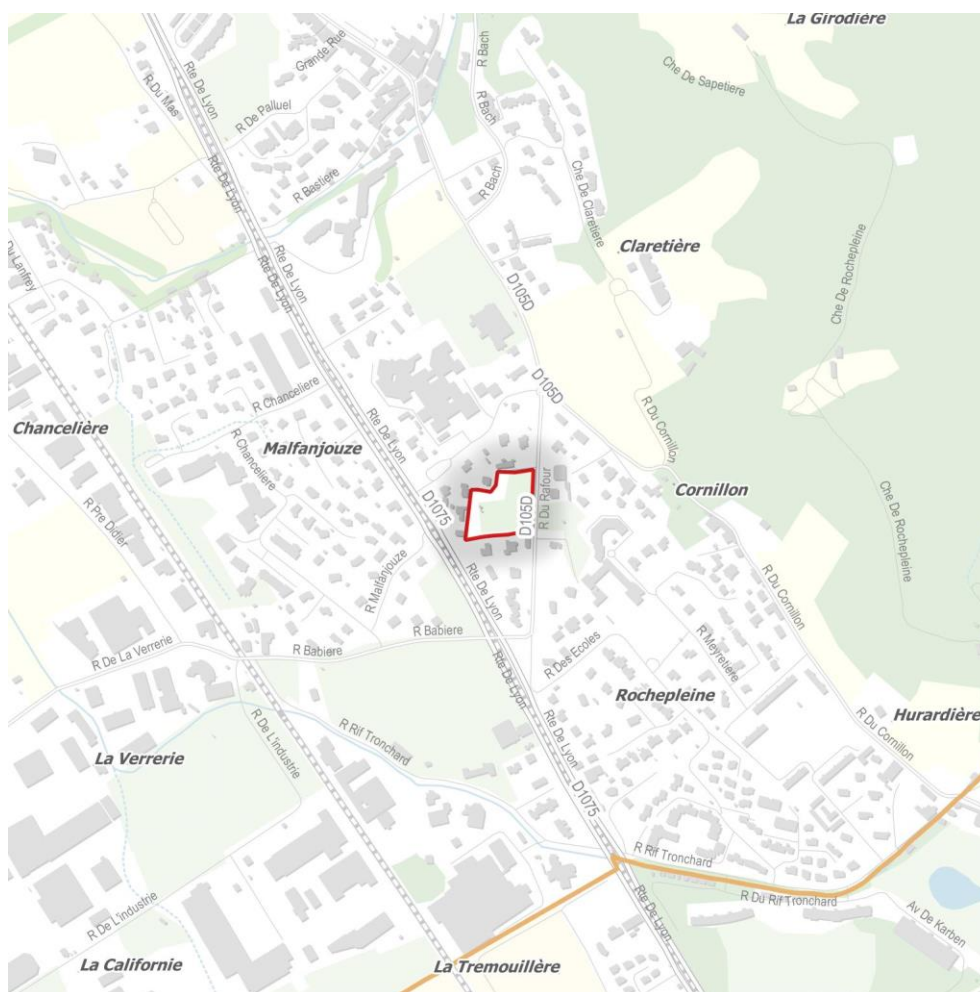
9 _ LE FONTANIL- CORNILLON



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'un 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



ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS



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 À CRÉER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

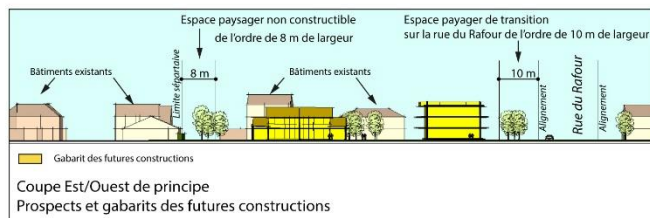
□ POINT D'ACCROCHE AVEC LE MAILLAGE VIAIRE
À CRÉER / ENTRÉE DU SITE À MARQUER

↔ PERMÉABILITÉ VISUELLE À CRÉER

● ESPACE PAYSAGER NON CONSTRUCTIBLE

■ ESPACE DE TRANSITION «RUE DU RAFOUR»

⚡ LISIÈRE DE TRANSITION À TRAITER



PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

● ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES PLUS HAUTES

○ ZONE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES MOINS HAUTES

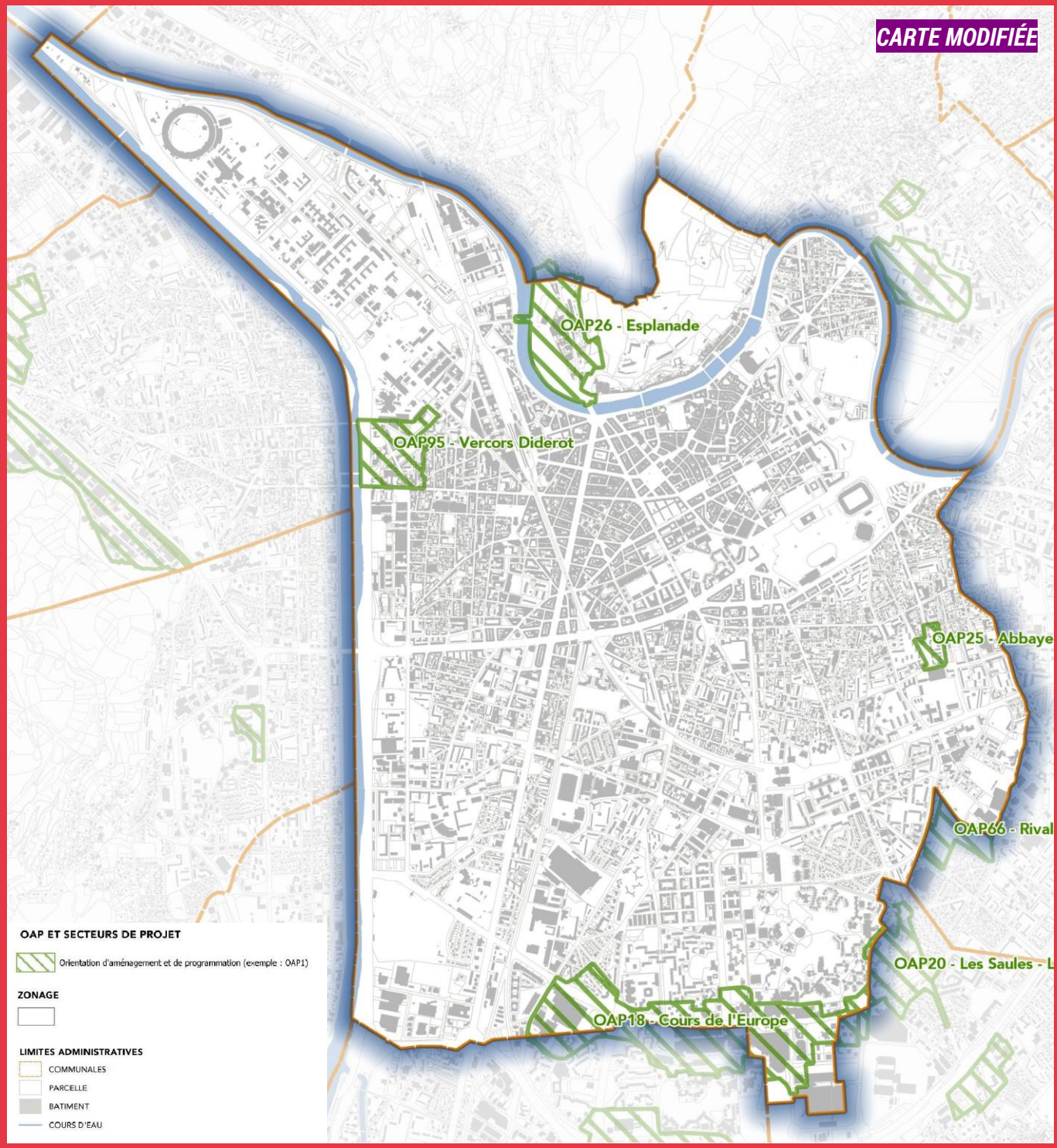
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

