

## PLAN LOCAL D'URBANISME DE VOREPPE

### 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

---

#### Modification simplifiée n°2, 3 & 4

VU pour être annexé aux délibérations n°9172, n°9173 et n°9174 d'approbation des modifications simplifiées n°2, n°3 et n°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Voreppe en date du 27 mai 2021

Luc RÉMOND,  
Maire de Voreppe



<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>2. RAPPEL DU P.A.D.D. ....</b>	<b>5</b>
<b>3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>8</b>
<b>3. 1. L'intégration paysagère .....</b>	<b>8</b>
<b>3. 2. La greffe viaire .....</b>	<b>8</b>
<b>3. 3. La mixité et la diversité des formes d'habiter.....</b>	<b>11</b>
<b>3. 4. L'émergence d'espaces publics.....</b>	<b>13</b>
<b>4. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....</b>	<b>14</b>
<b>4. 1. Le secteur du « Champ de la Cour » .....</b>	<b>15</b>
4. 1. a. Le site et son contexte réglementaire .....	15
4. 1. b. La structure paysagère existante et à venir .....	18
4. 1. c. Connexions et principes de mobilité.....	19
4. 1. d. La programmation envisagée.....	22
<b>4. 2. Le secteur de « Bourg Vieux / Pignégy / Volouise » .....</b>	<b>24</b>
4. 2. a. Le site et son contexte réglementaire .....	24
4. 2. b. La structure paysagère.....	26
4. 2. c. Connexions et principes de mobilité.....	27
4. 2. d. La programmation envisagée.....	29
<b>4. 3. Le secteur du « Centre élargi » (axe citoyen).....</b>	<b>30</b>
4. 3. a. Le site et son contexte réglementaire .....	30
4. 3. b. Connexions et principes de mobilité.....	32
4. 3. c. La programmation envisagée.....	35
<b>4. 4. Le secteur de « Brandegaudière » .....</b>	<b>37</b>
4. 4. a. Le site et son contexte réglementaire .....	37
4. 4. b. La structure paysagère du site.....	39
4. 4. c. La programmation envisagée.....	40
<b>4. 5. Le secteur des « Rayettes » .....</b>	<b>42</b>
4. 5. a. Le site et son contexte réglementaire .....	42
4. 5. b. La trame viaire et la programmation envisagées .....	43

**4. 6. Le secteur de la « ZAC de l'Hoirie » ..... 44**

- 4. 6. a. Objectifs des aménagements :.....44
- 4. 6. b. Le site et son contexte règlementaire .....45
- 4. 6. c. La structure paysagère : .....46
- 4. 6. d. Les connexions et les principes de mobilité :.....46
- 4. 6. e. Organisation interne du projet :.....47
- 4. 6. f. La programmation envisagée :.....47

**4. 7. Le secteur du « Chevalon Nord » ..... 49**

- 4. 7. a. Le site et son contexte règlementaire .....49
- 4. 7. b. La trame viaire et la programmation envisagées .....50

# 1. PREAMBULE

Les modifications du Code de l'urbanisme issues des lois du 13 décembre 2000 (dite loi SRU), du 2 juillet 2003 (dite loi Urbanisme et Habitat) et de leurs décrets d'application, introduisent dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) deux pièces supplémentaires par rapport aux Plans d'Occupation des Sols (POS) :

- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Ces dernières, facultatives dans le cadre de la loi SRU, constituent depuis la loi ENE du 12 juillet 2010, une pièce obligatoire du PLU. Nous parlerons dès lors, d'orientations d'aménagement et de programmation devant exprimer des principes d'aménagements et d'organisation spatiale à l'échelle des sites qualifiés de stratégiques.

Selon l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement doivent être compatibles avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

« 1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, à réhabiliter, à restructurer ou à aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement ».

## 2. RAPPEL DU P.A.D.D.

Le projet propose un phasage des développements de l'habitat, comme suit :

### A court et moyen terme :

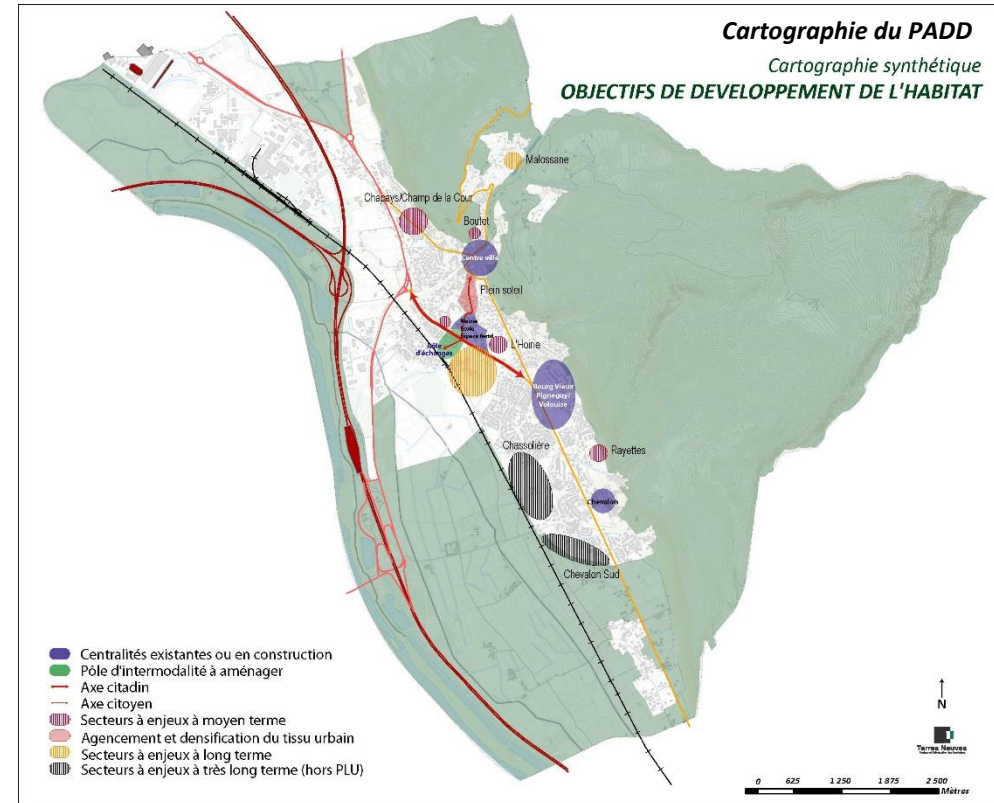
- l'organisation et l'intensification du centre urbain élargi, autour de l'axe citoyen, entre le bourg et le quartier de la gare, et via la ZAC de l'Hoirie,
- le réinvestissement urbain du secteur de Bourg Vieux/Pignégy/Volouse,
- le confortement du Chevalon,
- le réinvestissement urbain du secteur Chapays / Champ de la cour,
- l'urbanisation des secteurs du Boutet, de Morletière et des Rayettes,
- le comblement des dents creuses des espaces bâtis existants en zones urbaines,
- la réflexion globale autour du « triangle » gare, liée à l'aménagement du pôle d'échanges et au déplacement de la surface commerciale.

### A long terme :

- l'urbanisation du site de Malossane le Bas, tributaire de la réalisation d'une voie de desserte du secteur, et de la continuité modes doux avec le bourg,
- secteur du quartier Gare/Chessières, lié à l'évolution du site industriel « VICAT » et au projet de doublement de la voie ferrée.

### A très long terme, en dehors de l'échelle de temps du PLU :

- l'urbanisation des sites de Chassolière et du Chevalon Sud.

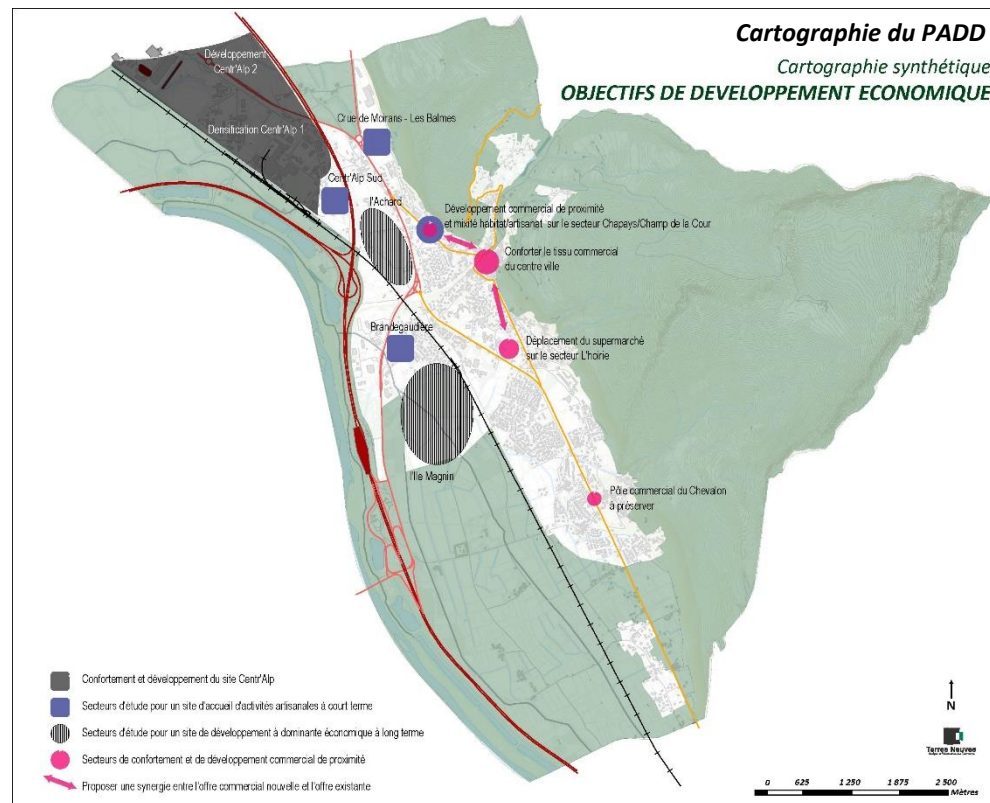


Le projet propose un phasage des développements économiques comme suit :

A l'échelle de temps du PLU, le développement économique en zone d'activités s'organise au sein des sites suivants :

- le site de l'Île Gabourd constitué,
- la densification du site de Centr'Alp 1 et la concrétisation de Centr'Alp 2,
- le développement de sites d'accueil d'activités artisanales, sur les secteurs de Brandegaudière, de Centr'Alp Sud ou de la Crue de Moirans/Les Balmes, selon la stratégie de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV),
- la constitution d'un quartier mixte sur le secteur du Champ de la Cour.

Hors d'échelle de temps du PLU, et selon la politique de développement économique de la CAPV, les secteurs de l'Achard et l'Île Magnin sont ciblés.



Ce phasage nécessite une attention particulière sur 7 sites, aux vocations différenciées (cf. cartographie ci-contre) :

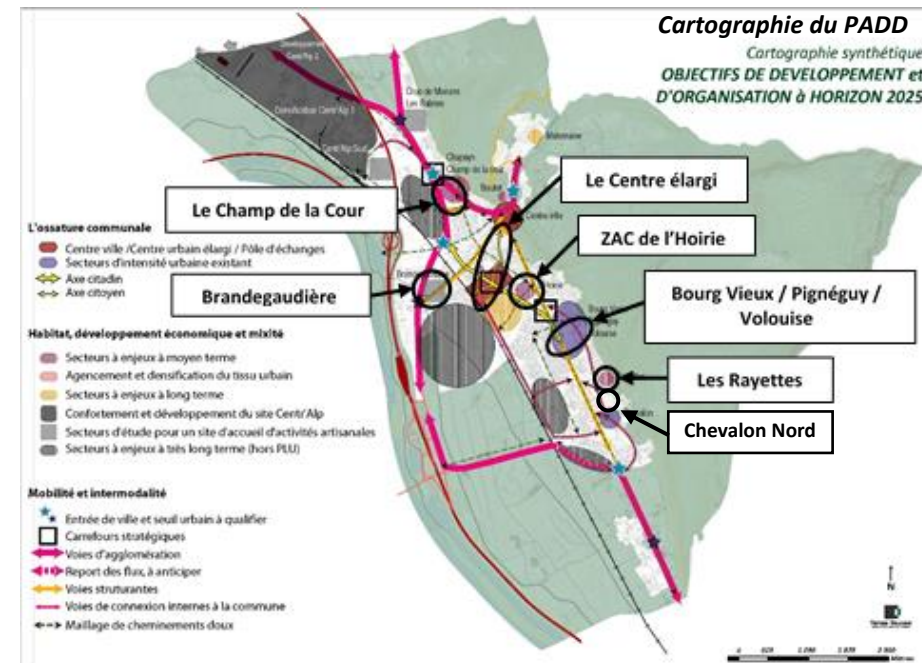
- le Champ de la Cour,
- le centre élargi (axe citoyen),
- Bourg Vieux / Pignéguay / Volouise,
- Brandegaudière,
- les Rayettes,
- Chevalon Nord
- la ZAC de l'Hoirie.

Ces sites doivent être conçus comme des quartiers à part entière. Il est donc essentiel d'articuler ces opérations avec le tissu urbain existant :

- en assurant des continuités de voiries et d'axes doux,
- en organisant les implantations et les volumes bâtis,
- en créant des relations visuelles qui ancrent symboliquement l'opération dans les éléments identitaires du secteur.

Le présent document s'organise en deux parties :

- un ensemble de principes d'aménagement que le PLU recommande dans le cadre de l'urbanisation de secteurs d'urbanisation,
- les orientations d'aménagement par secteur, exprimant le parti pris à respecter dans le cadre de l'aménagement de chaque site.



# 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

## 3.1. L'intégration paysagère

Les lieux ont une histoire associée à des éléments de composition spécifiques. La qualité d'un projet réside dans sa capacité à intégrer un programme d'aménagement dans un site, tout en révélant et en valorisant ses éléments identitaires. Aussi, est-il essentiel d'inscrire toute forme d'aménagement en planifiant les lieux de vie de demain selon les "murs porteurs" du site notamment : la topographie, la végétation et les perspectives visuelles. Par ailleurs, il ne doit pas être « autobloquant » et permettre des évolutions et connexions futures.

Notamment, la préservation de structures végétales existantes, autant que possible, permettra :

- d'offrir un paysage végétal conséquent, et donc économique en plantations nouvelles,
- de faciliter l'intégration de constructions dans le paysage,
- de définir les premières lignes d'organisation urbaine ou de composition d'ensemble (limites paysagères flexibles, encadrement végétal naturel ...)

L'opération devra ainsi s'enrichir du paysage environnant, en le laissant pénétrer au cœur du futur quartier (au lieu de lui tourner le dos), grâce à :

- des perspectives visuelles qui offrent à l'habitant la sensation d'être au cœur d'un espace de grande valeur ;
- des façades orientées vers le grand paysage.

## 3.2. La greffe viaire

Quel que soit le type de voie publique créée, son gabarit et son aménagement doivent être étudiés en rapport avec :

- le nombre de logements et d'habitants ou d'activités à desservir, afin d'anticiper les flux de circulation induits,
- le choix de la place accordée à la voiture, au piéton et au cycliste ou au transport en commun,
- l'usage et la fonction accordés à la voie, entre axe structurant, secondaire ou de desserte.

Le maillage viaire doit contribuer à la greffe urbaine du quartier, en s'insérant dans la continuité du réseau existant. Il doit être hiérarchisé et organisé à l'échelle de l'opération et assurer la connexion du quartier avec le centre-ville et les quartiers voisins. Comme cela a été dit, il ne doit pas obérer l'avenir.

La réflexion relative au maillage viaire doit être conjointe avec le développement d'un réseau de cheminements doux. Ces chemins pour piétons et cyclistes, destinés aux déplacements quotidiens, doivent allier efficacité et agrément ; le trajet doit être le plus direct possible vers les équipements, services et commerces.

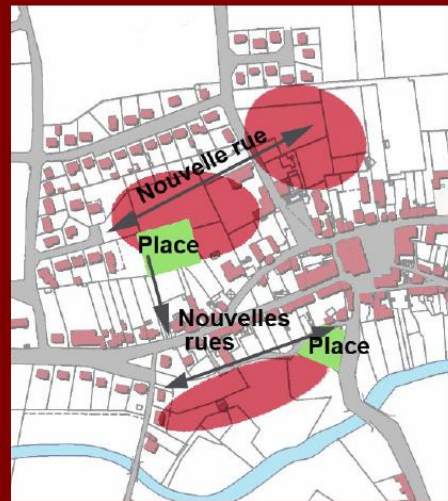


**Favoriser les liaisons inter quartiers**

**Penser aux liaisons entre les nouveaux quartiers et le bourg actuel**

Le but d'une extension, c'est de créer un nouveau quartier, il est donc nécessaire, lorsque l'on étudie son projet, de réfléchir à la façon dont il va se relier au reste du bourg.

Le tracé des rues doit permettre une bonne insertion des nouveaux habitants dans la population du bourg : prévoir une place à l'intersection du nouveau quartier et de l'ancien, des liaisons piétonnes, une desserte judicieuse vers les équipements publics et les commerces du centre,.....