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



10_GRENOBLE

CARTE MODIFIÉE



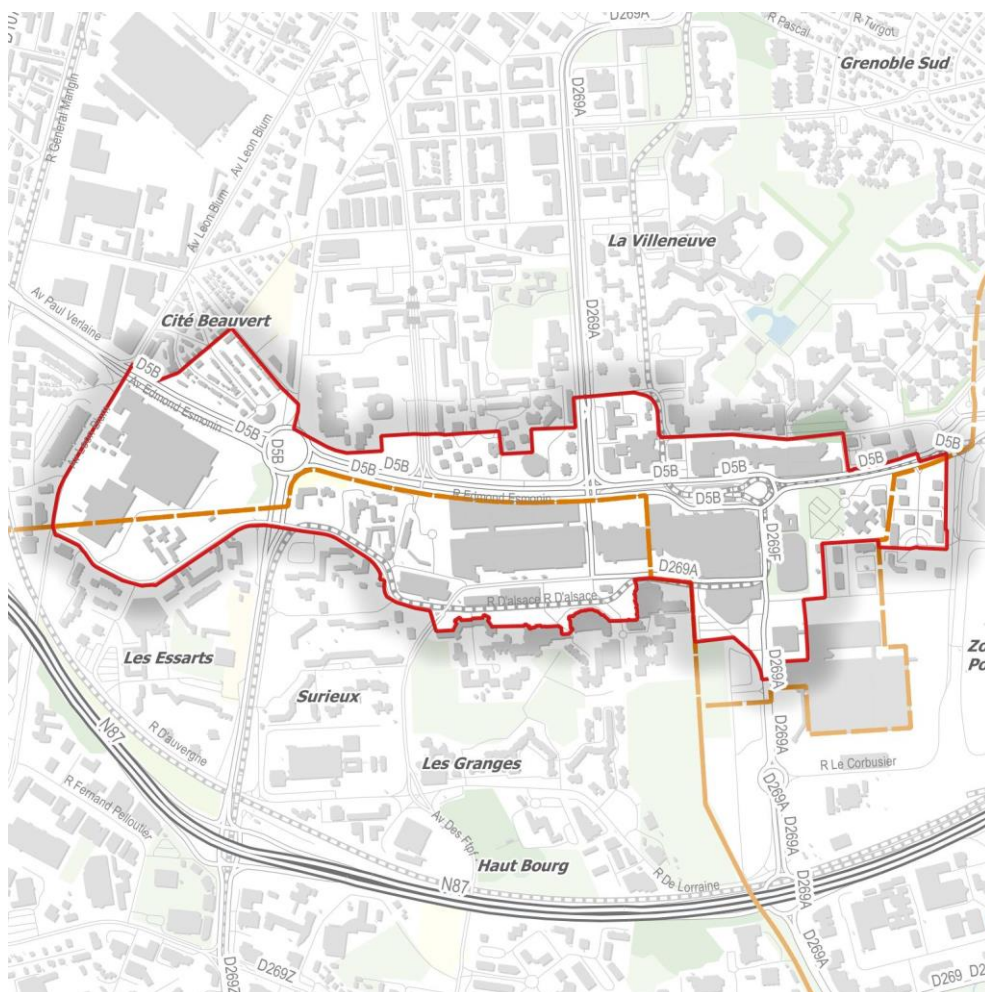
OAP18 – COURS DE L'EUROPE

→ 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 de 32 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

SCHEMA MODIFIE

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 îlots spécialisés (habitat, services, commerce, équipement) qui s'accroît 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 différenciés 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 mélangent 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.

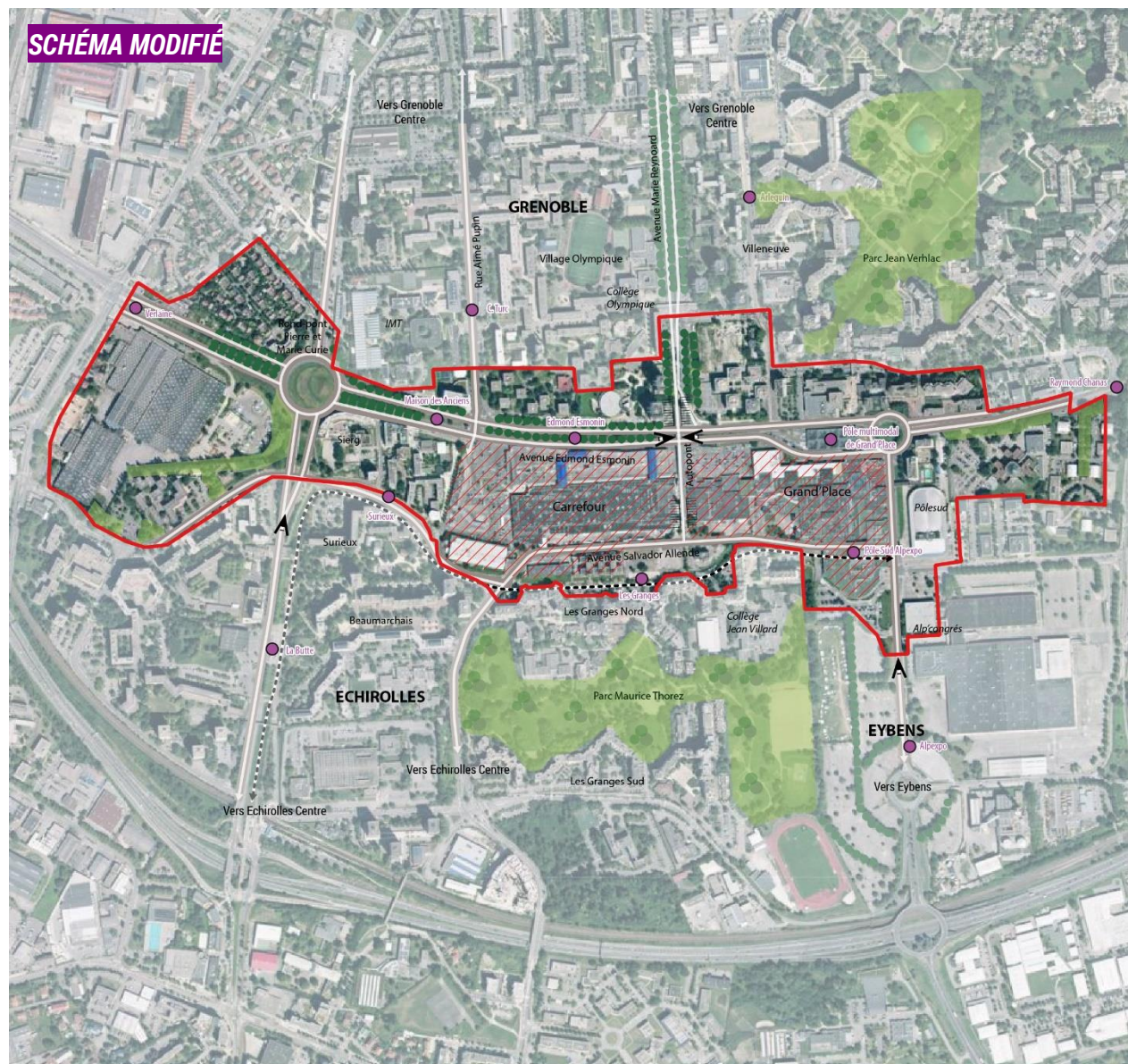
- **Des espaces publics à reconquérir**
 - Les emprises des avenues de l'Europe/Esmonin sont quantitativement importantes (profil voirie de 60m de large), morcelées par des espaces peu lisibles et peu accessibles aux piétons. L'utopie de la ville-parc a généré des « vides » dans le tissu urbain, notamment 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 îlots-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 bénéficie d'un potentiel de densification économique important et peut participer également à la recomposition du paysage le long du cours de l'Europe et au remailage 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
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