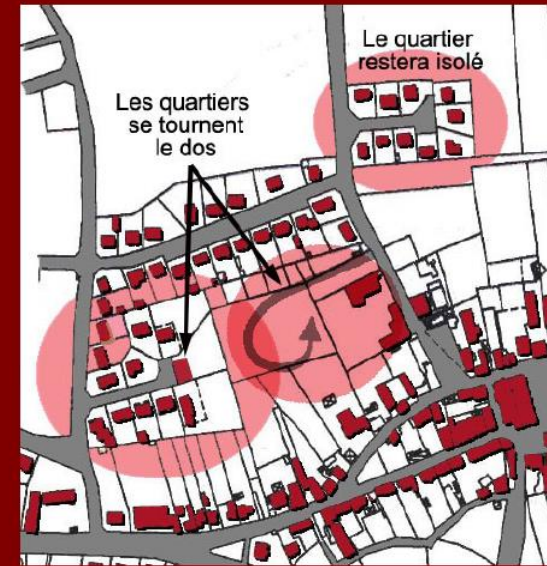


**Eviter les culs de sac**

L'absence de projet global entraîne souvent une urbanisation au coup par coup autour d'une voie en cul de sac.

La réalisation d'une telle voirie n'est pas satisfaisante car elle ne prend pas en compte la dimension collective à l'échelle du bourg.

Elle contribue à faire de chaque lotissement une opération autonome qui rend souvent difficile l'insertion des nouveaux habitants dans la vie du bourg.



Le premier cul de sac en entraîne vite un autre

**Hiérarchiser le réseau viaire dans le respect du schéma fonctionnel de la voirie défini par le Plan Local de Déplacement (PLD) approuvé le 25/06/2012**

Quatre types de voies ont été définis en fonction des vocations d'usage souhaité afin d'y faire correspondre les principes d'aménagement.

- **Voies d'agglomération**

Ces artères principales ont une vocation de transit important et seront traitées en conséquence par des zones de limitation de la vitesse à 50 km/h voire 70 km/h.

Des aménagements en site propre pour les modes actifs sont préconisés. La séparation des cycles et des piétons doit être étudiée au cas par cas en fonction des usages de l'itinéraire.

- **Voies structurantes**

Ces axes sont des artères importantes, avec une fonction de transit en milieu urbain marqué, qu'il convient d'aménager à 50 km/h. Ces voies seront prioritaires par rapport à la desserte locale et à la distribution mais céderont la priorité aux voiries d'agglomération aux intersections.

La prise en compte du contexte urbain et de l'importance du trafic supporté sont les principales caractéristiques de ces voies.

Cependant les aménagements de ces voies, dans le but de créer ou conforter une offre TC, devront répondre aux enjeux d'intégration de ces circulations pour les riverains et usagers (sécurité, bruit...)

- **Voies de distribution**

Ces voies urbaines de second ordre ont une fonction importante de distribution. Elles ont vocation à être aménagées de manière à ce que la mixité d'usage soit sécurisée. Pour cela, des zones 30 seront

aménagées prioritairement même s'il sera possible sur certains axes de conserver une limite de vitesse à 50 km/h.

La principale caractéristique de ces voies est la faible capacité structurelle qu'offre le gabarit actuel en décalage avec les enjeux de distribution fine nécessaire pour les Transports en Commun notamment. Ces voies peuvent être des itinéraires bis pour une distribution communale.

Un périmètre de zone 30 est défini autour du centre historique (haut de l'avenue Chapays, haut de l'avenue de Stalingrad, quai Dr Jacquin, rue Achard et axe citoyen (rues de Plein Soleil et de Nardan), pour lequel une programmation est recommandée. Pour les autres voies de distribution, il s'agit uniquement d'un cadre d'aménagement pour les zones urbaines ne faisant pas l'objet d'une programmation.

Une attention particulière sera apportée à l'axe citoyen mettant en lien la Gare, la Rue de Nardan et la rue de Plein Soleil, axe d'organisation de la nouvelle centralité entre la gare et le bourg.

- **Voies de desserte locale**

Ces voies ont vocation à présenter une circulation de desserte locale, apaisée, permettant une cohabitation spontanée et sécurisée des usages. Des aménagements en zones 30 ou zones de rencontre sont préconisés.

Il s'agit de voies en bout de chaîne qui n'ont pas vocation à supporter du transit. Une attention particulière sera portée sur les risques de report de transit sur ces voies lors des modifications de plans de circulation.

### 3. 3. La mixité et la diversité des formes d'habiter

La mixité des formes d'habiter relève de deux éléments :

- la notion de **typologie d'habitat** devant assurer un parcours résidentiel complet entre accession et location, et entre logements à vocation sociale ou non ;
- la notion de **formes urbaines** induisant des volumes bâtis, des orientations et des aspects extérieurs différenciés et variés.

La recherche de mixité dans les typologies d'habitat est un objectif majeur du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, qui doit donc être travaillée dans chaque opération d'aménagement, dans chaque programmation de nouveaux quartiers résidentiels.

La mixité des formes urbaines induit d'explorer toutes les catégories :

Pour l'**habitat individualisé**, un découpage parcellaire optimisé permet d'économiser l'espace :

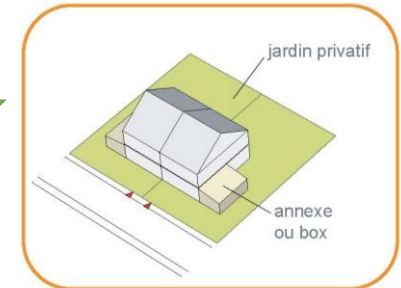
- en réduisant la part donnée à la voirie ;
- en réduisant la taille des parcelles tout en ménageant des espaces privatifs intimes et généreux ,
- en travaillant sur l'implantation des constructions et l'organisation des parcelles, afin de gérer l'interface avec les parcelles voisines, mais aussi et surtout avec l'espace public.

#### 1. MAISON ISOLEE

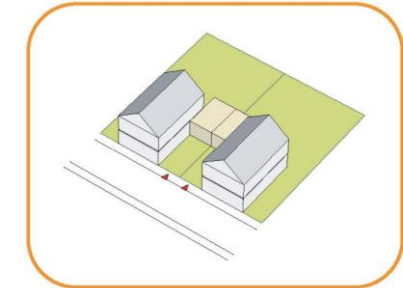


*La maison isolée sur sa parcelle répond à une forte demande des ménages, mais est très consommatrice d'espace et induit des coûts élevés d'aménagement.*

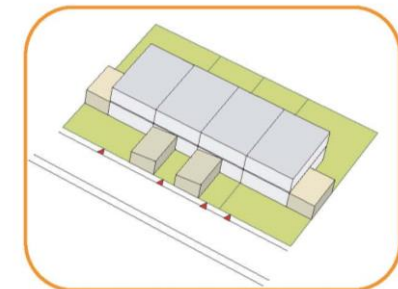
#### 2. MAISONS JUMEELES



#### 2. MAISONS JUMEELES PAR LES ANNEXES



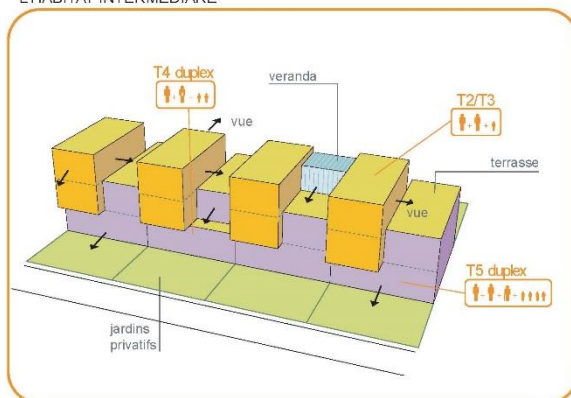
#### 4. MAISONS EN BANDE



*« L'assemblage de maisons individuelles par deux ou plus permet de répondre au mieux à cette demande tout en étant dans des consommations d'espace moins importantes. Les parcelles sont moins grandes mais les espaces de jardin demeurent généreux. »*

Pour l'**habitat intermédiaire ou semi-collectif** qui mixte maison individuelle et habitat collectif, diverses implantations et architectures sont possibles. Il s'agit, par ailleurs, de dégager des espaces privatifs extérieurs pour chaque logement sous forme de jardin ou de terrasse / balcon.

L'HABITAT INTERMEDIARE



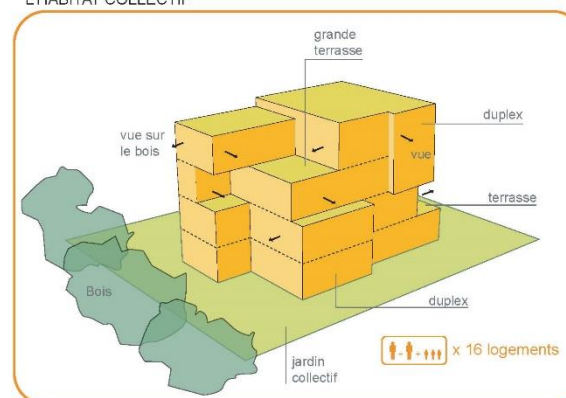
Le logement intermédiaire offre les mêmes qualités d'usages que la maison individuelle par :

1. Une individualisation des accès ;
2. Une générosité et intimité des espaces extérieurs ;
3. Une consommation foncière limitée.

Pour l'**habitat collectif** :

- définir des volumes et des rythmes de construction variés pouvant faire échos au site et à son environnement,
- concevoir des espaces publics généreux,
- être en relation, via un espace commun, avec les éléments naturels ou paysagers.

L'HABITAT COLLECTIF



La typologie en plots d'un habitat collectif permet :

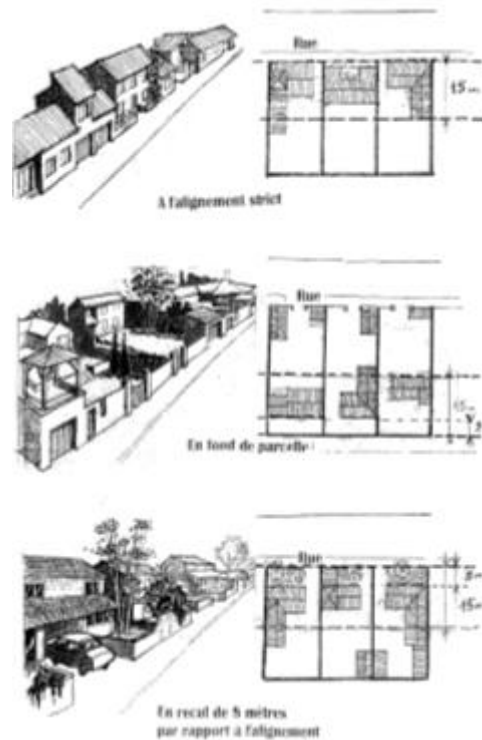
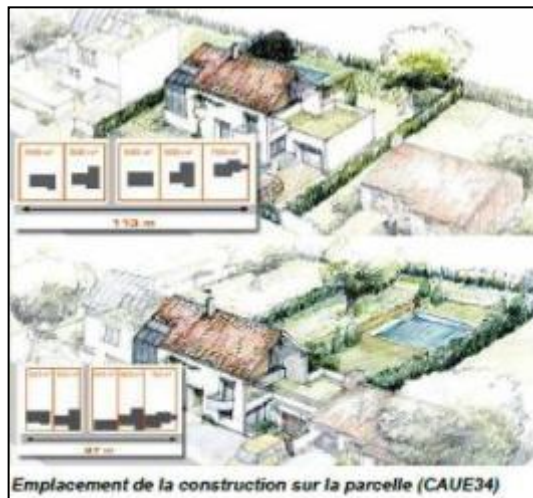
4. Un habitat sur mesure et une diversité des ménages par la possibilité d'avoir de grands et petits logements ;
5. De multiples orientations ;
6. Des vues dégagées ;
7. Des terrasses généreuses ;
8. Une économie d'espace qui peut devenir de grands espaces plantés.

### 3. 4. L'émergence d'espaces publics

Les aménagements ne doivent pas générer d'espaces « résiduels ». On doit pouvoir affecter des usages, identifier des vocations et favoriser leur appropriation, pour chaque espace public. Les espaces situés à proximité des logements doivent être aménagés comme des lieux à vivre pour les habitants (lieux de sociabilité) :

- parc ou espace de détente,
- place / placette aménagées,
- espaces végétalisés.

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques est primordiale, car elle constitue et modifie le rapport à l'espace public et dessine les fronts bâtis. Une implantation à l'alignement ne crée pas le même rapport à l'espace public qu'une implantation en retrait :



La gestion des aires de stationnement devra avoir un impact minimal sur la qualité des espaces publics, à travers une mutualisation des aires, mais aussi de part un revêtement de sol adapté, favorisant l'infiltration des eaux de pluie.



Exemple Fribourg

Par ailleurs, le mobilier urbain et l'éclairage public sont des éléments techniques à ne pas négliger :

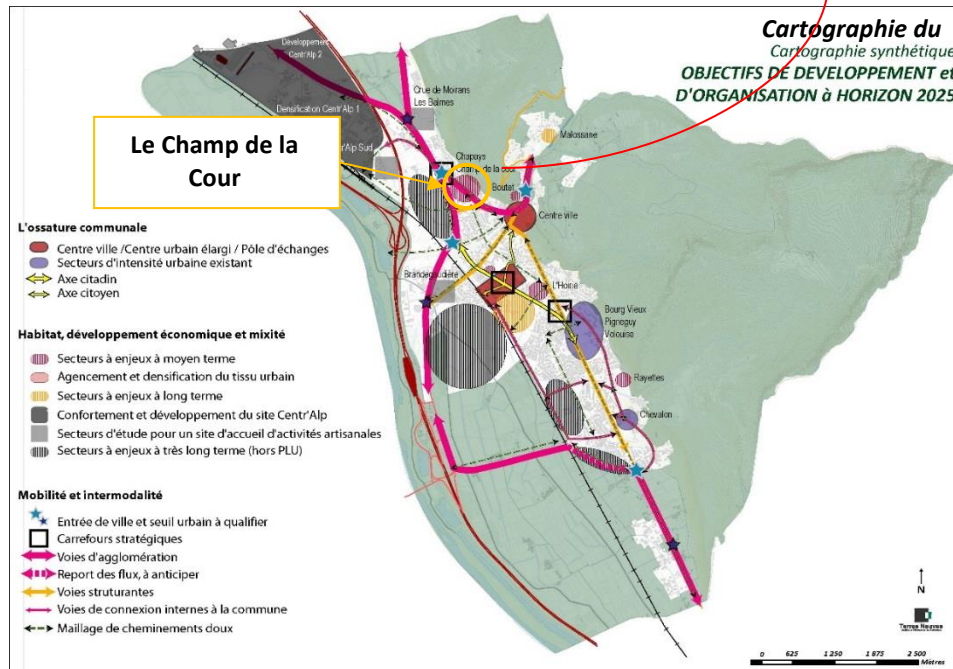
- cohérence d'ensemble dans les matériaux et des couleurs en harmonie ;
  - éclairage adapté aux fonctions et usages de l'espace public ;
  - des points d'apports des déchets ménagers qualitatifs, en termes de matériaux utilisés et d'intégration au site ;
  - des équipements visant l'économie d'énergie.
- La ville a mis en œuvre un plan de gestion sur l'éclairage public (économie financière et énergétique, diminution des émissions de CO2...). Il devra être intégré dans le cadre du projet, afin notamment de limiter les pollutions lumineuses (pas d'éclairages « boules », ...) et sera accompagné de mesures de gestion (bi-puissance, extinction de certaines zones la nuit, ...).

# 4. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### 4. 1. Le secteur du « Champ de la Cour »

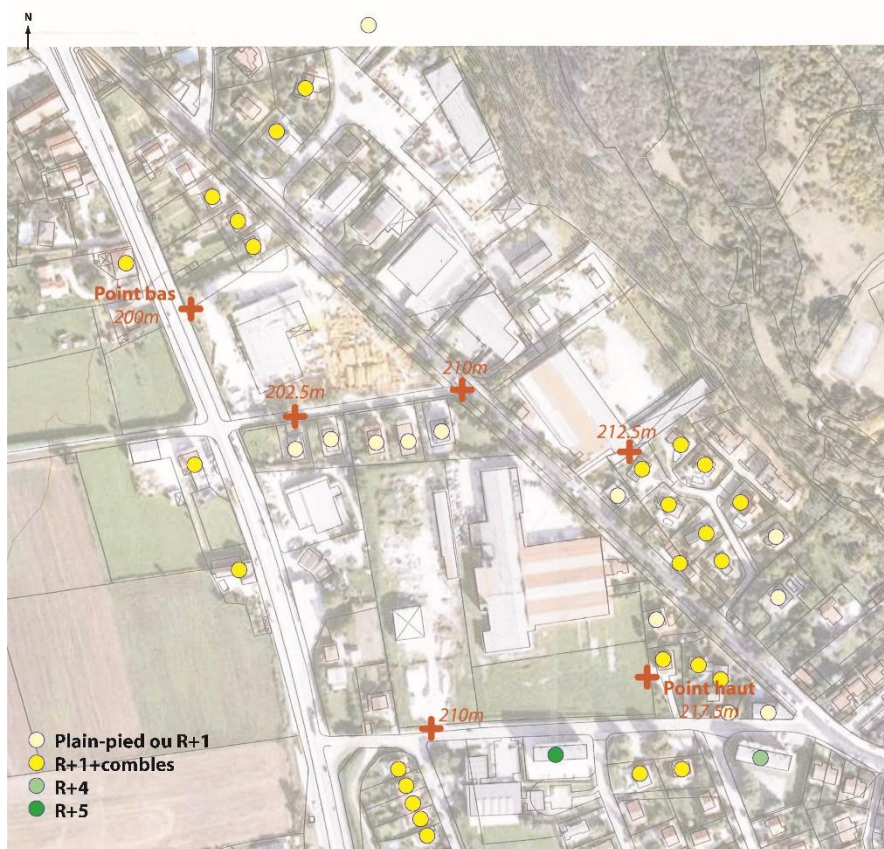
**Objectifs des aménagements :** Il s'agit d'un site de renouvellement urbain dont l'aménagement nécessite la mutation de plusieurs espaces et sites occupés. La temporalité est donc tributaire de ces mutations. La maîtrise d'ouvrage porteuse de l'aménagement pourra mobiliser des outils permettant une mise en œuvre plus rapide.