- GRANDS ENSEMBLES BÂTIS 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

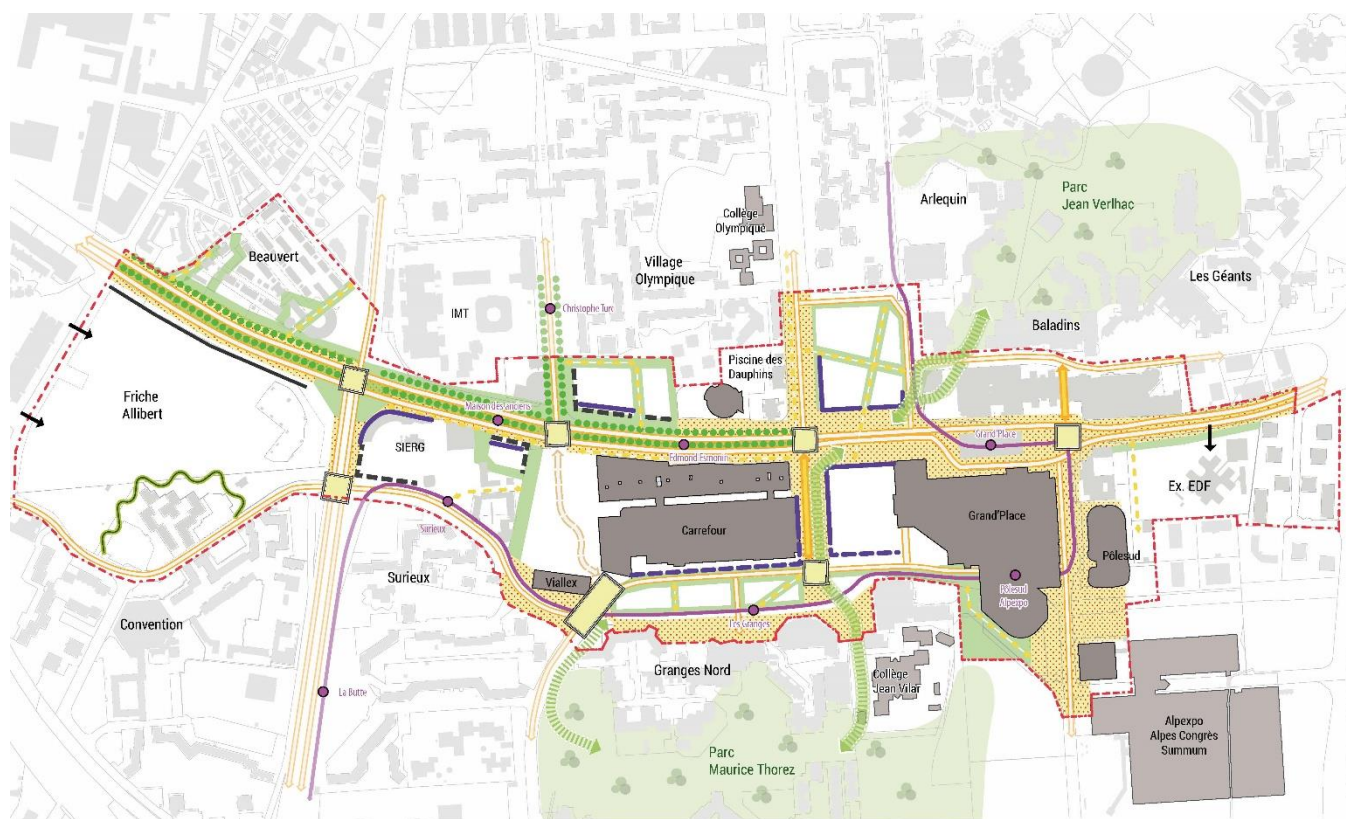
- **Constituer un des 3 pôles majeurs de la Centralité Sud / GrandAlpe**
 - Par une programmation ambitieuse sur le site ex-Prémalliance/ clinique du Mail en lien avec des espaces publics centraux requalifiés (trouée Marie Reynoard entre Grand'Place et Carrefour, secteur de l'avenue de l'Europe compris 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'autoport 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.

SCHEMA D'AMENAGEMENT **SCHEMA MODIFIE**



ORIENTATIONS

--- PÉRIMÈTRE DE LOAP

FOND DE PLAN

■ BÂTI EXISTANT

□ PARCELLE

EQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

● EQUIPEMENT EXISTANT

● ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN

● STATION DE TRANSPORT EN COMMUN

RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE

→ ACCÈS À 20 VÉLOS ET

→ CONTINUITÉ DES ÉQUIPEMENTS CYCLES

→ A ORIENTER OU À VALORISER

→ PRINCIPAL DE VOIE (OUI MOINS À ORIENTER)

→ AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS À RÉQUALIFIER EN

RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

● ALIMENTATION (70-80% À CONSOMMER)

● MILIEU PARC À DÉVELOPPER

● GRANDS PARCS EXISTANTS

● MAIL ET OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER POUR

CONNECTER LES PARCS URBAINS MAJEURS

● ESPACE PUBLIC URBAIN À RÉQUALIFIER

● CARREFOURS À RÉQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC

APRÈS ÊTRE SÉCURISÉ

FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE ET FONCTIONNELLE

□ SECTEURS D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

□ FAÇADES À ANIMER (BOULEVARD, VITRINES...)

□ FAÇADES À RÉQUALIFIER (BOULEVARD, VITRINES...)

□ IMPLANTATIONS ASSOCIÉES (BOULEVARD, VITRINES...)

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

□ TRAITEMENT QUALITATIF DES USIÈRES

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

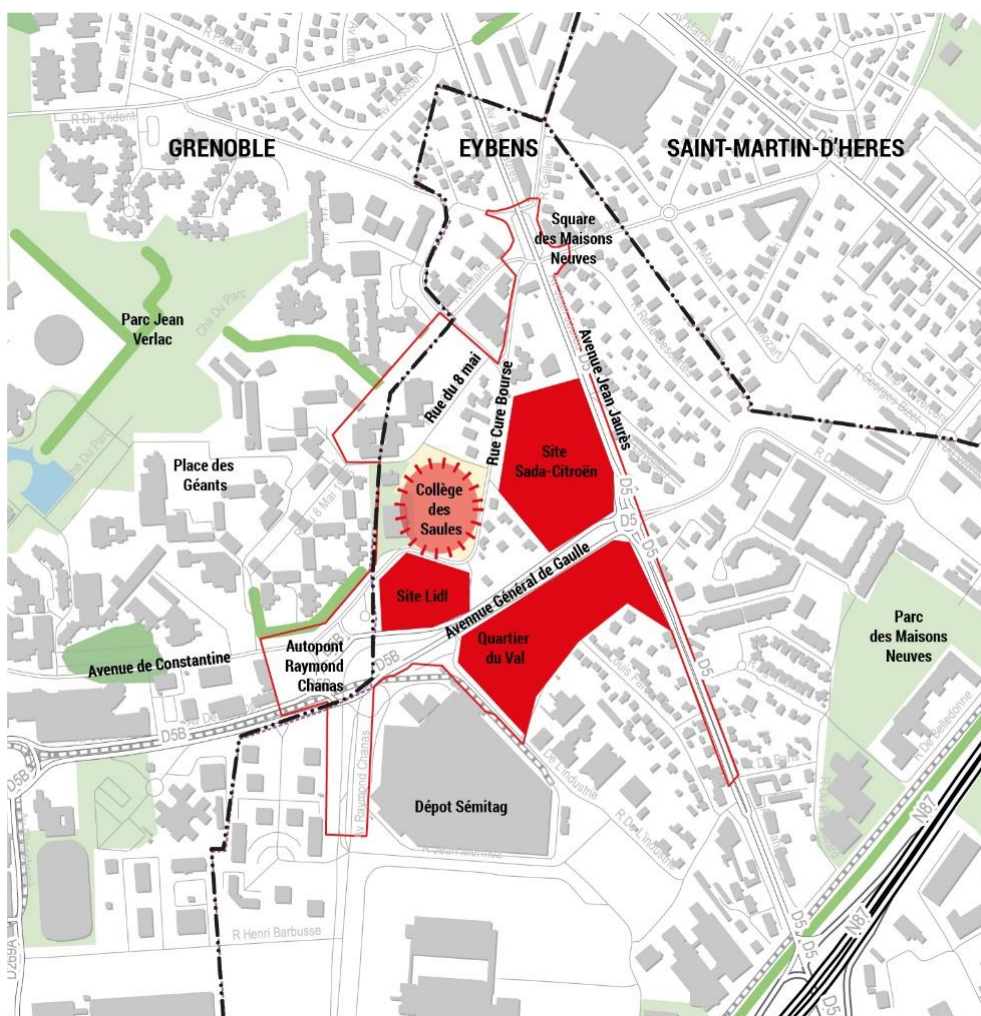
OAP20 – LES SAULES – LE VAL

→ Le périmètre de l'OAP20 « Les Saules – Le Val » se situe sur les communes d'Eybens et de Grenoble

SITUATION

Le territoire de l'OAP est situé :

- À l'Est de la « Centralité Métropolitaine Sud » / « GrandAlpe » du territoire de Grenoble-Alpes Métropole,
- Principalement au nord de la commune d'Eybens et en interface avec le quartier grenoblois des Géants de la Villeneuve de Grenoble,
- Sur l'axe métropolitain constitué de l'avenue Jean Perrot à Grenoble, puis de l'avenue Jean Jaurès à Eybens. Cet axe est également support de deux autres OAP communales (Les Javaux et le centre Bourg),
- Un secteur stratégique en raison de mutations foncières à moyen terme et du besoin de construction d'une nouvelle polarité de quartier entre des secteurs très hétéroclites et indépendants (secteur des Géants de la Villeneuve de Grenoble, zone d'activités de Cure-Bourse et autres tènements économiques majeurs (HP, SEMITAG), avenue Jean Perrot/ Jean Jaurès...).



Localisation du site « Les Saules – Le Val » à Eybens. Grenoble-Alpes Métropole

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

▪ Un secteur impacté par deux axes urbains majeurs

- Les avenues Jean Jaurès et du Général de Gaulle font parties de l'ossature viaire majeure de la métropole. À ce titre elles sont des supports privilégiés du développement des transports alternatifs performants (TC, cycles...). Les gabarits de voirie sont encore à préciser,
- D'importantes coupures urbaines isolent et morcellent le secteur (autopont rue Raymond Chanas, carrefour Av. du Général de Gaulle/ av. de Constantine, largeur importante des voiries périphériques, voie d'essai du tramway, emprises foncières impénétrables (SADA/Citroën, 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 des collèges des Saules depuis les axes majeurs...).

▪ Une nature à révéler et mailler

- Des espaces arborés confidentiels (jardins privés, alignements...) encadrés de tènements économiques très arides à l'est et au sud, d'un couvert végétal important du côté du parc Jean Verlhac.
- Des liaisons piétonnes peu lisibles et parfois confidentielles entre les différents secteurs du quartier, lui donnant peu de cohérence et d'identité.

▪ Un secteur très hétéroclite

- Coupé par une limite communale, le secteur est constitué au nord-est du quartier 2 de la Villeneuve de Grenoble auquel s'accrochent les collèges des Saules, tandis que des activités économiques et commerciales (Lidl – Sada/Citroën – 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,
- Du point de vue commercial, le pôle de la place des Géants est en perte de vitesse, le pôle de la place des Maisons Neuves se maintient et une moyenne surface (Lidl) propose de renouveler son bâtiment en lien avec l'évolution de leur concept de vente.



ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS



POINT DE VUE OUVERT ET LOCALISATION DE LA PRISE PHOTO



TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE



ALIGNEMENT D'ARBRES EXISTANT

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER



ENSEMBLE BÂTI HISTORIQUE COHÉRENT
(grande propriété entourée de parc, corps de ferme, etc.)



ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT
(ambiance de coeur d'îlot jardinée, effet de seuil, etc.)

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

vers Grenoble

PRINCIPALES DIRECTIONS



AXE STRUCTURANT PRINCIPAL



AXE SECONDAIRE

Illustrations des points de vue ouvert depuis le site Les Saules / Le Val



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

▪ Restructurer l'entrée Est de la Centralité Métropolitaine Sud / GrandAlpe

- En réduisant l'aspect routier des voies limitrophes au quartier (avenue Jean Jaurès et avenue Général de Gaulle) en anticipant les reconfigurations de voirie liées au développement des autres mobilités (circulations piétonnes, axes Chronovélo, ligne C4 et C6, futur BHNS...)
- En développant les qualités paysagères du site large dans l'esprit de parcs habités (transparences végétales des voiries vers l'intérieur des îlots actuels et à venir, préservations des vues depuis le quartier sur le grand paysage par des hauteurs différenciées des bâtiments...)
- En créant une identité de quartier autour des équipements publics majeurs (écoles...), de polarités économiques et commerciales à constituer ou confirmer autour d'espaces publics structurants,
- En constituant des fronts urbains sur des principes de compacité, de rez-de-chaussée actifs et de l'ordonnement du bâti en lien avec un « paysagement » des avenues (arbres d'alignement, platebandes, trouées végétales...)

▪ Assurer une meilleure cohésion urbaine en renforçant les liens entre les quartiers

- Par la suppression de l'autopont d'accès à la rue Raymond Chanas et la création d'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,
- Par un maillage paysagé piétons/cycles nord-est/sud-ouest (place des Maisons Neuves – rue Voltaire/ chemin des Alisiers – place des Géants) sans VL et TC,
- Par un maillage paysagé piétons/cycles nord-ouest/sud-est (parc de Jean Verlhac – rue Albert Camus – quartier du Val - parc des Maisons Neuves)
- Par des transparences viaires et/ou visuelles est/ouest entre la rue Cure Bourse et l'avenue Jean Jaurès
- Par des transparences viaires et/ou visuelles nord/sud entre le secteur des Saules et le secteur du Val.
- Par le réaménagement du carrefour entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue du Général de Gaulle afin de lui donner un caractère plus urbain.
- Par le réaménagement de 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.

▪ Renforcer la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle

- Par le confortement et/ou la création de centralités de proximité (commerces, équipements...) autour de l'îlot Lidl et autour de la place des Maisons Neuves en lien avec des espaces publics reconfigurés,
- Par des typologies d'habitat permettant une meilleure mixité sociale (habitat intermédiaire, maisons sur le toit...) de formes urbaines (îlots ouverts, fermés ou semi-fermés...) et d'espaces associés (jardins collectifs et/ou partagés).

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

SCHÉMA MODIFIÉ



ORIENTATIONS

- - - PÉRIMÈTRE DE L'OAP
- FOND DE PLAN**
 - BATI
 - PARCELLAIRE
 - LIMITE COMMUNALE
- ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS**
 - ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
 - ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE FONCTIONNELLE**
 - SECTEUR D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
- RENFORCER LE RÔLE FÉDÉRATEUR ET LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS**
 - PARC EXISTANT À VALORISER
 - VILLE PARC À DIFFUSER
 - MISE À JOUR DU VERDERET
 - ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER
 - ▶▶▶ MAIL ET OUVERTURE PAYSAGÈRE À CRÉER POUR RELIER AUX PARCS URBAINS MAJEURS ACCESSIBLES AUX MODES ACTIFS
- RENFORCER LA QUALITÉ DU MAILLAGE VIAIRE**
 - ▶▶▶ CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER
 - ▶▶▶▶▶ VOIE SECONDAIRE/ DE DESSERTE ASSOCIÉE À DES CONTINUITÉS PIÉTON/CYCLES À CRÉER OU À REQUALIFIER
 - ▶▶▶▶▶ AXE STRUCTURANT À REQUALIFIER EN AVENUE URBAINE APAISÉE POUR LES MODES ACTIFS
 - CARREFOUR À REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET SÉCURISÉ
- FRONT BATI STRUCTURANT PARTICIPANT À L'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC**
 -
- IMPLANTATION DISCONTINUE DES CONSTRUCTIONS À PRIVILÉGIER**
 -
- VITRINES ACTIVES SUR ESPACES PUBLICS**
 -
- ESPACE PUBLIC URBAIN À REQUALIFIER OU À CRÉER**
 -

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

Dispositions réglementaires	Précisions concernant le site
Plan de zonage	UC1an, UC1n, UE4
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	Non
Plan de l'OAP paysage et biodiversité	Carnet de paysage « Confluence grenobloise »
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.

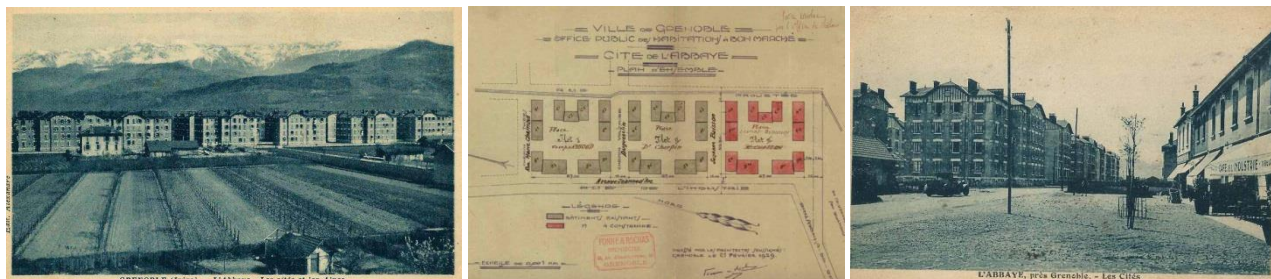


Localisation du secteur « Abbaye » à Grenoble. Grenoble-Alpes Métropole

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'îlots 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 Bonnevey, 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 culturels et culturels, 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