#### 4. 1. a. Le site et son contexte règlementaire



L'altitude du site oscille entre 200 mètres au Nord-ouest et 217.5 mètres au Sud-est. Les espaces situés le long de l'avenue de Juin 1940 (RD1075) sont donc en léger contrebas par rapport aux espaces le long de l'avenue Chapays (RD520E).

Les constructions à usage d'habitat dans les environs et au sein du site fluctuent entre un gabarit de plain-pied et R+1+combles, sauf deux constructions au Sud, de R+4 à R+5.



Néanmoins, l'épannelage actuel du site propose des volumétries généreuses, du fait de l'existence de structures d'activités assez imposantes (entrepôt, usines, grues...).



Vue depuis le chemin des Buis



Vue depuis l'avenue Henri Chapays

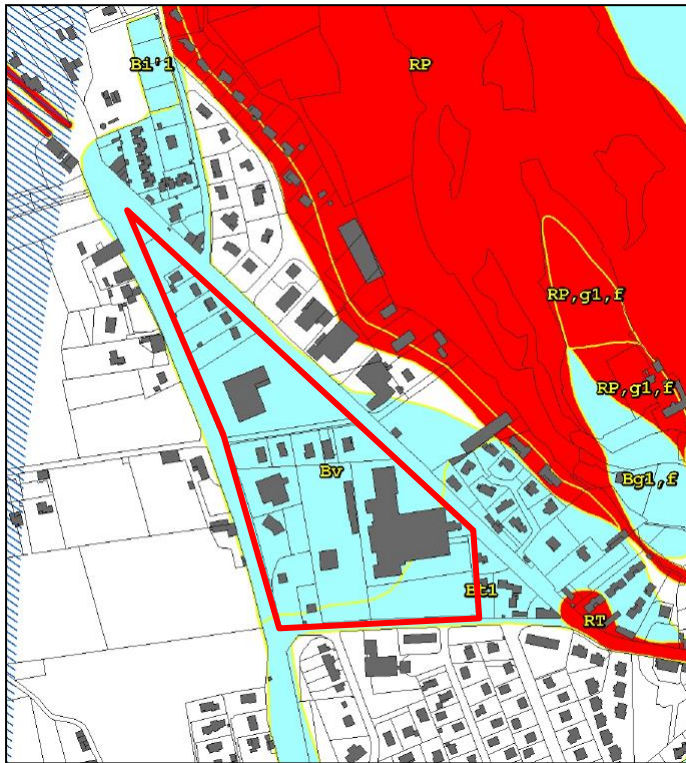


Le site, d'une superficie d'environ 6 hectares, est situé entre l'avenue Chapays à l'Est et l'avenue de Juin 1940 (RD1075) à l'Ouest. Il s'agit d'une zone urbaine développant une mixité des fonctions entre activités et habitat. L'aménagement de la zone consiste en une opération de renouvellement urbain, visant à conserver et organiser cette mixité.

**Risques :** Le secteur est intégralement soumis aux prescriptions des zones Bv et Bt1 du Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn).

Le PLU distingue 4 zones différenciées sur ce secteur :

- UEb : le long de l'avenue de Juin 1940 (RD1075), afin de développer des activités, tout en permettant aux constructions résidentielles existantes d'être entretenues ;
- UBc : au centre de la zone, afin de développer 500m<sup>2</sup> de surface de vente et de l'habitat ;
- UBb : où le commerce est interdit ; seule la destination habitat est autorisée.
- UCa : dans la pointe Nord destinée principalement à l'habitat

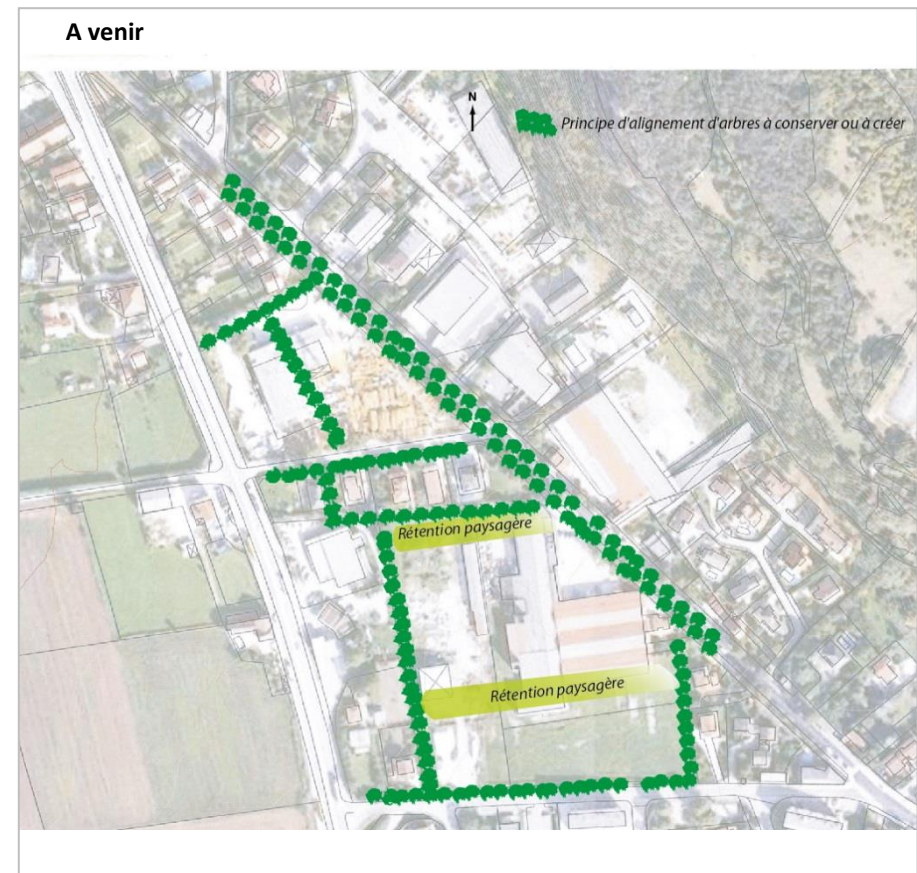
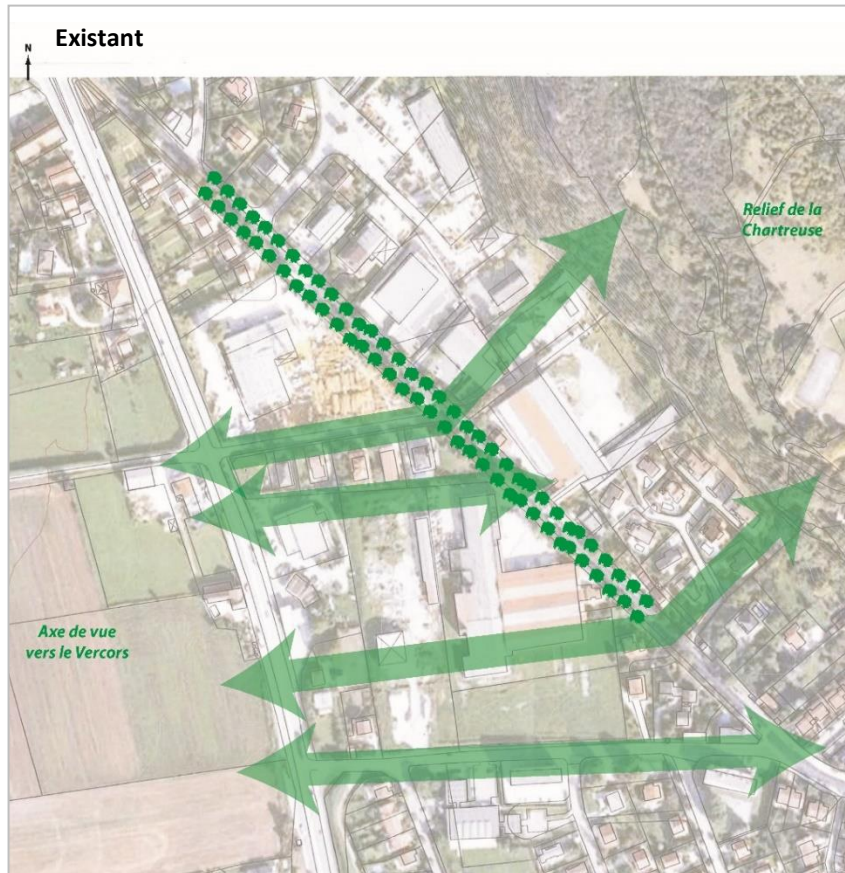


Extrait du PPRn

**4. 1. b. La structure paysagère existante et à venir**

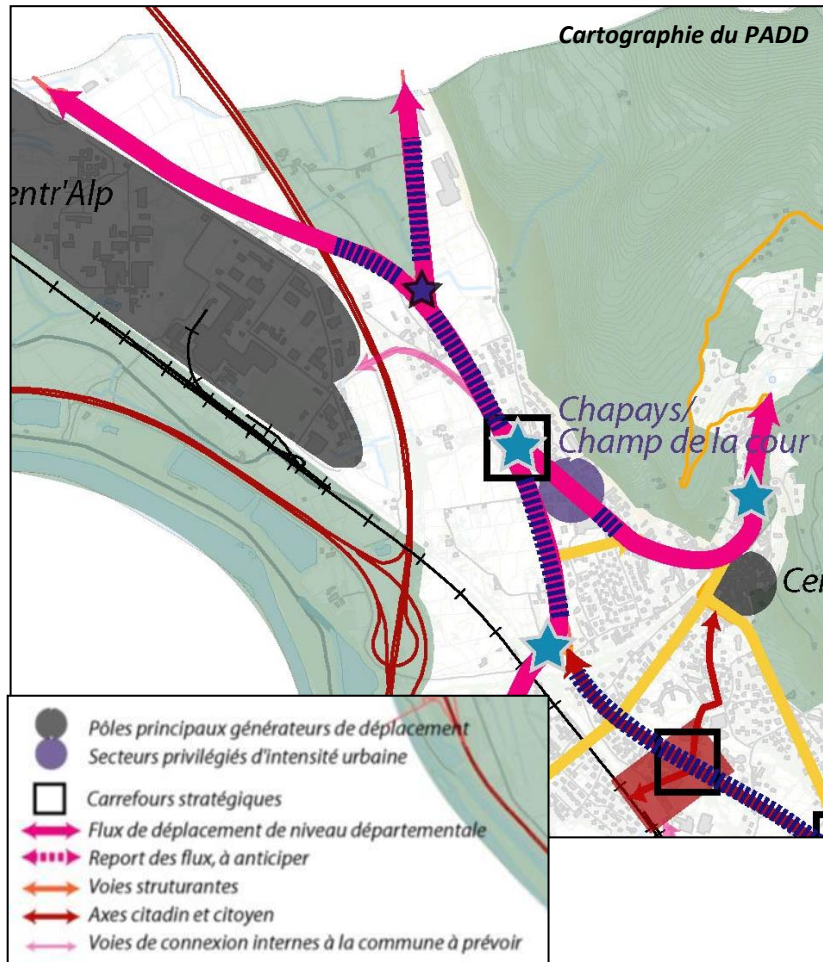
La force paysagère du site réside dans sa capacité à offrir des échanges visuels, entre Chartreuse et Vercors. L'ordonnancement actuel des constructions n'optimise pas cette caractéristique. En effet, à certains endroits de l'avenue Chapays, cet échange est visible à d'autres, le regard bute sur des bâtiments. L'aménagement futur du site veillera à maintenir et

à multiplier des perspectives Est/Ouest, à travers une trame viaire et des implantations bâties appropriées. Également, l'alignement d'arbres existant le long de l'avenue Chapays sera conforté, et le long des trames viaires principales exprimées ci-après, des alignements seront créés. Les aménagements paysagers de rétention épouseront le même axe.



#### 4. 1. c. Connexions et principes de mobilité

Le site est bordé par deux voies d'agglomération, l'avenue de juin 1940 (RD1075) et l'avenue Henri Chapays, se joignant au Nord, à proximité du monument de la résistance.



L'avenue Henri Chapays servira de point d'accès principal au site pour les secteurs réservés prioritairement à l'habitat, et l'avenue de juin 1940 (RD1075), doublée d'une contre-allée à sens unique, servira d'accès pour les activités existantes (artisanales) et celles susceptibles d'être développées dans le cadre du projet, dans de bonnes conditions de sécurité.

La requalification du Chemin des Buis (voie structurante) et de la rue de l'Echaillon (voie secondaire), est programmée. L'objectif est de conforter les échanges paysagers entre la Chartreuse et le Vercors par la plantation d'arbres d'alignements.

Également, la desserte du quartier s'opèrera via deux liaisons mode doux traversant le site du Sud au Nord :

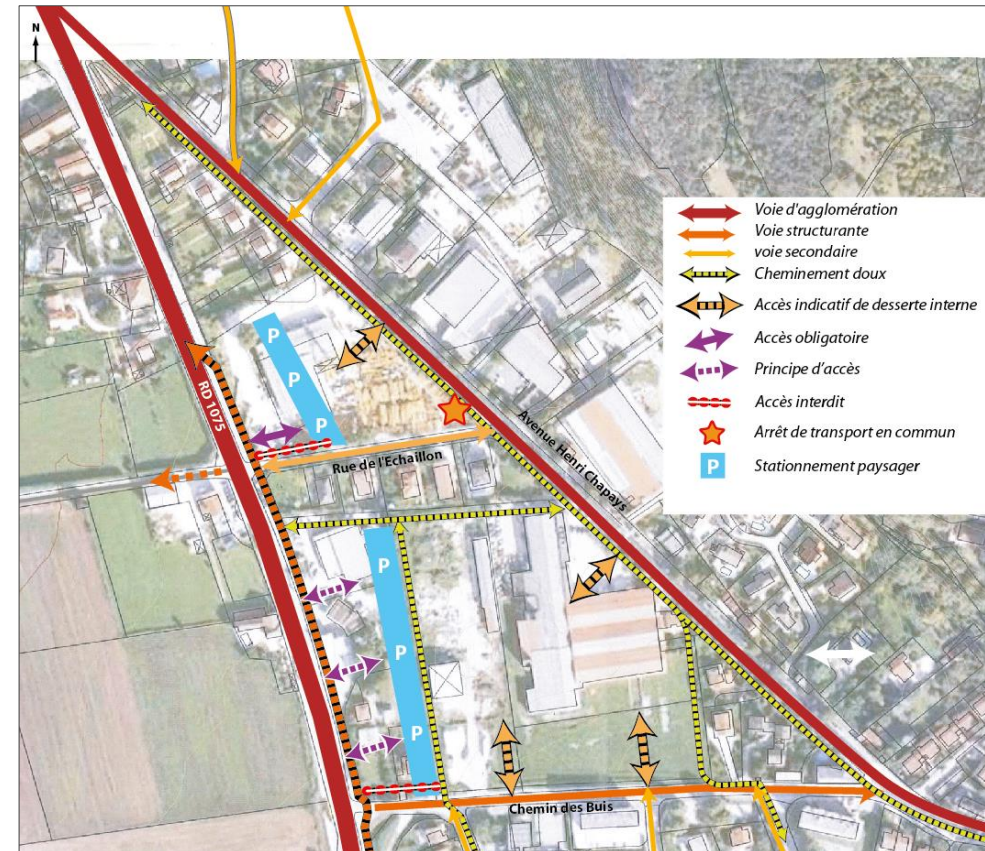
- L'une en provenance du centre bourg par la rue des Bannettes, longeant l'avenue Henri Chapays et rejoignant le carrefour du monument de la résistance, en direction de Centr'Alp ;
- L'autre en provenance du centre élargi (pôle d'équipements), par la rue des Tilleuls, gérant l'interface entre l'espace voué aux activités et celui voué à l'habitat rejoignant principalement l'avenue Henri Chapays au Nord-Est et également la contre-allée au Sud-Ouest.

L'emprise des liaisons mode doux sera suffisante pour accueillir les déplacements dans les 2 sens pour les piétons et cycles, ainsi qu'une bande plantée d'arbres de haute tige, sur au moins un des accotements de la voie. La liaison mode doux connectée à la contre-allée sera traitée par des espaces paysagers en adéquation avec sa fonction secondaire.