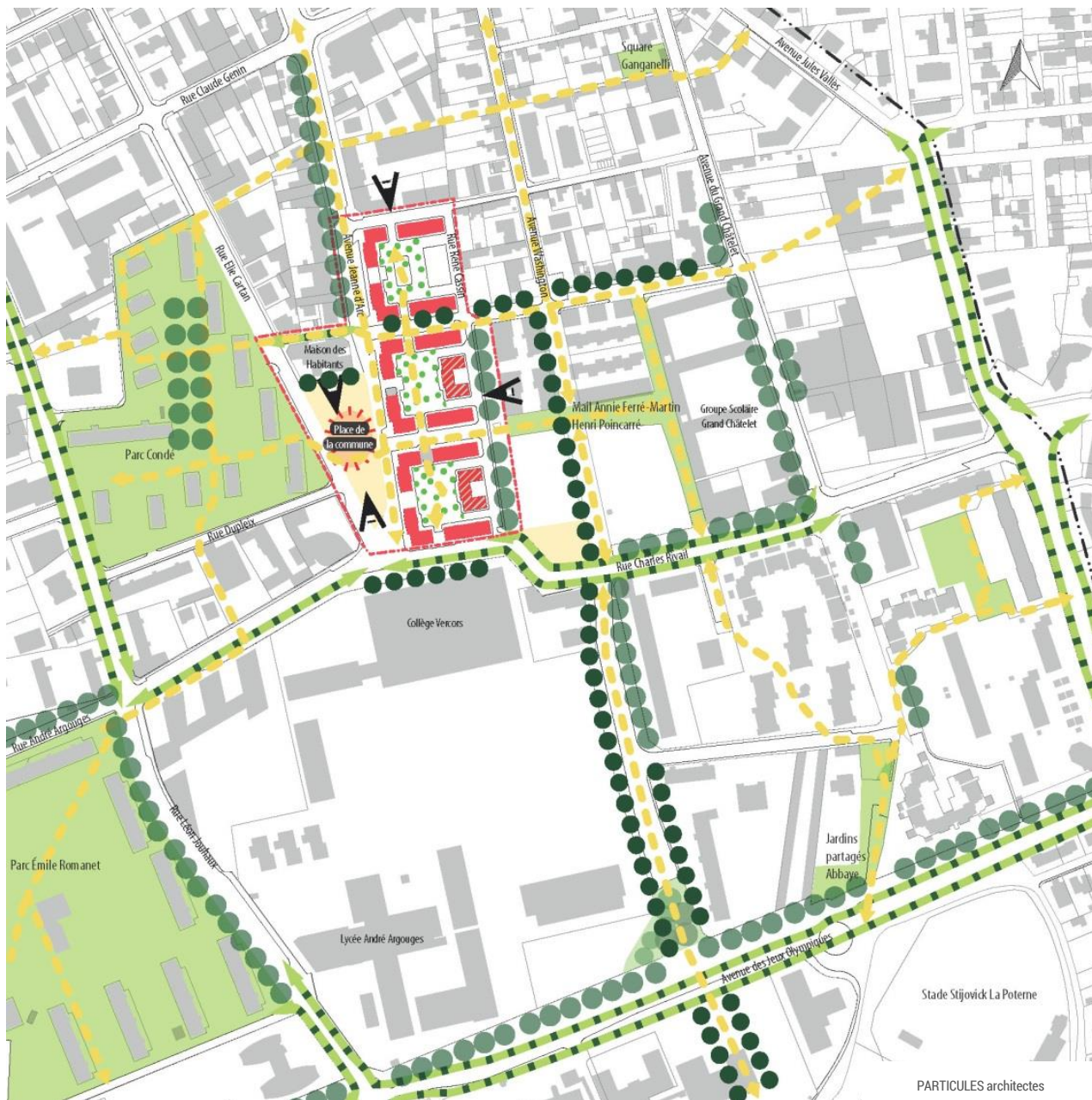
Des continuités à construire avec le quartier Chatelet

- 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





PARTICULES architectes





ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

-  POLE STRUCTURANT DE PROXIMITE
-  PLACE DE QUARTIER




CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

-  PARCOURS PIÉTONS/ CYCLES
-  CONTINUITÉ PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER OU À VALORISER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

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

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/ PAYSAGER

-  BÂTI EXISTANT CONSERVÉ
-  ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT (COEUR D'ÎLOT ABBAYE)
-  BÂTI VOUÉ À LA DÉMOLITION

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE

-  PARCS ET JARDINS PUBLICS

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 Châtelet.
- **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



PARTICULES architectes

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT
- ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
- LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS
- CONTINUITÉ PIÉTONNES/CYCLES À CRÉER OU À VALORISER
- PRINCIPE D'ACCÈS VÉHICULES À CRÉER

ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS 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 AMÉNAGÉE PAYSAGÈRE À CRÉER

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI

- PRINCIPE D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS AVEC FAÇADES ARRIÈRES OUVERTES SUR JARDINS EN CŒUR D'ÎLOT

PÉRIMÈTRE DE LOAP

SIMULATION DES PRINCIPES DE L'OAP



ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

- **Capacité**
 - 12 bâtiments en réhabilitation (environ 166 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

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'agrement 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,

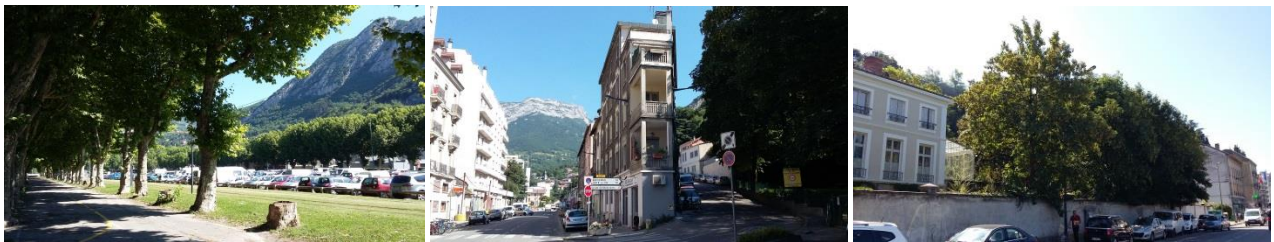
- Une Porte de France, à la fois un des premiers Monuments Historiques découvert en entrant dans Grenoble par cette voie et point de passage obligé pour pénétrer dans le cœur grenoblois, implantée au milieu d'un échangeur autoroutier qui dégrade l'image du quartier et isole celui-ci de son environnement (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 épaissement 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 constituant et le composent (la Grande Esplanade, l'îlot 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

SITE DE PROJET

CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAUX

- PARCOURS PIÉTONS/CYCLES
- Vers Fontaine** PRINCIPALES DIRECTIONS
- AXE STRUCTURANT PRINCIPAL
- AXE SECONDAIRE
- ARRRET DE TRAMWAY

PATRIMOINE ET PAYSAGE BÂTI/URBAIN

- PATRIMOINE CLASSÉ AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES
- PATRIMOINE CLASSÉ AU TITRE DE L'AVAP
Immeuble d'intérêt patrimonial remarquable
- Immeuble d'intérêt patrimonial ordinaire

ARMATURE PAYSAGÈRE STRUCTURANTE

- POINT DE VUE OUVERT SUR LE PAYSAGE LOINTAIN
- PARCS ET JARDINS PUBLICS
- TRAME BLEUE EXISTANTE

ÉLÉMENTS DE FOND DE PLAN LÉGENDÉS

- LIMITE COMMUNALE

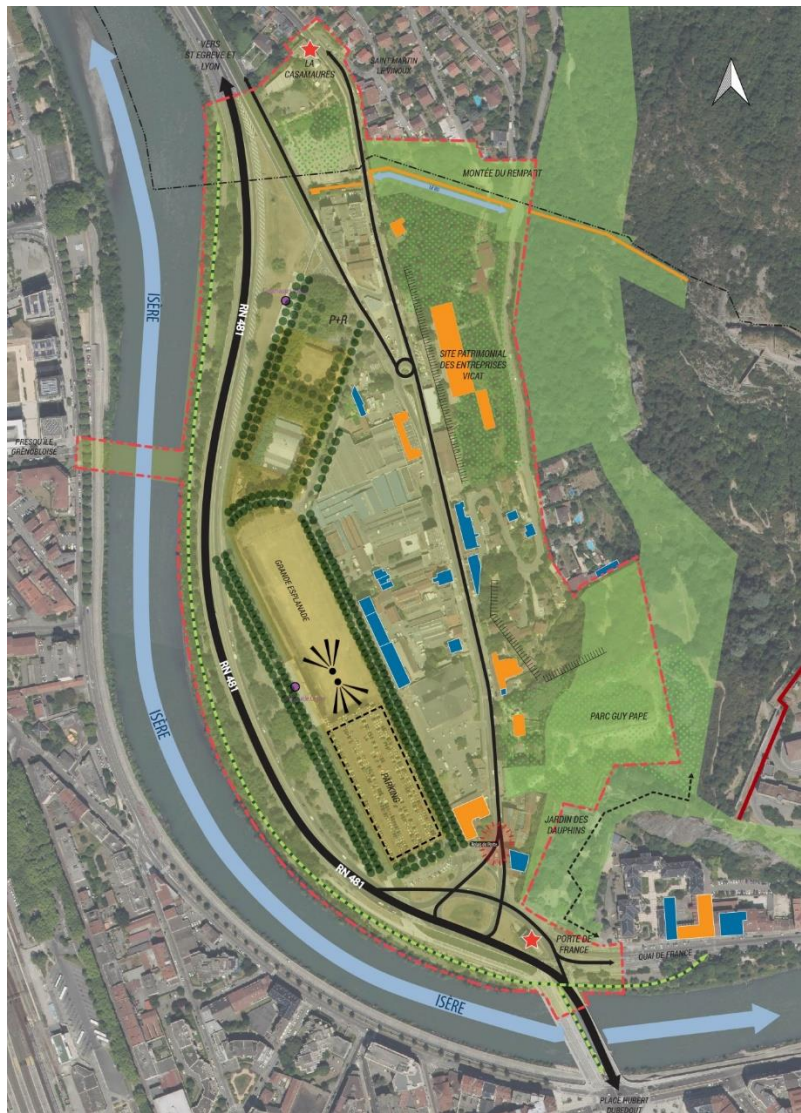
ENVIRONNEMENT ET ÉLÉMENTS NATURELS

- TALUS ET REMODELAGE POSSIBLE DU RELIEF
- ALIGNEMENT D'ARBRES PROTÉGÉ À L'AVAP
- TRAME VÉGÉTALE EXISTANTE
- RIVIÈRE / RUISSEAU
- ÉLÉMENT D'AMBIANCE STRUCTURANT