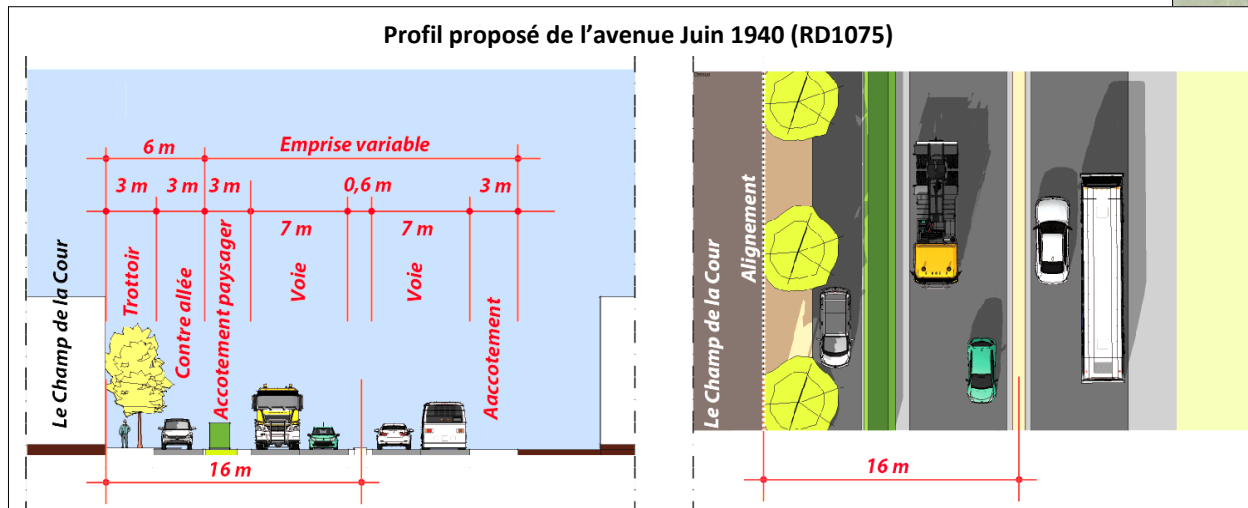
Un arrêt structurant de transport en commun assurera la desserte du quartier. Celui-ci sera implanté au cœur du quartier en bordure de l'avenue Chapays, en lien étroit avec les liaisons mode doux.

Le principe d'aménagement de la contre-allée est précisé sur les schémas ci-après.

Le profil actuel de l'avenue de Juin 1940 (RD 1075) constitué de deux bandes roulantes de 16 m, un terre-plein central de 0,60 m et de deux accotements d'emprises variables de 3 m environ est conservé. Le profil actuel est accompagné par l'aménagement de la contre-allée, constituée d'une bande roulante de 3 m et d'un trottoir paysager de 3 m, permettant ainsi de sécuriser les accès des activités existantes et futures, ainsi que la connexion du Chemin des buis et de la rue de l'Echaillon avec l'avenue de Juin 1940. Ainsi, le gabarit de la voie calibré pour le passage de convoi exceptionnel (type E et super E) n'est pas remis en cause

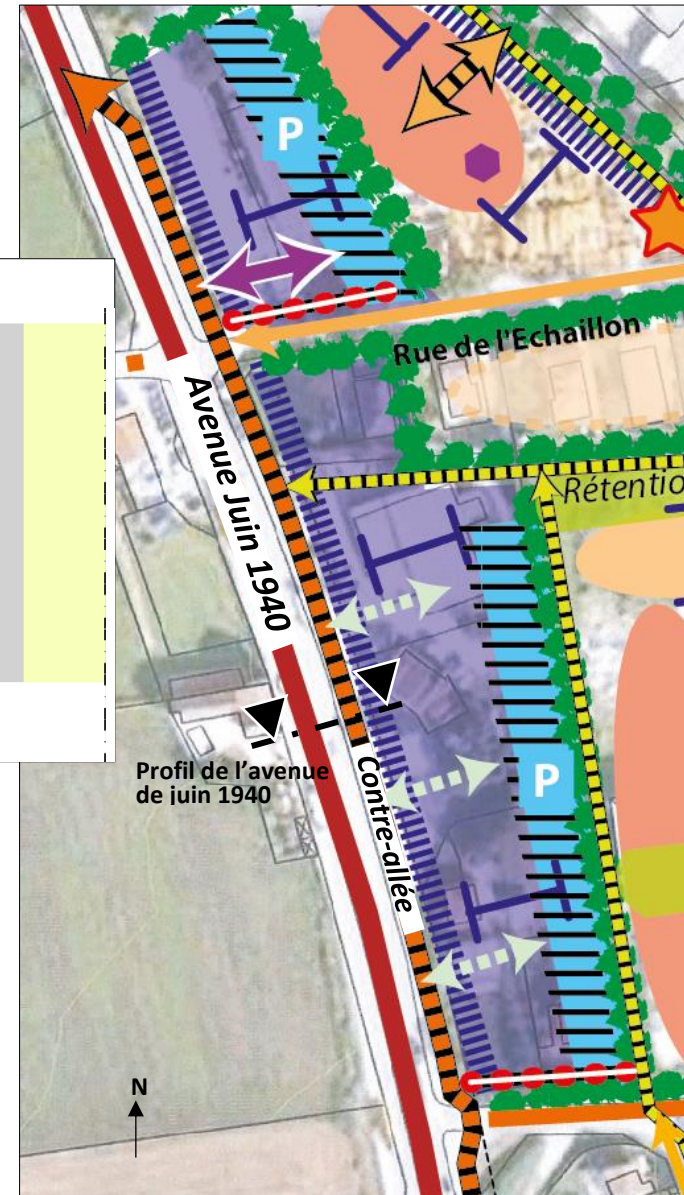


L'emprise de la contre-allée, d'environ 6 mètres, est située sur le foncier à vocation d'activité, proposant ainsi, à terme, l'alignement des constructions sur la limite d'emprise publique future. Les futurs bâtiments d'activité seront implantés à l'alignement de la contre-allée, soit à 16 m de l'axe de l'avenue de Juin 1940. La contre-allée proposera une bande roulante adaptée à la circulation et un espace piétons et cycles généreux et sécurisé.



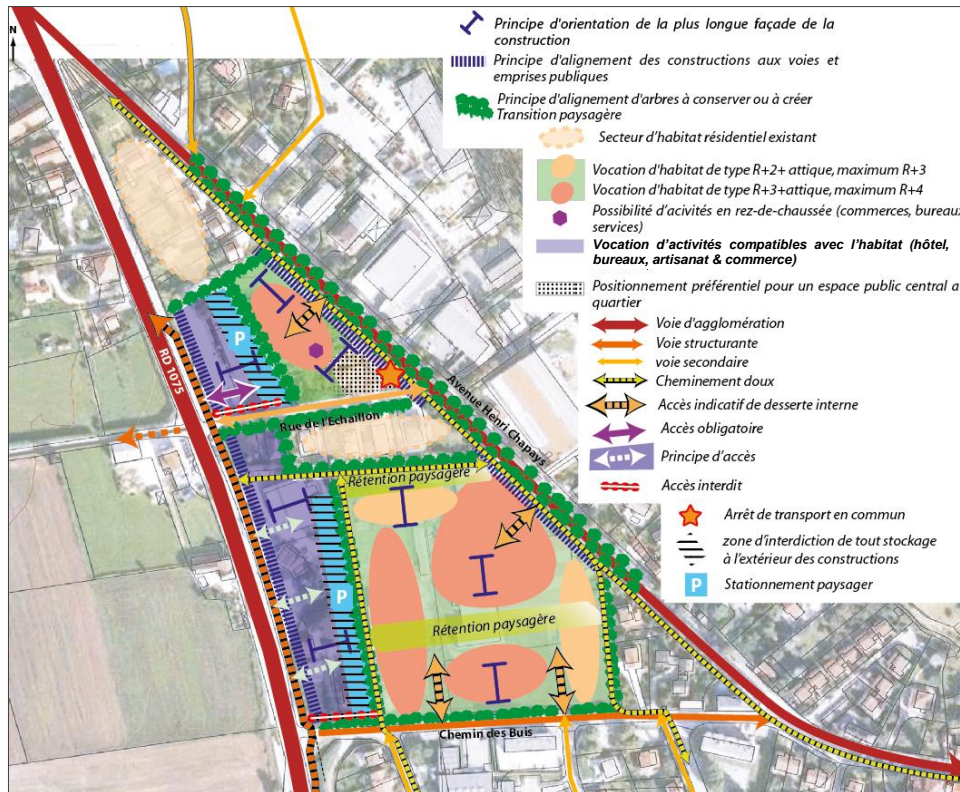
**Principe de stationnement des espaces d'activités**

Les stationnements des espaces d'activités seront réalisés soit à l'intérieur de bâtiments, soit à l'extérieur à condition d'être paysagers.



**4. 1. d. La programmation envisagée**

Le schéma d'aménagement global, ci-dessous, illustre la mixité des fonctions du futur quartier, entre une partie Ouest à destinations principales d'activités artisanales & commerciales et une partie Est à destination principale d'habitat.



**Secteur à vocation d'habitat :**

La partie Est du site sera majoritairement à destination d'habitat.

Au Nord de la rue de l'Echaillon des constructions de type R+3 à R+4 seront développées, pouvant accueillir une offre commerciale et de services de proximité en rez-de-chaussée, d'une superficie maximum de 500 m<sup>2</sup> de surface de vente.

Cette offre commerciale et de services de proximité répondra aux besoins de consommation des futurs habitants du quartier. Cette volonté de générer une surface strictement calibrée au besoin du quartier, sans générer de concurrence avec le tissu du centre bourg, impose une limitation des commerces sur le reste de la zone. C'est pourquoi, en zone UBb et UEb aucune implantation commerciale n'est autorisée.

Le quartier intègre un centre névralgique constitué d'un square/place centrale, à proximité des commerces et services de proximité du quartier, à l'endroit de l'arrêt de transport collectif structurant.

Au sud de de l'habitat existant implanté en bordure de la rue de l'Echaillon des constructions de type R+3+ attique, maximum R+4, seront développés en cœur d'îlot ; les constructions implantées en frange de l'habitat existant (au Nord et à l'Est) développeront quant à elles des hauteurs de R+2+ attique, R+3 maximum.

Le principe de l'orientation de la plus longue façade de la construction traduit sur le schéma est essentiel. Il a pour but de générer un agencement du tissu bâti respectant l'environnement paysager du site.

L'objectif est de créer un quartier mixte d'environ 300 logements, composé à minima de 33% de logements sociaux. Ainsi, des formes urbaines de types constructions collectives et habitat intermédiaire seront privilégiées.

### Frange d'activités artisanales & commerciales :

La bande, le long de l'avenue de Juin 1940 (RD 1075), d'une épaisseur d'environ 50 mètres, est vouée principalement aux activités artisanales et commerciales.

Les activités commerciales de détail et de non-proximité sont autorisés à condition de constituer des unités commerciales développant une surface de vente maximale de 500m<sup>2</sup>.

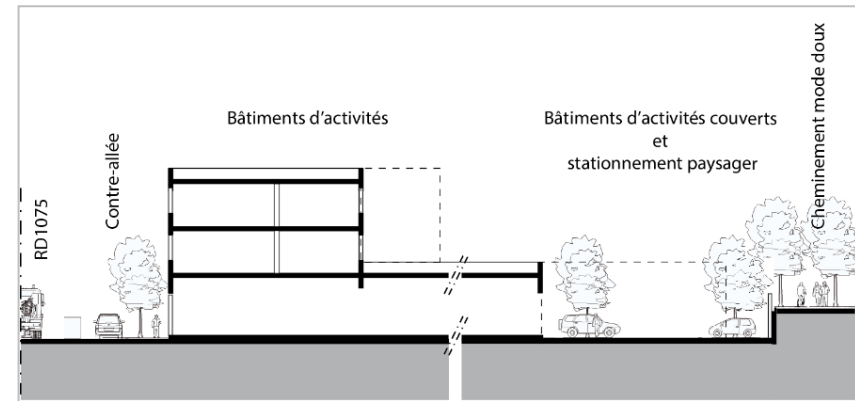
Les activités commerciales de détail et de proximité sont autorisées à condition de constituer des unités commerciales développant une surface de vente minimale de 150m<sup>2</sup> et maximale de 500m<sup>2</sup>.

Les locaux accessoires des activités à destination principale d'artisanat, de type showroom, sont autorisés dans la limite de 30% de la surface de plancher totale. Dès lors que l'activité s'apparente à une activité commerciale, cette dernière devra impérativement respecter les seuils de surface de vente précités.

Des activités à destination d'hôtel (pouvant être accompagnés d'un restaurant) ou de bureaux pourront également être autorisés.

Cette frange permettra l'implantation de bâtiments à l'alignement de la contre-allée (16m de l'axe de l'avenue de Juin 1940) selon une orientation est-ouest, respectant la trame viaire et paysagère proposée à l'échelle du site. Comme exprimé précédemment, ces espaces seront en contrebas par rapport à l'espace voué à l'habitat.

Ainsi, l'arrière des constructions sera particulièrement soigné ; aucune aire de stockage à ciel ouvert ne pourra être autorisée. En effet, toute la largeur de la bande vouée aux activités pourra être utilisée par les constructions, à condition qu'elles soient couvertes.



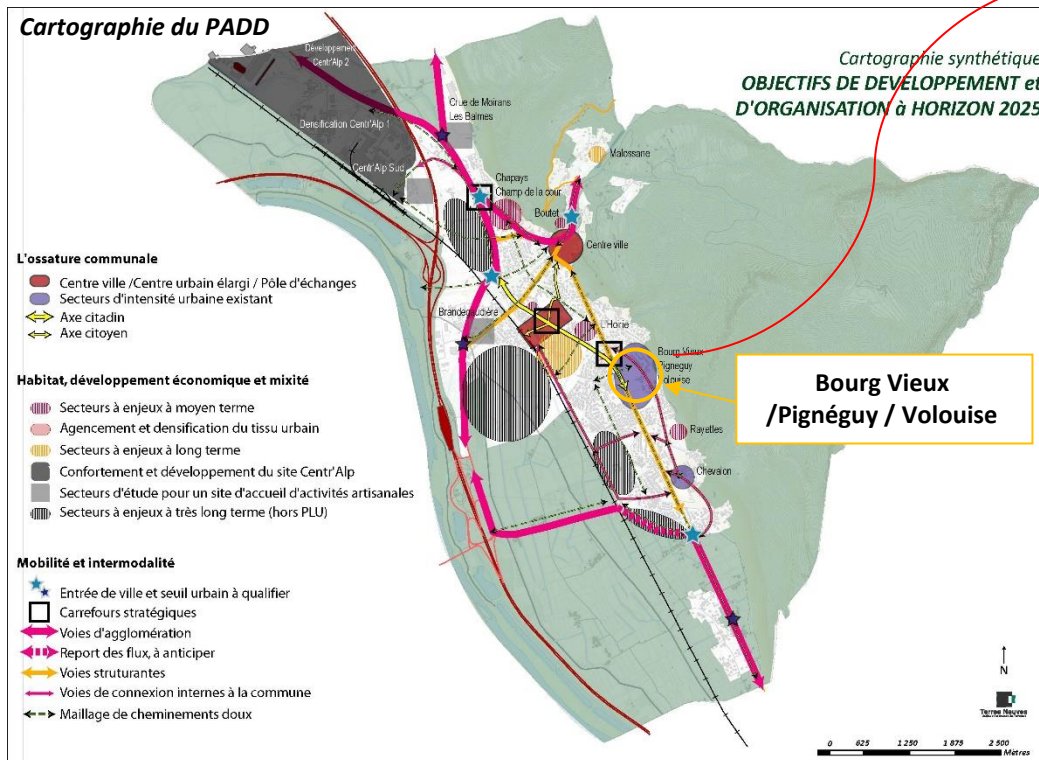
Par ailleurs, la hauteur des volumes arrière des constructions se rapprochera le plus possible du niveau du terrain fini de la zone d'habitat, tel qu'exprimé sur le schéma ci-dessous.

Cette transition entre espace voué aux activités et espace voué à l'habitat sera accompagnée au travers de l'aménagement de la liaison modes doux.

## 4. 2. Le secteur de « Bourg Vieux / Pignéguay / Volouise »

### 4. 2. a. Le site et son contexte réglementaire

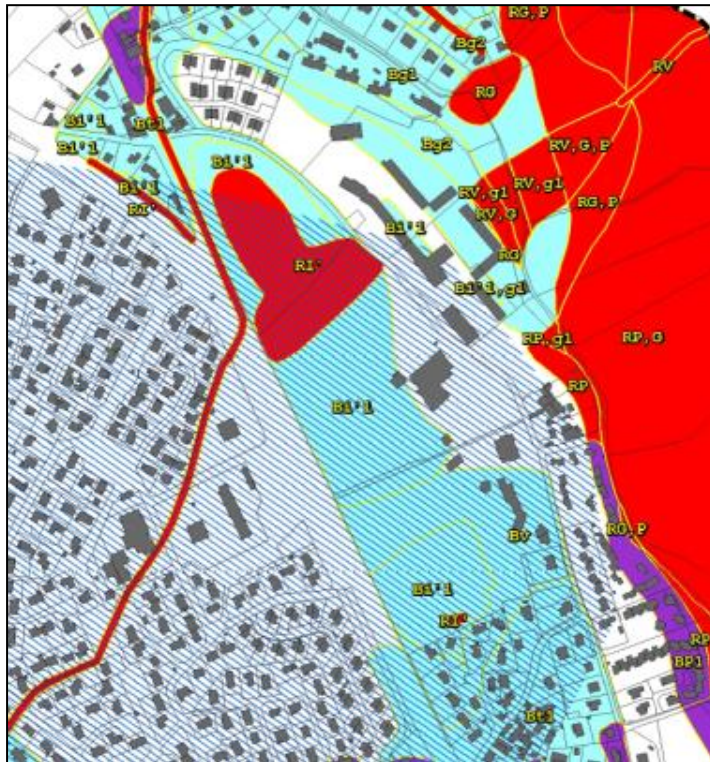
**Objectifs des aménagements :** Il s'agit d'organiser le développement raisonné du tissu urbain constitué et de donner un cadre à la rénovation des quartiers d'habitat social.





Le site d'étude, d'une superficie d'environ 20 hectares, regroupe les quartiers d'habitat collectif de Bourg Vieux et de Volouise, situés de part et d'autre de l'avenue du 11 Novembre (RD1075) et intègre le parc Le François et l'ensemble sportif Ernest Pignéguay. La réflexion porte particulièrement sur l'organisation des déplacements au sein de ces secteurs et sur l'optimisation du potentiel foncier existant.

**Risques :** L'aménagement du site devra respecter les dispositions des zones RI, Bi1, Bv, RV, RP et RPg1 du PPRn, rendant inconstructibles une partie du potentiel non bâti, au Sud-est du site. Par ailleurs, le site est intégralement soumis aux prescriptions de la zone Bir du PPRi.



Extrait du PPRn

Le PLU déploie 3 types de zones sur le site :

- La zone UP vouée aux équipements publics et d'intérêt général, ici, constitué du parc Lefrançois, de l'ensemble sportif Ernest Pignéguay ainsi que d'une frange située entre la rue Théodore Ravanat et la rue Jacques Prévert ;
- La zone UB occupée par les immeubles existants de Bourg Vieux et de Volouise, déployant des formes urbaines de type collectif ;
- Les zones UC représentant les seconds potentiels fonciers, aux abords de Bourg-Vieux.

#### 4. 2. b. La structure paysagère

A Bourg Vieux, le site d'aménagement est un site boisé, dont une partie est classée en zone rouge du PPRn. Cet espace inconstructible, au sud-est de la parcelle, maintiendra donc son environnement boisé, sans dénaturer l'aspect actuel. A l'Ouest de cet espace soumis à des risques, un espace sera préservé dans le même esprit.



L'aménagement de l'avenue du 11 novembre devra faire écho à l'environnement boisé préservé sur le secteur de Bourg Vieux. Pour ce faire et pour accompagner la connexion douce entre ces deux quartiers, un espace paysager sera conforté sur le secteur de Volouise au droit de l'avenue du 11 novembre.



#### 4. 2. c. Connexions et principes de mobilité

L'un des objectifs majeurs du PADD est de connecter les polarités internes à la commune en confortant et développant les liaisons inter quartiers.

De par sa situation géographique, le secteur Bourg vieux / Pignéguay / Volouise constitue une articulation majeure entre le Nord et le Sud de la commune. De plus, un objectif de connexion pour ces quartiers est de les lier entre eux.

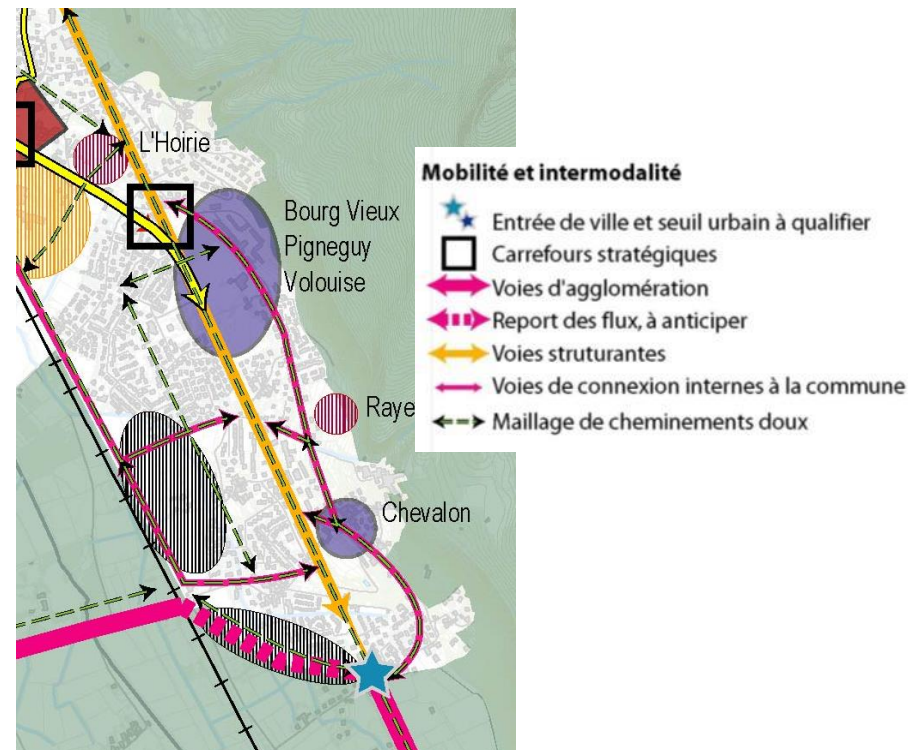
Deux axes modes doux structurants sont également envisagés, dont le principal situé en bordure du Parc Le François. Ce dernier, et notamment sa traversée de l'avenue du 11 Novembre, doit permettre de générer un nouveau carrefour adouci et sécurisé pour les modes doux. Les deux arrêts de transport en commun existants seront regroupés à ce niveau.

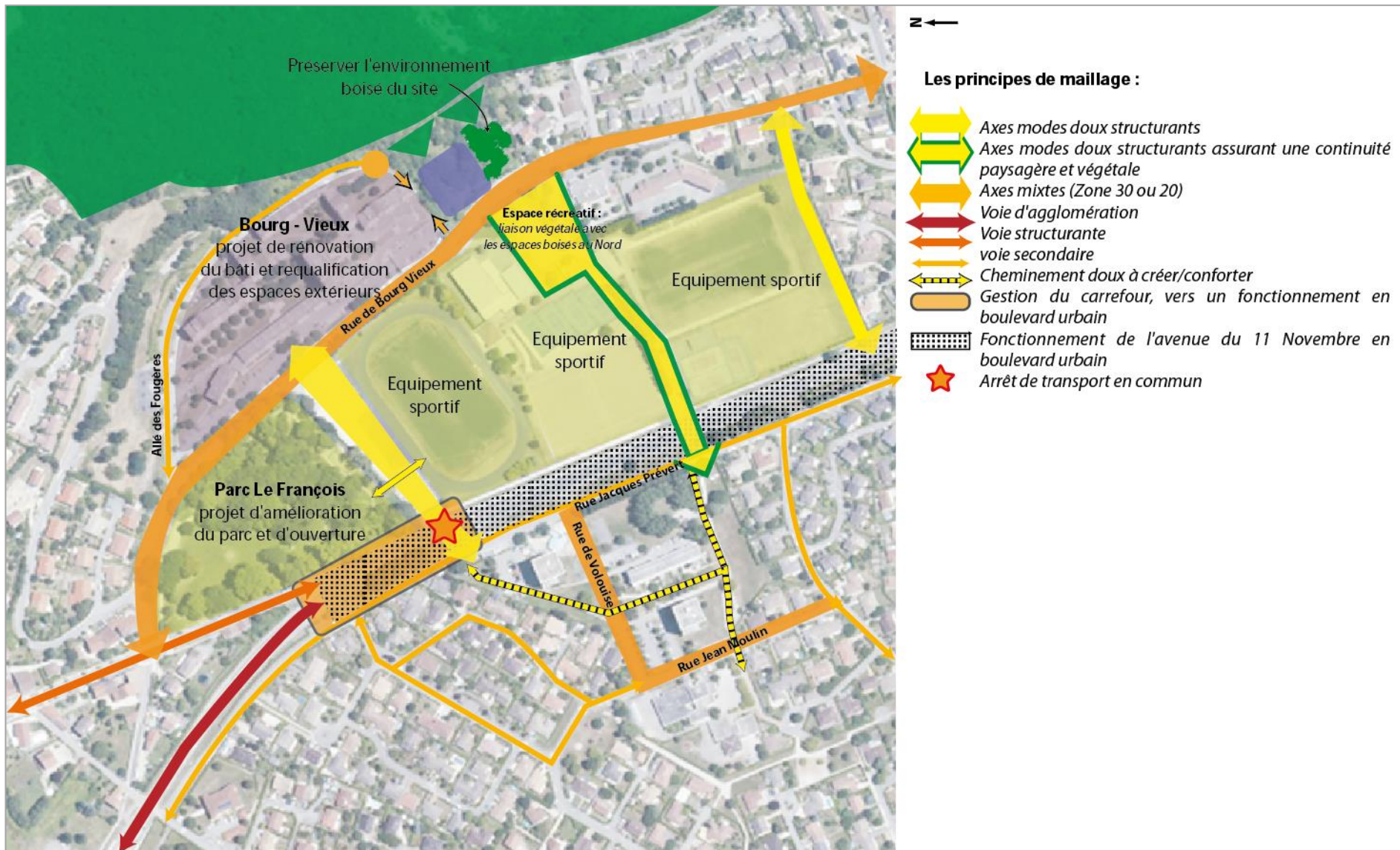
Par ailleurs, les rues de Bourg Vieux, Volouise et Jean Moulin doivent maintenir et affirmer leur fonction d'axes mixtes, en zone 20 ou 30.

A l'Est, l'allée des Fougères sera poursuivie afin de joindre la rue de Bourg Vieux et de desservir le secteur de développement urbain ciblé. Dans l'attente de sa réalisation, l'aire de retournement existante doit être maintenue et son fonctionnement amélioré.

A Volouise, le confortement des axes modes doux est indispensable au maillage du quartier.

Cartographie du PADD





#### 4. 2. d. La programmation envisagée

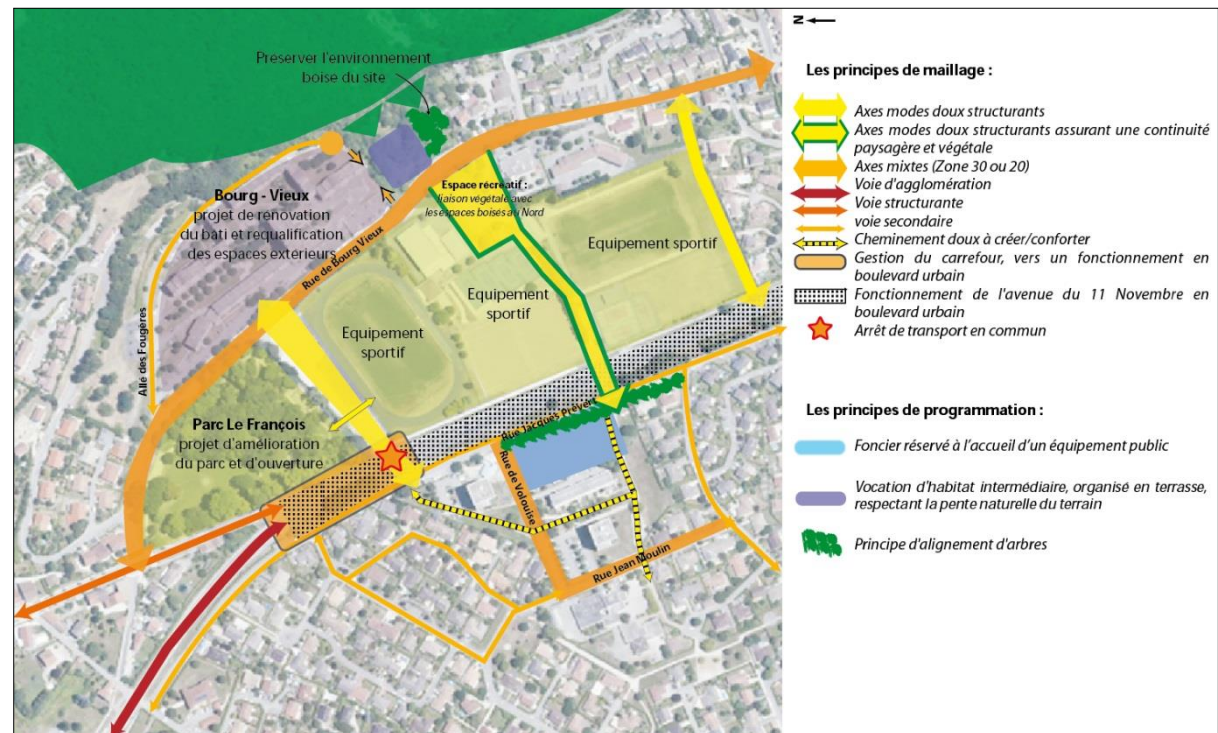
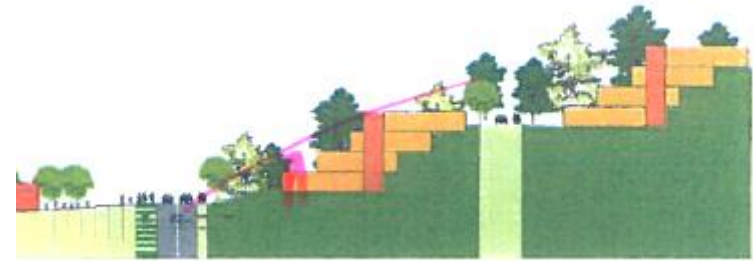
L'aménagement et la structuration de ces quartiers n'a pas pour objectif la création de logements locatifs sociaux, étant donné la grande part de logements locatifs sociaux préexistante.

La programmation sur le secteur de Bourg Vieux visera la production d'environ 30 logements intermédiaires, avec un objectif de production de 100% d'accession à la propriété, avec un minimum d'1/3 d'accession aidée.

La pente du terrain étant forte, il est demandé d'organiser les constructions sous formes de terrasses épousant le relief. L'illustration ci-contre indique un traitement possible.

Aussi, les aménagements devront s'inscrire dans ce double objectif via un travail de mutation de l'avenue du 11 Novembre en boulevard urbain. Le traitement de l'avenue du 11 Novembre intègre la structuration des équipements publics et sportifs existants.

Traitement possible des constructions d'habitat intermédiaire, organisées en terrasses, à Bourg Vieux :

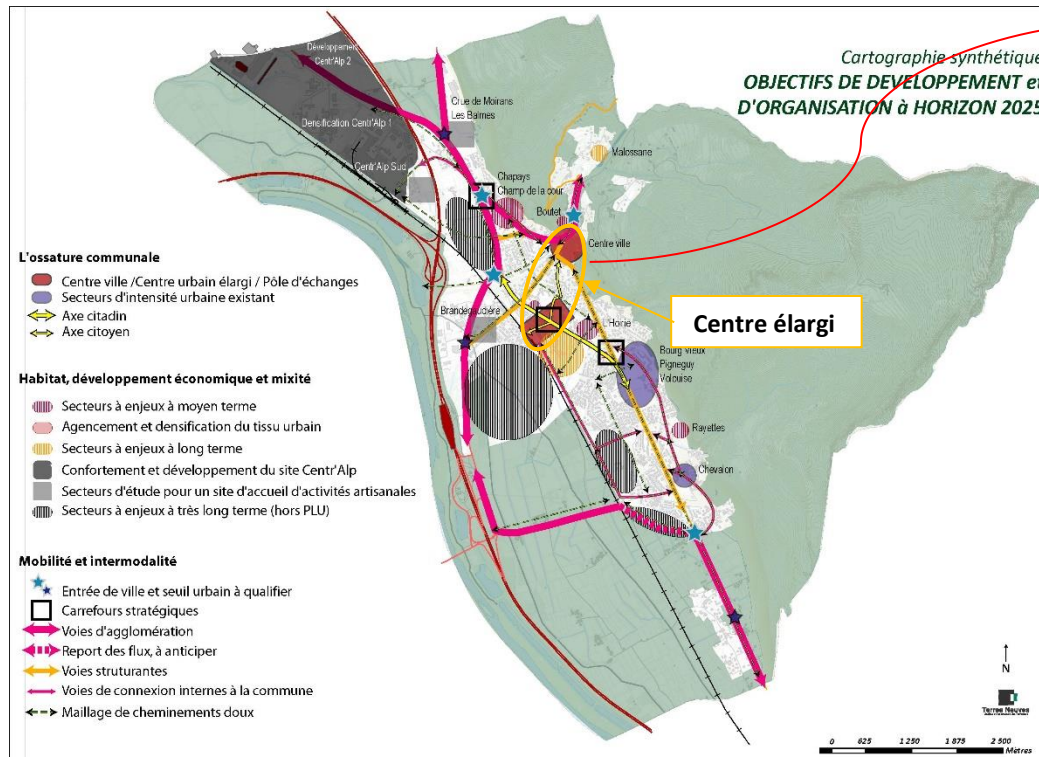


### 4. 3. Le secteur du « Centre élargi » (axe citoyen)

**Objectifs des aménagements :** Il s'agit d'un secteur visant la mutation ou l'intensification de tissus urbains constitués. Le développement des opérations peut être progressif au rythme des mutations.

#### 4. 3. a. Le site et son contexte réglementaire

#### 4. 3. b.



Le site d'étude se déploie du centre bourg de Voreppe au quartier de la gare, en passant par l'Hôtel de Ville. Il constitue le centre élargi de Voreppe, l'épine dorsale de l'organisation, nommé conceptuellement : Axe citoyen. L'objectif de l'orientation d'aménagement et de programmation vise la structuration de ce secteur hautement stratégique de la commune : structuration fonctionnelle et structuration viaire.

**Risques** : Il est soumis, majoritairement, aux prescriptions des zones Bt1 et Bv du PPRn ; et à la réglementation de la zone RI, sur de fines bandes.

La traduction réglementaire du PLU cible plusieurs sites d'intensification potentiel, à vocation principale d'habitat, autorisant une mixité des fonctions commerciales, tertiaires et artisanales, notamment :

- Le « triangle » de la gare ;
- Les abords de l'Hôtel de ville ;

Les sites de la gare et les quartiers proches de l'Hôtel de ville se situent dans les périmètres de définition d'une densité minimale, fixée par le SCoT à 0,5 mètre carré de surface de plancher par mètre carré de l'unité foncière.