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES STRUCTURANTS

- PÔLE STRUCTURANT DE PROXIMITÉ
- ESPLANADE MINÉRALE
- PARKING DE L'ESPLANADE

ANALYSE PAYSAGÈRE DU SITE



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

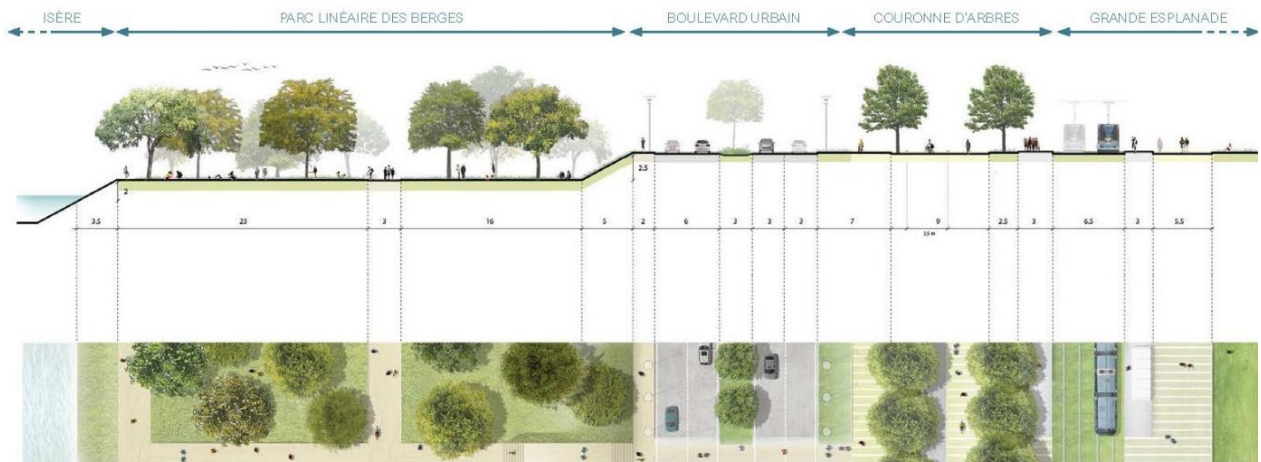
- Par une coupure végétale proposant un parcours étagé faisant le lien entre Bastille et Isère (le Parc de la Casamaures), au nord du quartier, valorisant le patrimoine naturel et historique (La Casamaures, site Vicat), les anciens remparts et le ruisseau de la Chartreuse ré-ouvert dans sa partie basse.
- 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.

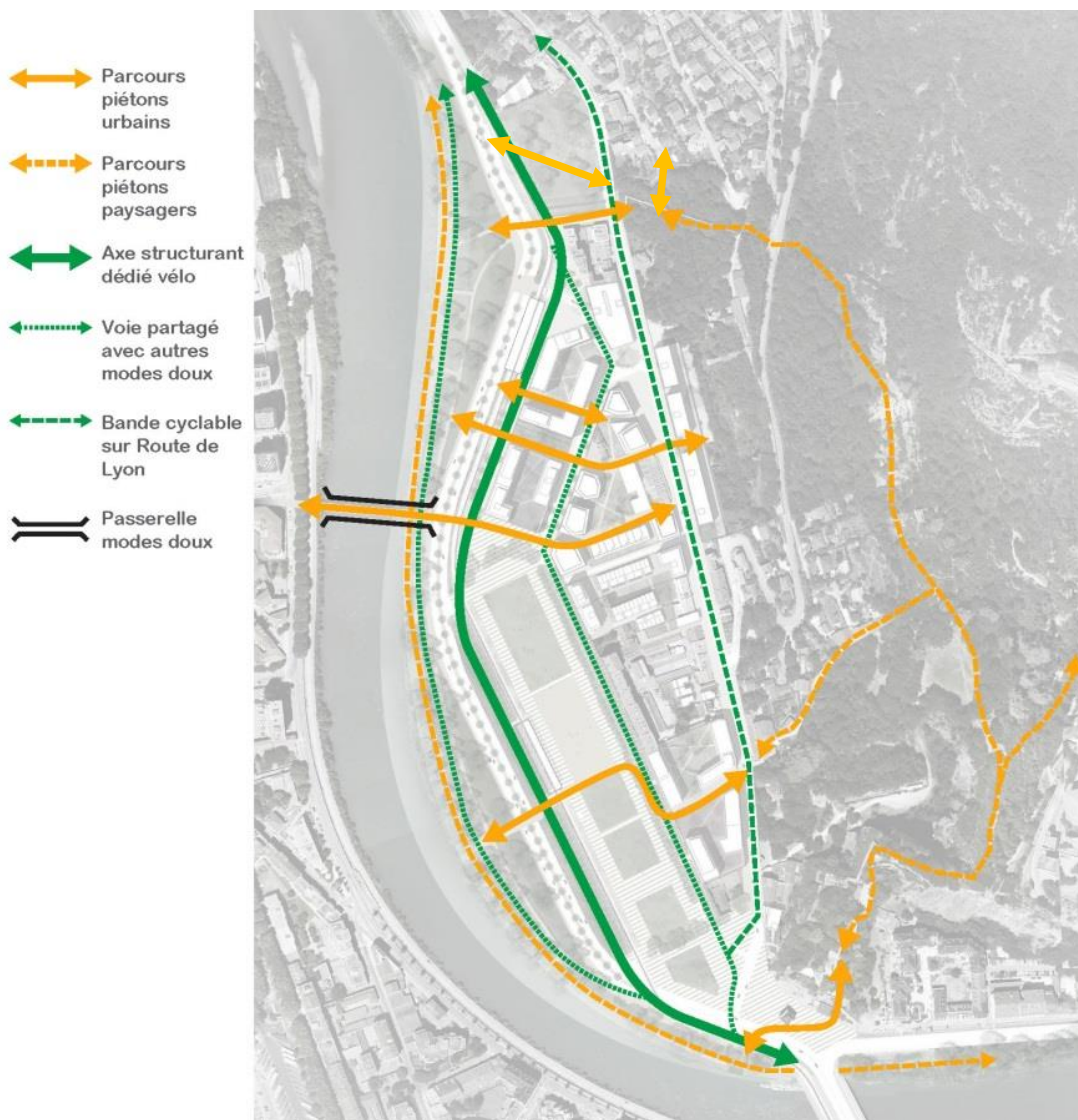
▪ **Repenser les parcours automobiles à travers et sur le quartier**

- 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'île) 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'îlot 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).

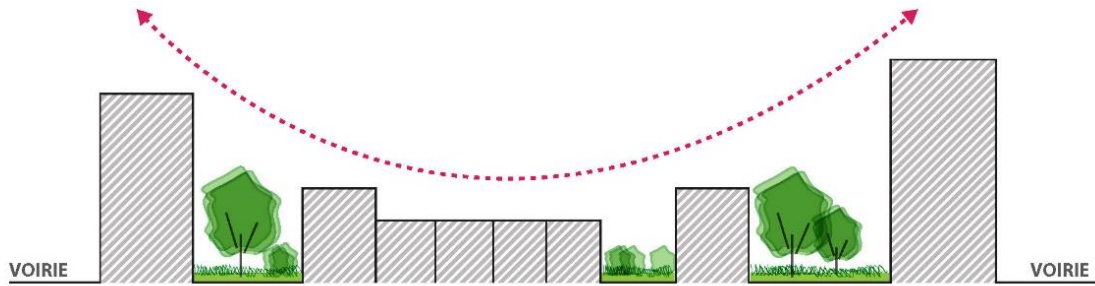
- **Mailler le quartier au niveau des Ateliers Municipaux**
 - Par la création d'une opération d'habitat intégrant la création d'un maillage viaire entre la route de Lyon et le Bd de l'Esplanade.
 - Par la requalification de l'îlot autour de cette voie de desserte pour assurer une implantation harmonieuse en vis-à-vis avec l'opération de logements réalisé sur l'îlot « 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'îlot 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

-  Casernes ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN
-  POINT M RELOCALISÉ






CONNEXIONS ET MAILLAGE RÉSEAU

-  ITINÉRAIRES PIÉTONS/CYCLES EXISTANTS
-  CONTINUITÉS PIÉTONNES/CYCLES À 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-CHAUSSEE D'UNE OPÉRATION BÂTIE
-  BATIMENT PATRIMONIAL À VALORISER
-  LINÉAIRE COMMERCIAL EXISTANT
-  REZ-DE-CHAUSSEE 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'ÎLOT PAYSAGÉ
-  CARREFOUR À REQUALIFIER EN ESPACE PUBLIC APPAISE 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'ÉCOULEMENT D'EAUX PLUVIALES À PRENDRE EN COMPTE