Extrait du PPRn

#### 4. 3. c. Connexions et principes de mobilité

L'axe citoyen, visant la liaison entre le bourg et la gare, s'organisera autour de deux itinéraires aux usages différenciés :

- Un itinéraire « doux », principal où le déplacement des piétons et cycles est privilégié, empruntant la rue de Plein Soleil, le parc de l'Hôtel de Ville jusqu'au parvis de l'espace festif, et enfin la rue de la gare réaménagée. Un itinéraire secondaire permettra aux piétons et cycles d'utiliser les cheminements et espaces verts aux abords de la résidence Charminelle, puis la partie nord de la rue de Nardan pour rejoindre l'itinéraire principal. Une liaison douce sera également aménagée entre le square de la rue de Plein Soleil et l'espace vert de la résidence Charminelle.
- Un itinéraire « tous modes », où le déplacement des transports en commun et des véhicules légers sera privilégié, empruntant la nouvelle voie créée dans le cadre de la réorganisation du pôle d'échanges en parallèle de la rue de la Gare le long du Beal, la partie sud de la rue de Nardan pour enfin se répartir entre les rues de Nardan, Lacordaire et Plein Soleil suivant leurs capacités techniques à accueillir les différents modes de déplacement et en particulier les transports en communs (rayon de giration, structure de chaussée...).

Du Nord au Sud de l'axe, ces itinéraires doivent être liés entre eux par la formalisation de cheminements piétons/vélos inter-quartiers, à structurer dans le cadre de l'aménagement des secteurs d'intensification, à hauteur de l'Hôtel de Ville et aux abords de la gare.

Par ailleurs, des axes doux Est-Ouest sont à conforter entre l'avenue Honoré de Balzac et l'avenue de Stalingrad, dans le but de mailler l'ensemble du centre élargi.

Le croisement de l'axe citoyen et de l'avenue du 11 Novembre engagera la mutation de cet axe roulant en boulevard urbain. Une étude globale, portée par l'intercommunalité, vise l'aménagement d'un pôle d'échanges aux abords de la gare, et des gymnases de l'Arcade.

Le PADD du PLU et le Plan Local des Déplacements, au regard de la dynamique urbaine actuelle, confirment que cet axe doit aujourd'hui être considéré comme stratégique et fédérateur du fait de la multitude de fonctions (transit, maillage des différentes entités urbaines de la commune, liaisons avec les polarités voisines, etc.) dont les enjeux doivent être appréhendés au-delà des limites communales.

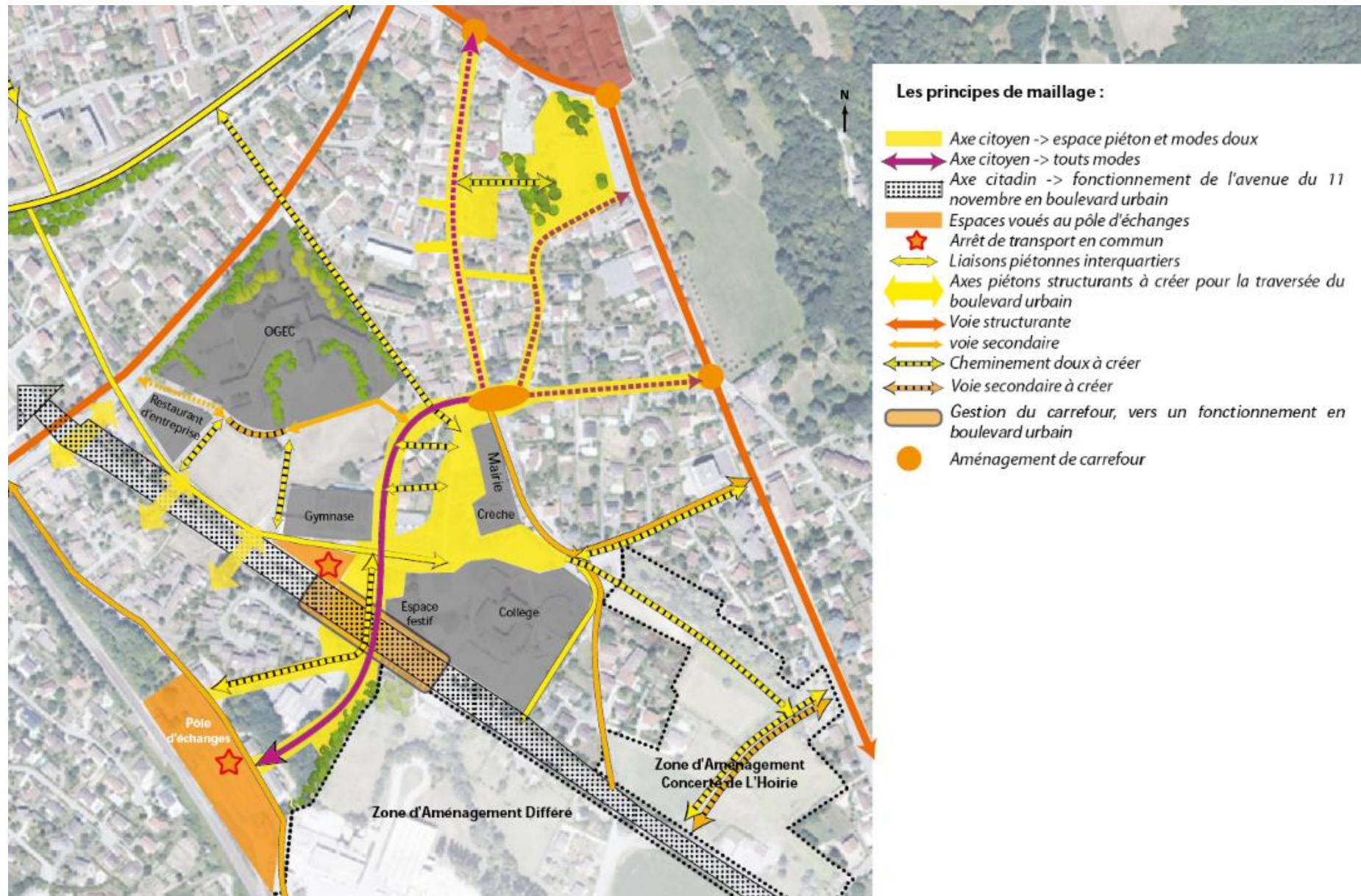
Une démarche stratégique et partenariale a été engagée avec le soutien de l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) pour aboutir à la réalisation d'un plan de référence partagé préalable à l'élaboration d'un plan guide pour les aménagements futurs.

Les premiers éléments de réflexion confirment la nécessaire évolution à terme de l'avenue du 11 Novembre en boulevard urbain. Ces évolutions s'inscrivent dans les préconisations du Porté à Connaissance du Conseil Général, notamment dans lequel la commune est incitée à créer ou améliorer des aménagements linéaires (trottoirs, pistes cyclables) et à prendre en compte la fonction de la voie afin d'affirmer le caractère urbain du secteur traversé et ainsi inciter à la réduction des vitesses des véhicules.



L'évolution en boulevard urbain de la rue du 11 Novembre changera indéniablement la perception de cet axe, passant d'une véritable coupure aujourd'hui à une couture entre les quartiers.

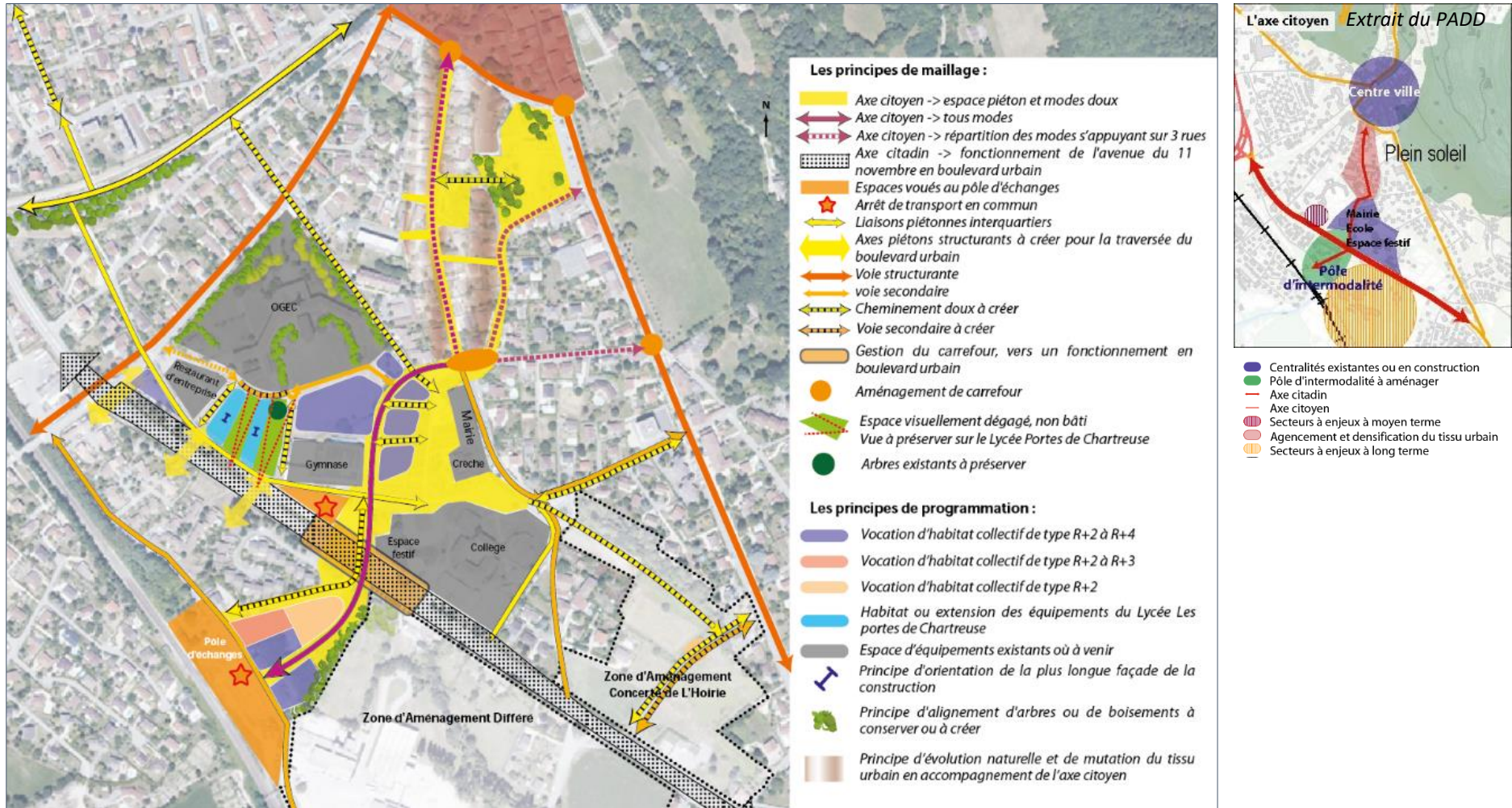
Tout en limitant l'exposition des habitants aux nuisances sonores et pollution, aux abords immédiats de cet axe de transit supportant un trafic élevé, en agissant sur le recul minimum imposé aux constructions nouvelles à destination d'habitat, des aménagements architecturaux et paysagers permettront l'insertion harmonieuse dans le tissu urbain d'une infrastructure plus apaisée et multimodale, qui favorisera la cohabitation d'une circulation automobile à vitesse limitée, des transports en commun et des modes doux (piétons et cycles).



**4. 3. d. La programmation envisagée**

Les trois sites d'intensification représentent un ensemble d'environ 220 logements, dont 70 sont en cours au niveau de l'Hôtel de Ville. La

règlementation du PLU inscrit un objectif de création de 33% de logements sociaux sur les 150 logements à venir, soit environ 50 logements sociaux.



Un des sites identifiés, situé entre les Gymnases de l'ARCADE et le restaurant d'application du Lycée « Porte de Chartreuse », pourra accueillir soit des logements soit des équipements en extension des équipements scolaires existants. Ce site d'intensification urbaine pouvant accueillir différentes vocations, en continuité urbaine des opérations de logements récemment réalisées, fait l'objet d'orientations d'aménagement visant à préserver le paysage et les vues sur les éléments architecturaux emblématiques du Lycée, en définissant des secteurs d'implantation des constructions et des espaces visuellement dégagés, non bâtis, et des arbres existants à valoriser. L'accès au site s'effectuera à partir de la rue de Nardan dans le prolongement de la rue Marguerite Huré desservant les logements situés au Sud du Lycée.

Dans le secteur **Plein Soleil**, par une évolution naturelle de mutation potentielle et maîtrisée de la rue de Plein Soleil par une évolution harmonieuse du tissu urbain vers une morphologie urbaine de faubourg, permettant d'atteindre progressivement, à terme, la densité minimale fixée par le SCoT.

**Le « triangle » de la gare** représente un potentiel de production de 60 logements, induisant une mutation du site vers la destination habitat.

L'aménagement, notamment paysager, de ce secteur doit permettre de gérer la problématique de nuisances sonores inhérentes à la proximité de la voie ferrée. Un aménagement arboré et paysager, créant un écran acoustique, est approprié. Les **abords de l'Hôtel de Ville** disposent d'une capacité restante d'environ 90 logements.

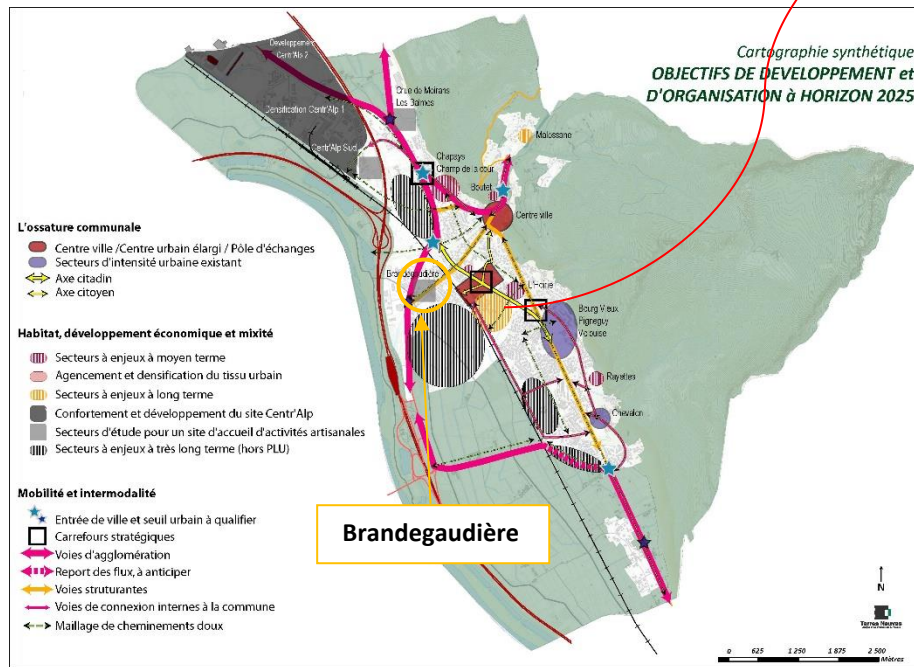
#### 4. 4. Le secteur de « Brandegaudière »

**Objectifs des aménagements :** Il s'agit d'un site d'accueil d'activités artisanales, situé au cœur de tissus urbains constitués. L'aménagement doit assurer une transition entre les espaces économiques, situés à l'Ouest et le tissu résidentiel à l'Est.

Par ailleurs, un enjeu paysager de traitement du seuil urbain défini dans le PADD, est prégnant sur le secteur.

La temporalité des opérations peut être immédiate.

##### 4. 4. a. Le site et son contexte règlementaire

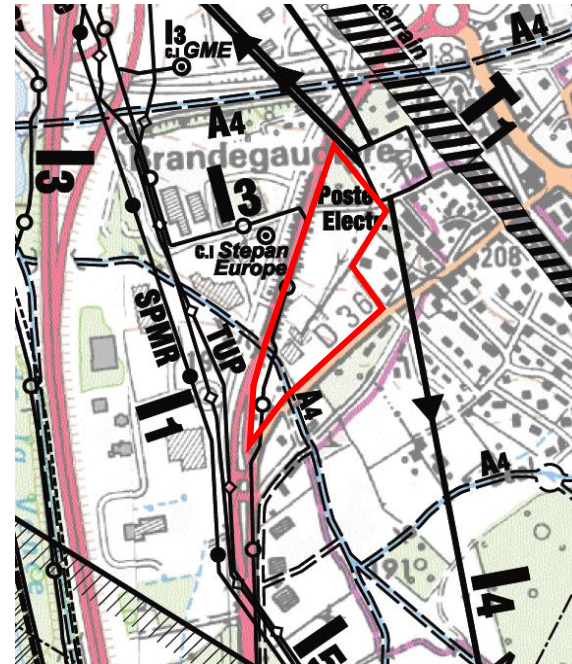


Le site, d'une superficie d'environ 3,6 hectares, se situe en face de la zone industrielle de l'île Gabourd, à hauteur du rond-point de distribution de la zone. Une large partie, environ 2,5 hectares est occupée par une activité, environ 0,35 hectare est utilisé par un aménagement de rétention, et enfin, la dernière partie d'environ 0,75 hectares, est vierge de construction. Elle constitue le potentiel de développement artisanal du site.

En effet, la partie actuellement occupée ne peut constituer un potentiel économique, même après mutation, dans la mesure où une superposition de risques et de servitudes est recensée sur ce terrain : zone violette du PPRn, zone de prescription du PPRt de Stepan Europe, recul lié aux transports de matières dangereuses, terrains riverains des cours d'eau domaniaux. Ce secteur est classé en UEa0, bloqué à l'urbanisation, au regard de ces contraintes. Seuls des aménagements dans le bâti existant sont possibles.

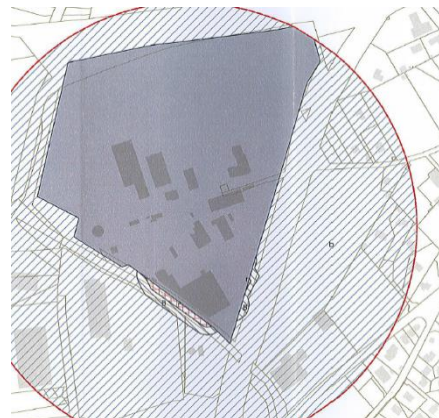
L'autre partie, en zone Bt1 du PPRn, est classée en zone 1AUEa, dans le PLU, à vocation d'activités artisanales.

D'une façon générale, tout aménagement futur sur ce secteur devra s'attacher à limiter l'exposition d'usager aux risques et nuisances.

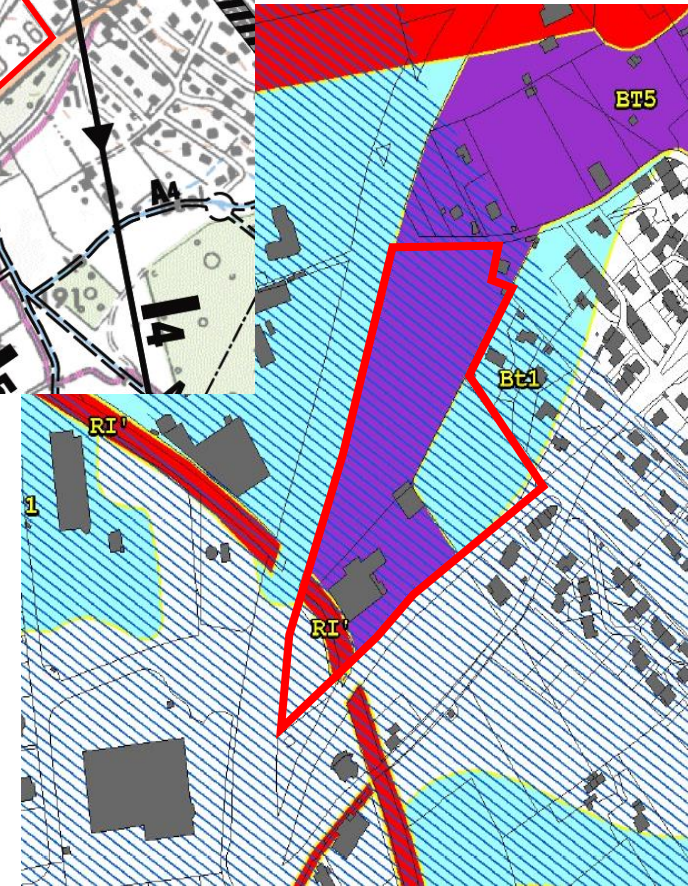


Extrait de la cartographie des servitudes d'utilités publiques

Extrait du PPRn



Extrait du PPRT Stepan Europe



Extrait du PPRn

**4. 4. b. La structure paysagère du site**

Depuis la RD3, en provenance du Nord, le site est moins visible qu'en provenance du Sud, du fait d'un alignement d'arbres moins dense au Sud qu'au Nord du tènement.

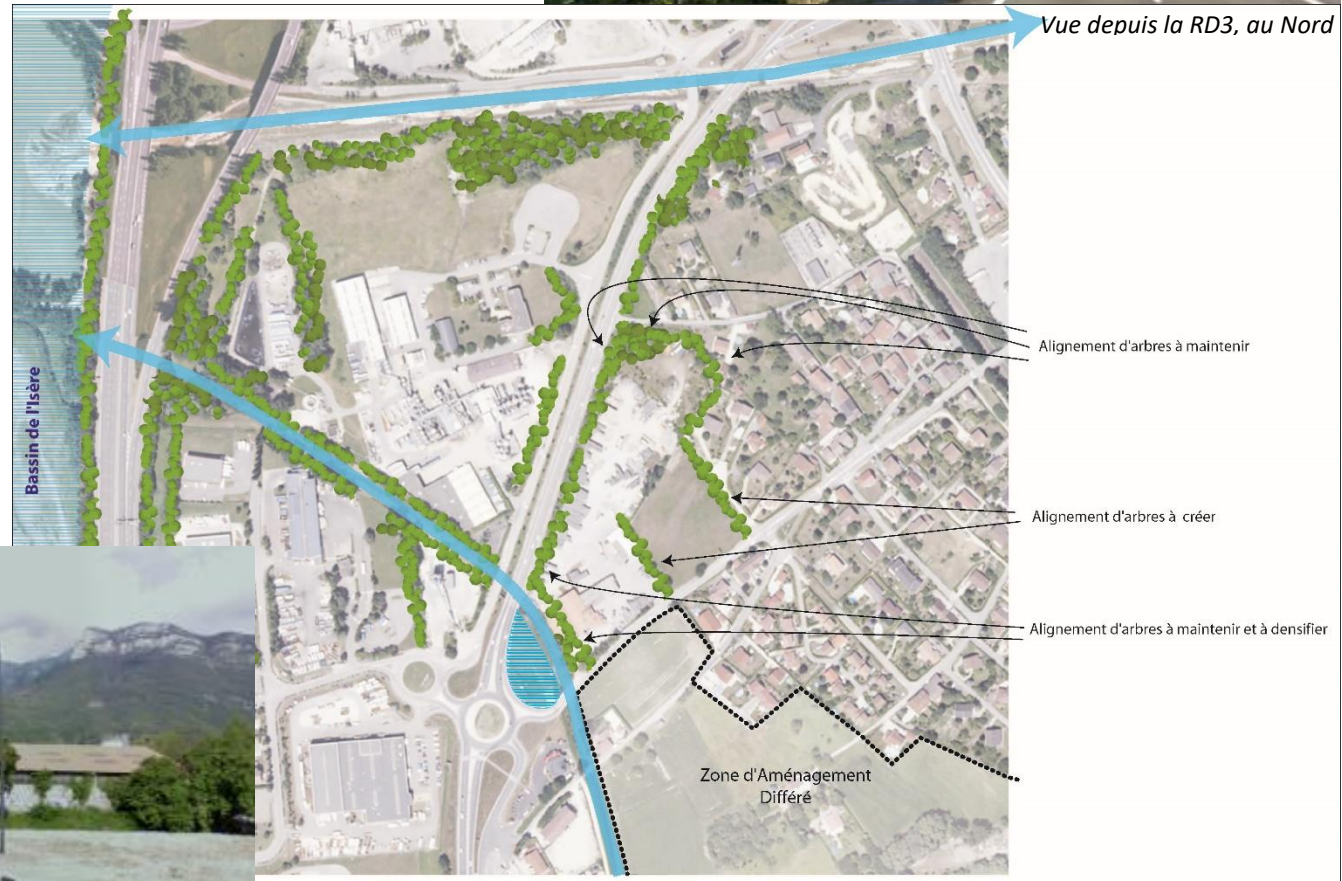
La partie sud de l'alignement le long de la RD3 et les abords du bassin de rétention nécessitent une densification de la végétation présente, afin de réduire l'impact visuel des activités existantes et futures, depuis la RD3.

Des alignements nouveaux doivent être prévus, dans le cadre de l'aménagement du site artisanal, de manière à encadrer le tènement de sorte qu'il soit le moins visible possible depuis la RD3 et des espaces résidentiels à proximité.

Ces alignements constituent, par ailleurs, des barrières acoustiques essentielles.



*Vue depuis la RD3, au Nord*



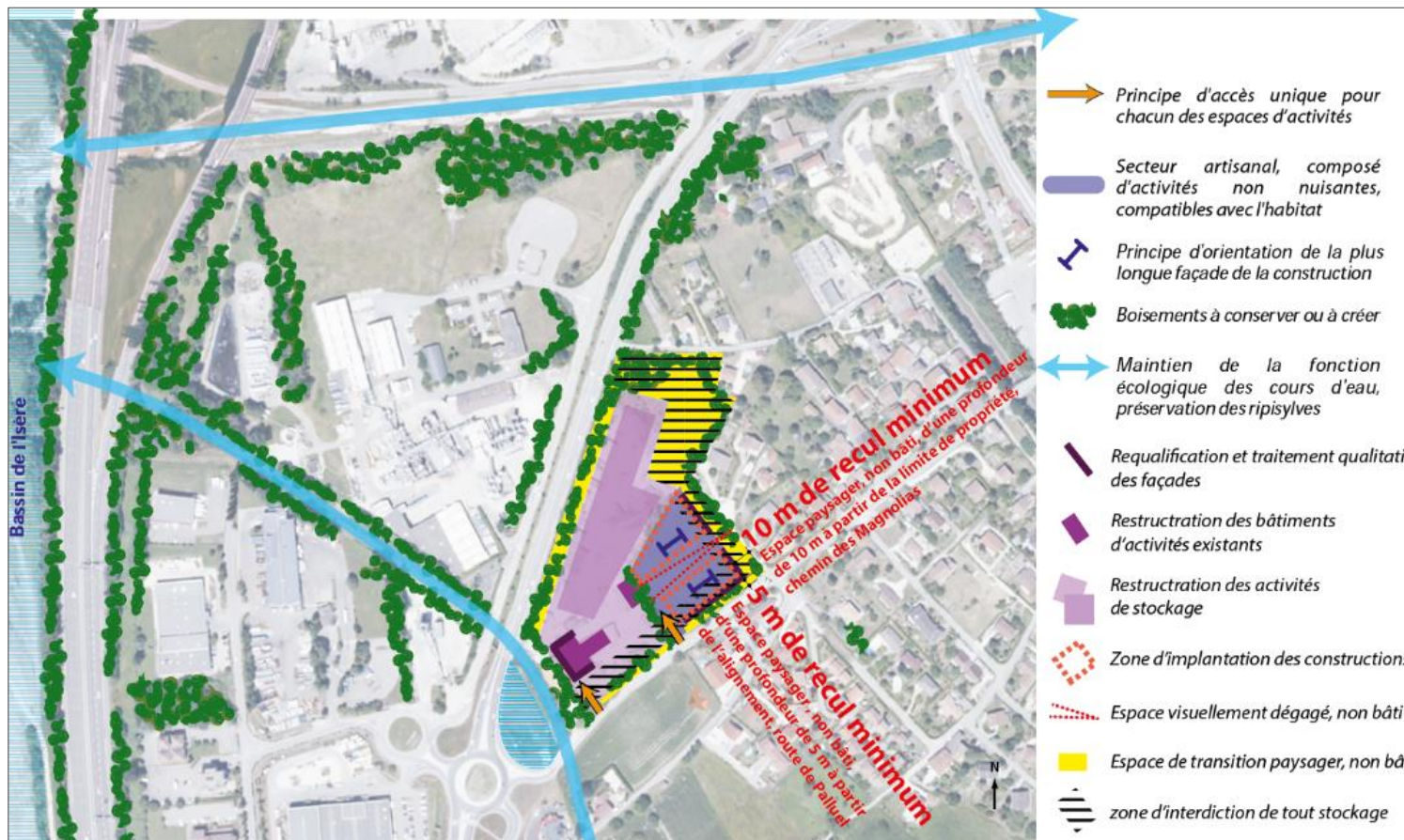
*Vue depuis la RD3, au Sud*

**4. 4. c. La programmation envisagée**

L'OAP concerne deux secteurs distincts, un site existant à destination artisanal, concerné par les risques naturels torrentiels importants, et un site vierge voué à accueillir de nouvelles activités artisanales.

**Secteur de développement :**

Le secteur est strictement réservé à l'accueil d'activités artisanales non-nuisantes, compatibles avec l'habitat. Il offre une capacité de développement d'environ 2 600 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, sur la partie actuellement classée en zone 1AUEa. Les locaux accessoires à une activité à destination principale d'artisanat, de type showroom, sont autorisés dans la limite de 30% de la surface de plancher totale.



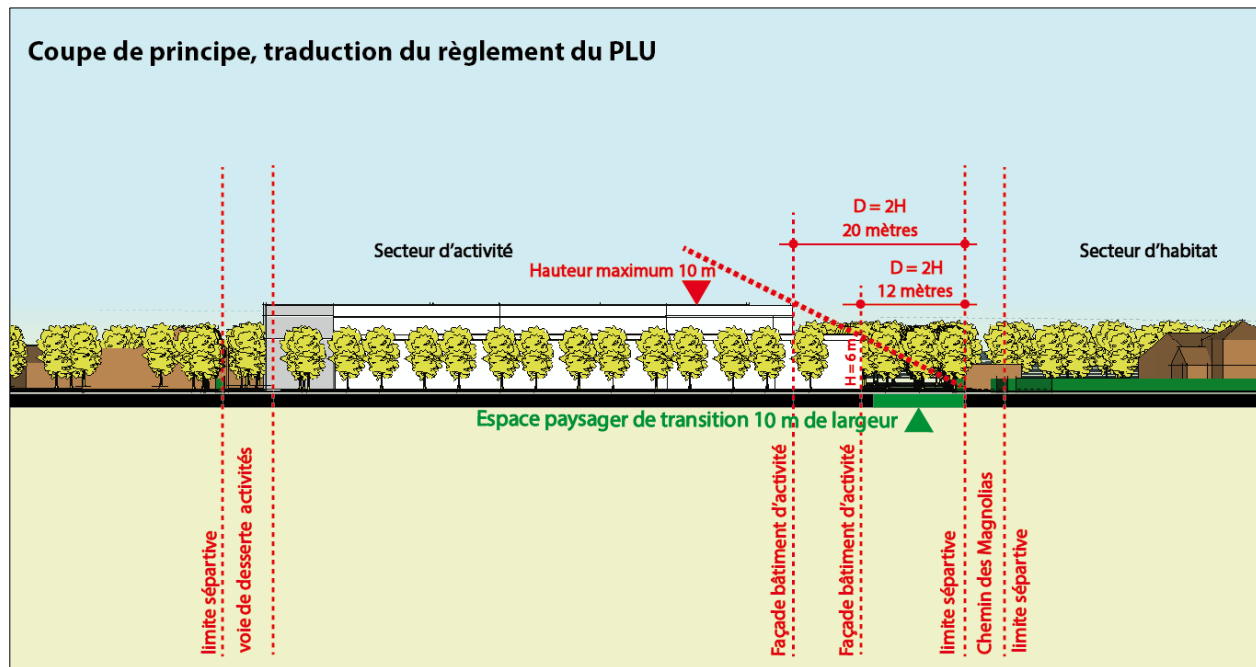
Ce secteur de développement artisanal sera aménagé dans le cadre d'une opération d'ensemble et devant proposer une seule voie entrée/sortie depuis la route de Palluel. Les volumétries et l'ordonnancement des constructions seront cohérents entre elles, dans une certaine homogénéité de traitement. Des secteurs d'implantation des bâtiments d'activités ont été définis, ainsi qu'un espace visuellement dégagé, non bâti, permettant une percée visuelle sur le grand paysage depuis le chemin des Magnolias. Par ailleurs, l'opération d'ensemble devra assurer une gestion raisonnée des eaux pluviales.



Une attention particulière devra être apportée concernant le traitement paysager des espaces de transition, non bâtis, situés à l'articulation entre les espaces habités et les espaces d'activités. A cet effet, à partir de la limite séparative longeant le chemin des Magnolias, un espace paysager, non bâti d'une profondeur de 10 mètres (recul minimum à partir de la limite séparative) devra être réalisé sur toute la longueur de la parcelle à vocation d'activités. A partir de l'alignement de la route de Palluel l'espace paysager de transition, non bâti, aura une profondeur de 5 mètres (recul minimum à partir de l'alignement). Dans le même objectif qualitatif des zones d'interdiction de tout stockage ont été prescrites, visant à préserver l'environnement visuel des secteurs à vocation d'habitat existant.

#### Secteur existant :

Sur le secteur d'activités existant les activités à destination d'artisanat et d'entrepôt sont autorisées dans les volumes des bâtiments existants. De plus les hangars non clos assurant une parfaite transparence hydraulique pourront être autorisés, dès lors qu'ils sont destinés à protéger une activité existante dans le respect des dispositions réglementaires du PPRN en vigueur. Compte tenu des risques en présence, en particulier le risque torrentiel lié à La Roize, les show-rooms y sont interdits.