 PÉRIMÈTRE DE L'OAP

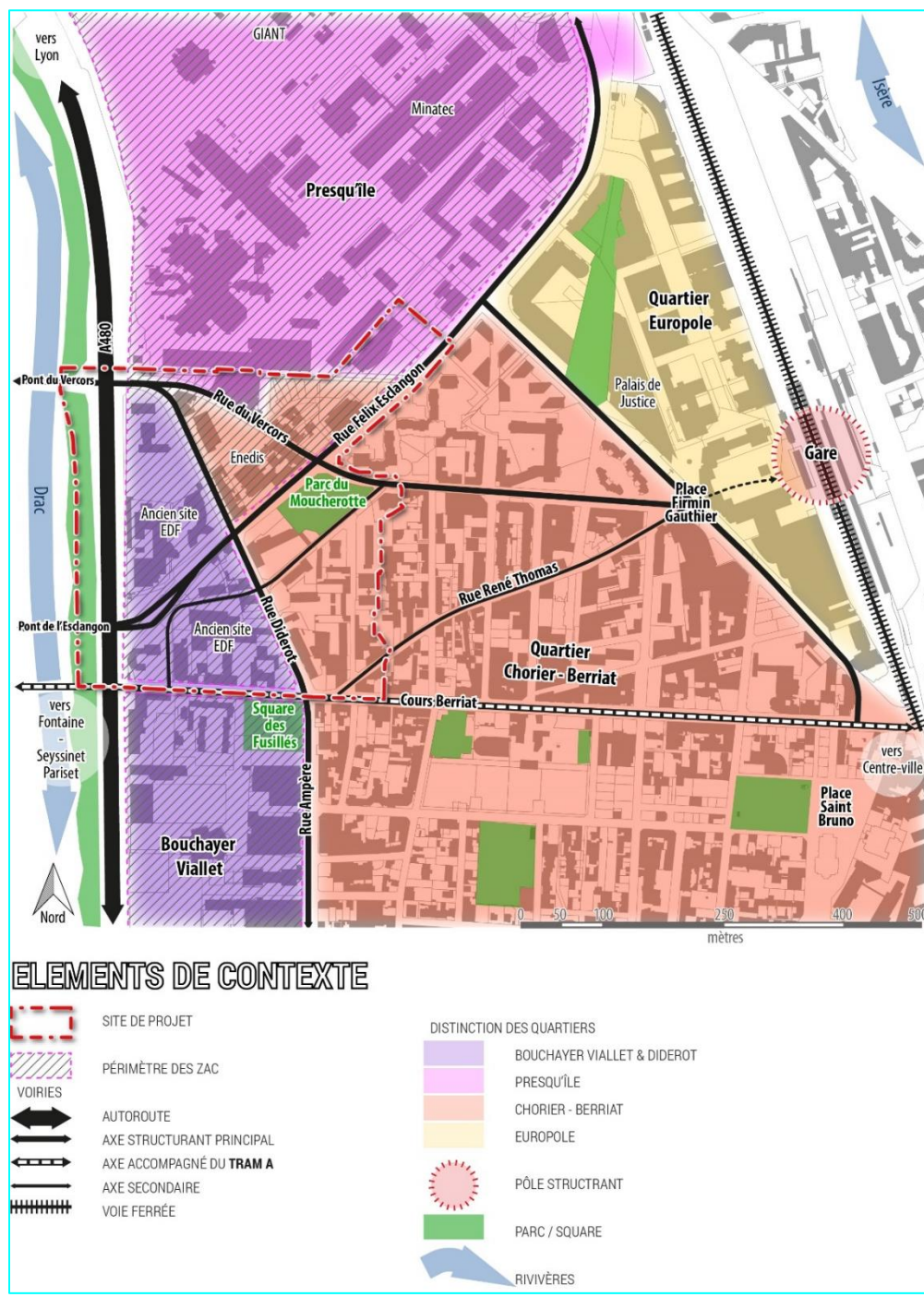
RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OAP

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'île), et fait également le lien avec le quartier Berriat, ancien faubourg urbanisé progressivement à partir de la fin du 19^e 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 1^{er} et 2^e 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 XX^e 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, maîtrisés 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'île 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 (projet de 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 enserment 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.

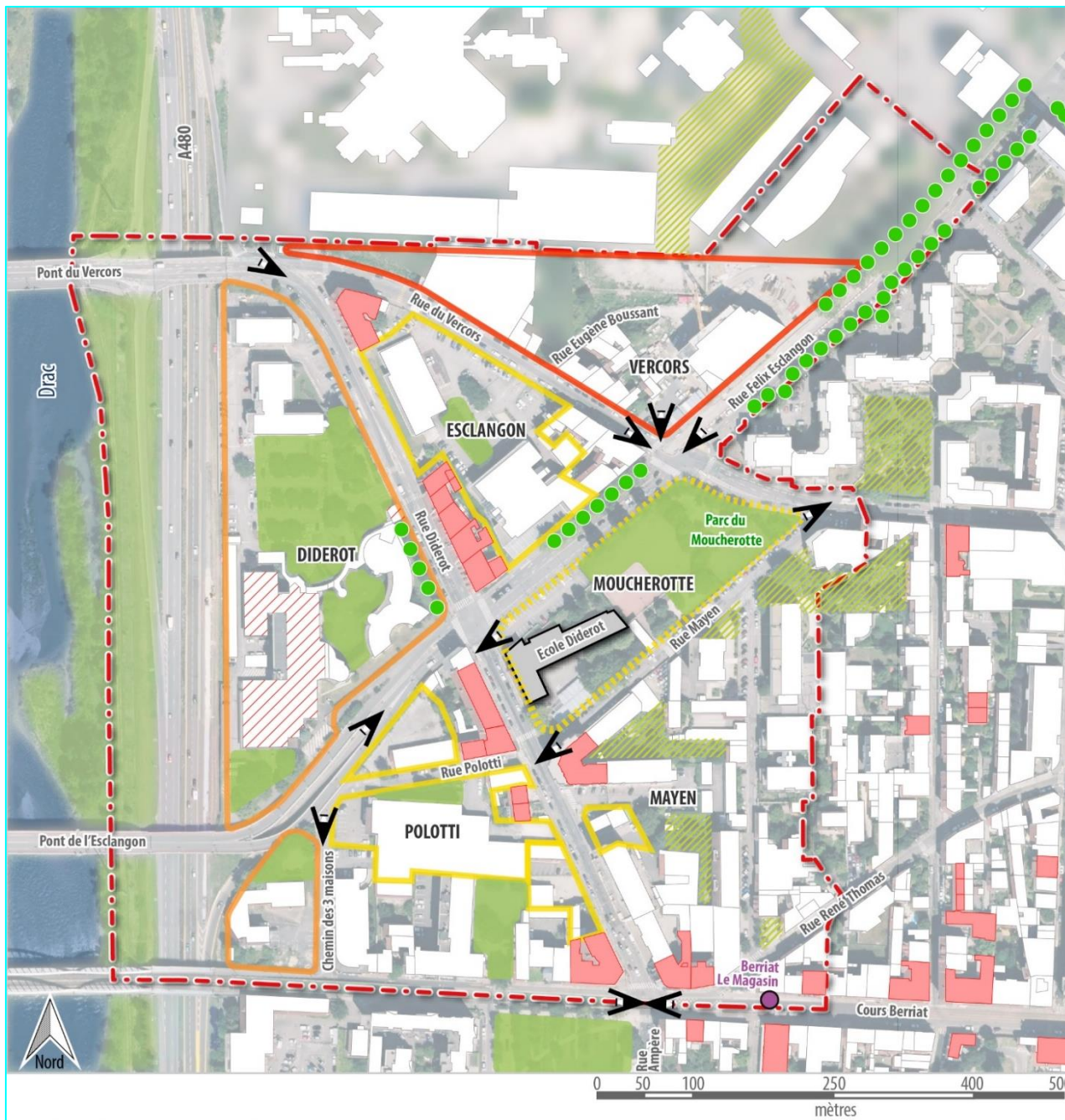
▪ **Patrimoine végétal : un héritage morcelé et diffus**

- 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 privés, 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 PROTÉGÉS AU PLUI

▲ VUES VERS LES MASSIFS

LES ORIENTATIONS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

▪ 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 Esclançon rattachant 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'identification 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 Esclançon
- Par l'aménagement d'une chronovélo sur le pont Esclançon, 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 Esclançon/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 Esclançon 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 épandage 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.

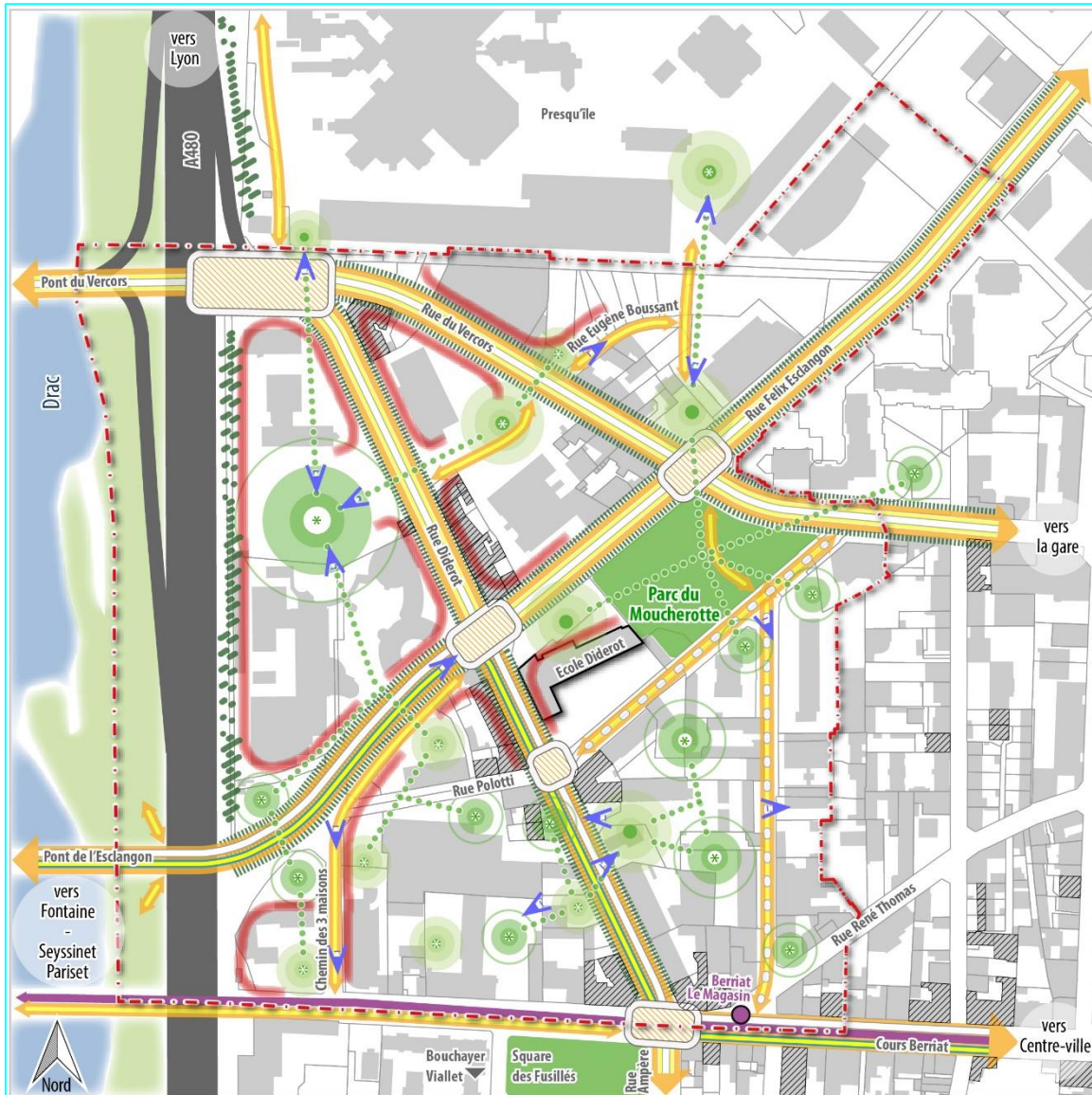
▪ L'îlot Moucherotte : le poumon vert du quartier au cœur de la trame verte et bleue

- 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.

SCHEMA D'AMENAGEMENT



ORIENTATIONS

--- PÉRIMÈTRE DE L'OAP

QUALITÉ ARCHITECTURALE

- BÂTI EXISTANT À VALORISER
- FACADE URBAINE EN ENTRÉE DE VILLE À REQUALIFIER

ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

- ÉQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

PRÉCISION DES COULEURS DE LÉGENDE

- CHEMINEMENT PIÉTON
- CIRCULATION CYCLE
- CIRCULATION VÉHICULE MOTORISÉ

CONNEXIONS ET MAILLAGE VIAIRE

- CARREFOUR À SÉCURISER AU PROFIS DES MODES ACTIFS
- AXE STRUCTURANT À RÉAMÉNER AU PROFIS DES MODES ACTIFS AVEC UNE VOIE CYCLE CHRONOVÉLO
- LIGNE DE TRAM A
- AXE STRUCTURANT À RÉAMÉNER AU PROFIS DES MODES ACTIFS AVEC UN TRACÉ CYCLE BIDIRECTIONNEL
- AXE À DOMINANTE PIÉTON (TYPE ESPACE DE RENCONTRE)
- CHEMINEMENT POUR MODES ACTIFS

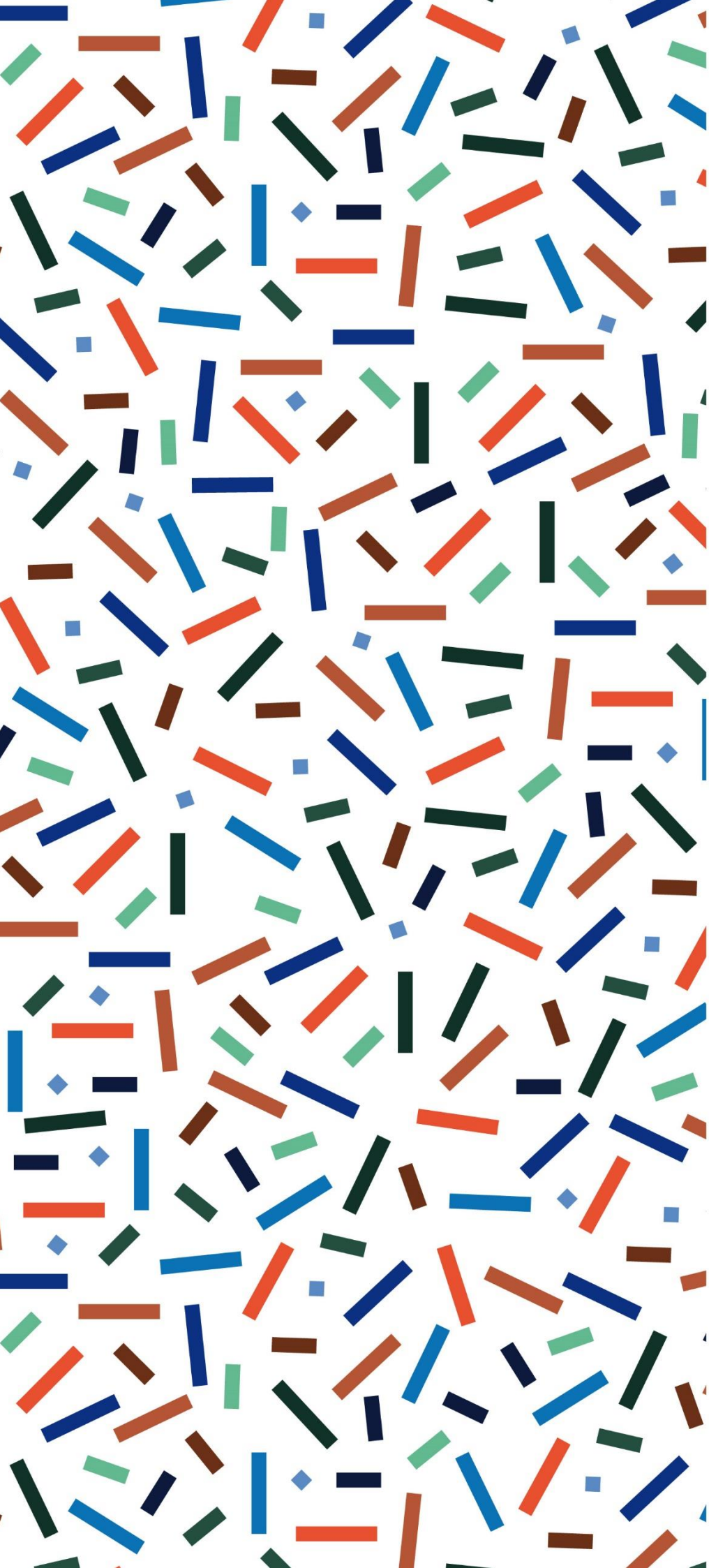
TRAME VÉGÉTALE ET PAYSAGÈRE

- PARC / SQUARE PUBLIC EXISTANT À CONFORTER
- ESPACE VÉGÉTALISÉ ET PAYSAGER EXISTANT À CONFORTER
- ESPACE VÉGÉTALISÉ ET PAYSAGER À DÉVELOPPER
- FONCIER PRIVÉ
- CONTINUITÉ PAYSAGÈRE ENTRE LES DIFFÉRENTS ESPACES VERTS À CRÉER
- TRAME ARBORÉE À CRÉER LE LONG DES AXES DE CIRCULATION
- TRAITEMENT PAYSAGER DE L'INTERFACE AVEC L'A480
- TRAME PAYSAGÈRE À CONNECTER VISUELLEM

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES 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





L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE



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