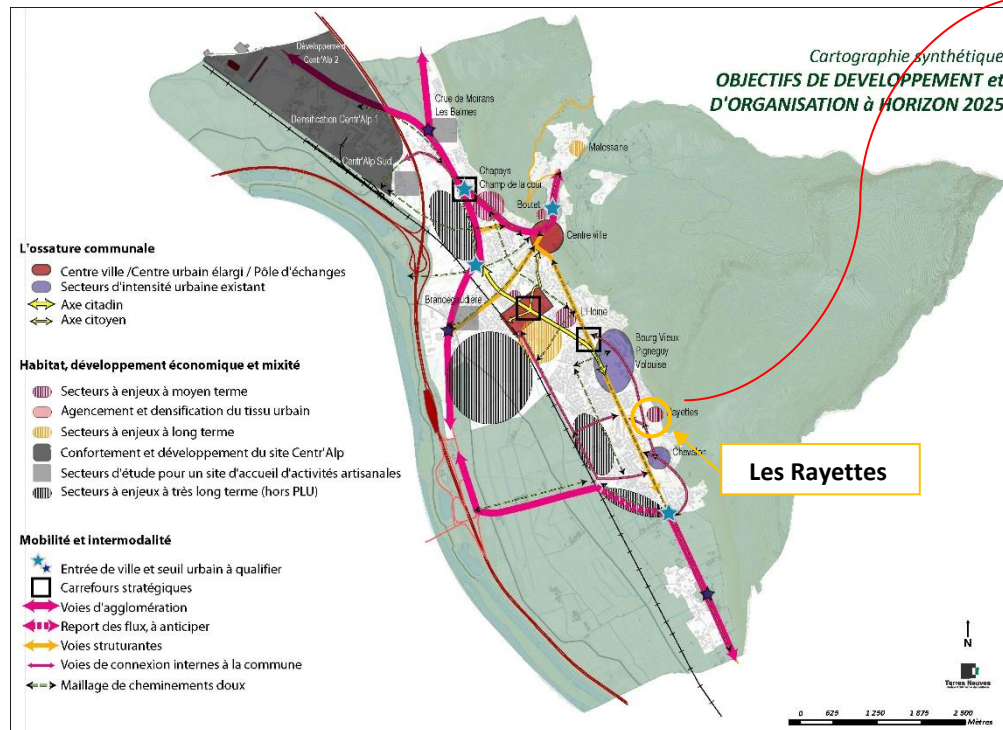
## 4. 5. Le secteur des « Rayettes »

**Temporalité des aménagements :** Il s'agit d'un site d'urbanisation future, voué au développement résidentiel, situé au cœur de tissus urbains constitués, visant au confortement du hameau du Chevalon. La temporalité des opérations peut être immédiate.

### 4. 5. a. Le site et son contexte réglementaire

Le site, d'une superficie d'environ 1,6 hectare, s'étend dans le secteur des Rayettes, en proximité rapprochée du Chevalon. Le site est situé au pied du massif de la Chartreuse, ainsi une zone de risque fort (chute de pierres

ou de blocs), classée en zone violette au PPRn, borde le secteur aménageable.



Extrait du PPRn

#### 4.5.b. La trame viaire et la programmation envisagées

La desserte du secteur pourra s'organiser autour des points d'accès suivant :

- accès au Nord depuis la rue de la Roche Morin,
- accès à l'Ouest depuis la rue de Bourg Vieux,
- accès au Sud depuis le chemin de Malsouche.

Elle sera aménagée afin de :

- Proposer un maillage viaire traversant, utilisant à minima deux de ces accès ;
- Proposer des aménagements modes doux généreux et sécurisés.

Au regard de la topographie du terrain, l'aménagement du site devra soigner l'intégration paysagère du nouveau quartier, via un ordonnancement et une morphologie des constructions adaptés, et via la préservation des boisements existants. Par ailleurs, la préservation des murs de pierres, autant que possible, est préconisée.

Les surfaces non construites seront plantées et/ou engazonnées. Afin de préserver le paysage, le végétal, et l'identité locale, il est conseillé de s'inscrire dans la charte paysagère du Pays Voironnais. Par ailleurs, un soin particulier devra être apporté à l'aménagement de la zone inconstructible (PPRn). Cet aménagement sera avantagement paysagé et pourra également contribuer à la protection des habitants et des biens contre les risques de chutes de pierres et de blocs.

L'aménagement se fera, de fait, via une opération d'ensemble, visant la création d'environ 60 logements. Prioritairement, le site développera un parc de logements constitué de logements intermédiaires. 1/3 des logements seront des logements sociaux ; les 2/3 restants devront proposer une mixité de logements en accession, tant privée qu'aidée.

Par ailleurs, l'opération d'ensemble devra assurer une gestion raisonnée des eau pluviale



## 4. 6. Le secteur de la « ZAC de l'Hoirie »

### 4. 6. a. Objectifs des aménagements :

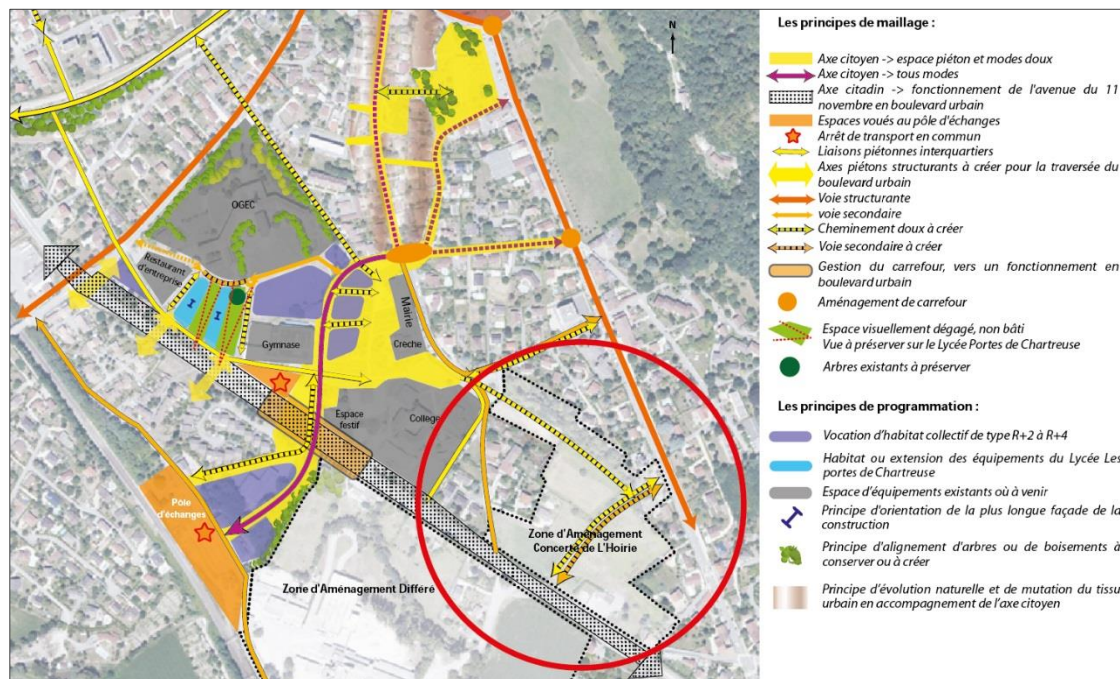
Il s'agit de créer une opération d'aménagement d'ensemble, la ZAC de l'Hoirie, élaborée à l'échelle du secteur.

L'urbanisation de cette zone renforcera la centralité élargie de Voreppe, en permettant la réalisation d'ensembles immobiliers à usage d'habitation, de surfaces de bureaux et d'une surface commerciale. Le lancement des opérations peut être progressif au regard de l'échéancier de mise en œuvre de la ZAC.

Cette O.A.P est complétée pour son application réglementaire par les 16 articles du règlement écrit :

- Les documents graphiques « Plans de Masse » / Périmètre de la Z.A.C.
- Le règlement écrit et le document graphique du PLU.

**Celle-ci s'inscrit dans la continuité de l'OAP existante pour le centre élargi.**



**4. 6. b. Le site et son contexte réglementaire**

Le site de l'Hoirie d'environ 4,5 hectares, est caractérisé par des friches agricoles enclavées dont l'urbanisation s'est développée le long des voies. Il est inclus dans un « triangle » délimité par :

- L'Avenue du 11 Novembre au Sud (RD1075)
- L'Avenue Honoré de Balzac (RD520 au Nord-est),
- La rue de l'Hoirie à l'Ouest.

Le site se situe dans la plaine alluviale de l'Isère, à environ 1,5 km à l'Est du cours d'eau. La pente générale est plutôt douce, orientée Nord/Sud, avec des altitudes à environ 199 mètres au Sud-Est (au niveau de la station-service) et 208 mètres au Nord, le long de la frange boisée au Nord du site.

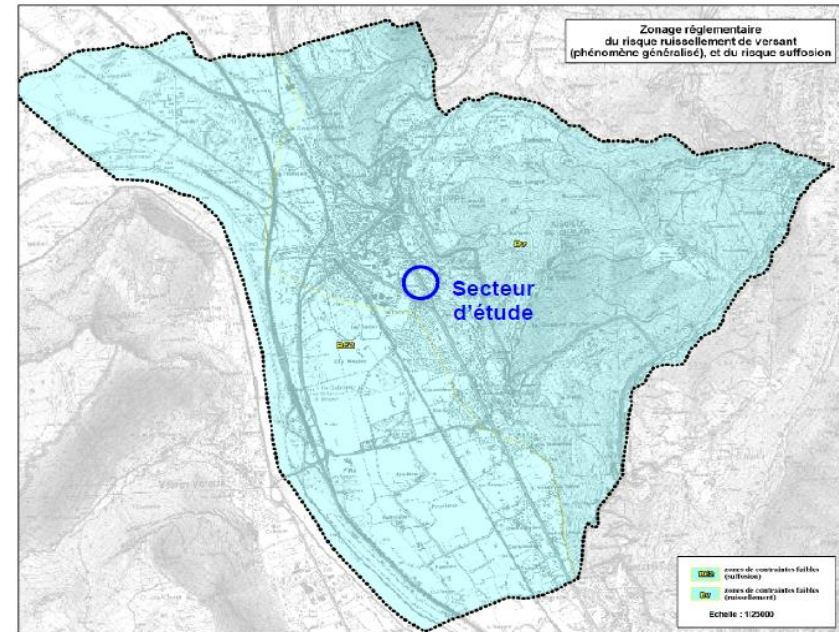
**Risques :**

La commune de Voreppe est soumise au plan de Prévention des Risques Naturels, approuvé le 22 avril 2011 et au Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI Isère Aval), approuvé le 29 août 2007.

Règlementation du Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn). L'intégralité de la ZAC est située en zone Bv, correspondant à un aléa faible de ruissellement sur versant. Le périmètre est en zone bleue du PPRn. Il s'agit d'une zone constructible sous conditions de conception, de réalisation, d'utilisation et d'entretien de façon à ne pas aggraver l'aléa et à ne pas accroître la vulnérabilité des biens et des personnes.

Extrait du règlement PPRn de la zone Bv :

Bv (zone bleue)
<b>Construction</b>
- <b>Autorisé</b>
- Adaptation de la construction à la nature du risque, notamment : - protection des ouvertures - prévention contre les dégâts des eaux
- (cf. fiches-conseils n° 0 et 1)
- En cas de densification de l'habitat, tenir compte des modifications des écoulements des eaux superficielles
- Etude du parcours à moindres dommages



Zonage réglementaire du PPRn (ruissellement sur versant)

Par ailleurs, le site est directement concerné par les risques suivants :

- Un risque sismique de niveau 4 qui concerne l'ensemble de la commune.

Les règles de construction respecteront les prescriptions de l'Arrêté Préfectoral du 22 avril 2011 et des Décrets 2010.1254 et 2010.1255 du 22 octobre 2010 relatifs à la prévention des risques sismiques et à la délimitation des zones de sismicité du territoire français.

- Un risque lié aux transports de matières dangereuses, du fait notamment des axes autoroutiers A48 et A49 et de la voie ferrée.
- Un risque lié aux barrages et ouvrages hydrauliques.

Le site se trouve en outre en zone d'aléa faible vis-à-vis du phénomène de retrait/gonflement des argiles. Les zones d'aléa plus importantes sont situées sur les reliefs. Les aménagements et les constructions à venir prendront en compte l'ensemble de ces risques.

#### **4. 6. c. La structure paysagère :**

Les études d'impact et « faune flore » réalisés dans le précédent dossier abrogé ont permis de redéfinir une nouvelle structure paysagère qui permettra le maintien et le confortement de la trame végétale :

- Des arbres d'alignement accompagnent les voiries du secteur,
- Ces arbres sont parfois intégrés dans un mail plus large laissant une place importante aux modes doux (déplacements, rencontres, ...) comme pour le mail nord/sud et les franges de l'avenue du 11 novembre.
- L'axe nord/sud, outre les arbres et les plantations diverses, accueille une noue paysagère plantée d'arbres et d'arbustes.
- Les espaces de stationnement en surface seront de préférence engazonnés et/ou constitués d'un revêtement perméable infiltrant les eaux de pluies pour une meilleure intégration, mais également pour limiter une imperméabilisation trop importante des terrains sur la ZAC, et limiter ainsi les phénomènes de ruissellement sur versant.

D'une façon générale, les espaces publics et communs aux opérations immobilières favoriseront le plus possible les espaces de pleine terre, de façon à limiter les secteurs imperméabilisés, le dimensionnement des réseaux et le coût d'exploitation pour la collectivité.

De plus, est défini un secteur de protection d'éléments de paysage et/ou de boisements (L123-1-5 7° du Cu) afin de prendre en compte la préservation des haies existantes en limite Nord et est du site, ainsi que la

création de « haies bocagères » sur certaines franges de l'opération afin de mettre en place des zones tampons entre les constructions existantes et le projet.

#### **4. 6. d. Les connexions et les principes de mobilité :**

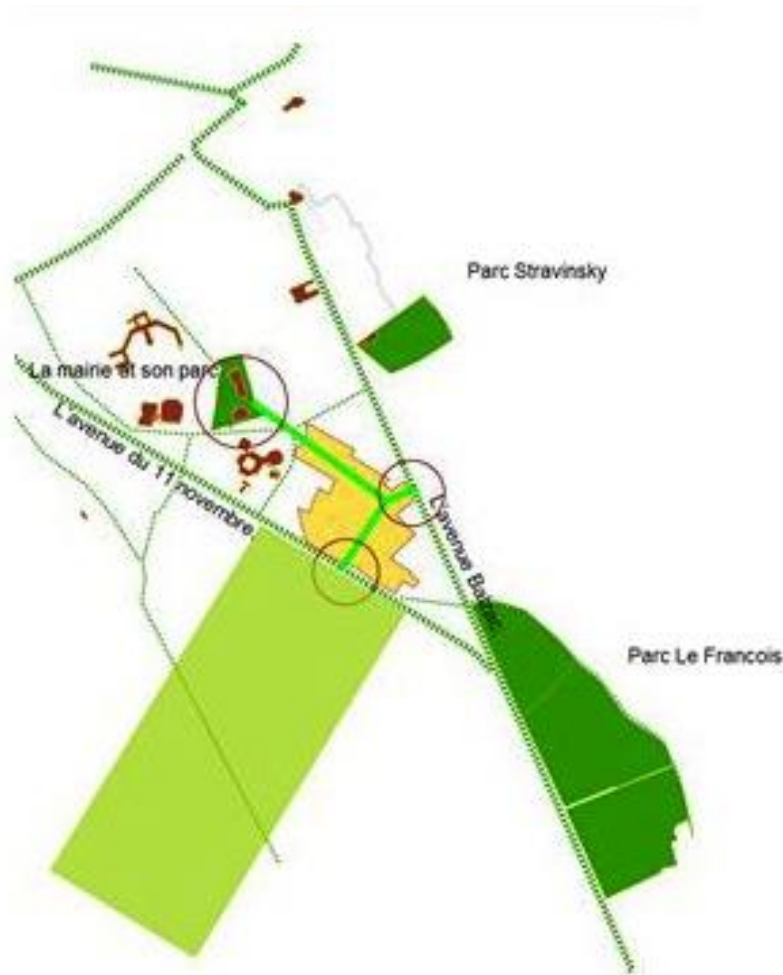
Le site de la ZAC bénéficie d'une bonne desserte viaire, notamment par l'Avenue du 11 Novembre qui permet des liaisons vers l'A48 et l'A480 (via la RD3) reliant Lyon à Grenoble et l'A49 en direction de Valence. Elle borde la partie sud du secteur de l'Hoirie. Une autre voie structurante borde le site à l'Est : l'Avenue Honoré de Balzac dans sa partie urbaine, qui permet une connexion avec le bourg et relie Voreppe à la Chartreuse.

L'accessibilité en modes doux (cheminement piétons et cyclables) du site est déjà bien amorcée. En effet un itinéraire cyclable et piétons depuis la rue de la mairie (rue des Tissages) se poursuit sur le début de la rue de l'Hoirie (où les flux cycles piétons sont bien identifiés et séparés), jusqu'à une venelle (ruelle) dédiée aux modes doux qui permet de rejoindre la RD1075. Le reste de la rue de l'Hoirie est en zone 30 pour permettre un partage des usages dans de bonnes conditions de sécurité.

Les différentes voiries sur lesquelles l'opération se raccorde et leurs principales caractéristiques sont donc :

- Au Nord, l'avenue Honoré de Balzac, D520A
- Au Sud, l'avenue du 11 Novembre, D1075
- A l'Ouest, la place Georges Brassens/rue des Tissages et la rue de l'Hoirie

Le secteur est en outre situé à proximité de la Gare et est desservi par les Transports en Commun.



#### 4. 6. e. Organisation interne du projet :

Le projet s'inscrit dans les préconisations du Plan Local des Déplacements de Voreppe : il prolonge, articule et complète le maillage modes doux. Le projet s'organise à partir de l'axe principal de circulation qui irrigue la ZAC et relie l'avenue du 11 Novembre ; à partir de cet axe principal et du maillage mode doux, la desserte des groupements d'habitats privilégie les voies de desserte en impasses afin de préserver la quiétude des futurs habitants...

#### 4. 6. f. La programmation envisagée :

Le quartier de l'Hoirie mixe plusieurs fonctions et plusieurs typologies d'habitat. Le programme prévisionnel des constructions lors du dossier de réalisation de la ZAC a été ainsi établi :

- Pour 14 600 m<sup>2</sup> minimum et 14 800 m<sup>2</sup> maximum de surface de plancher logements, dont environ 78,4% en accession (libre et aidée), et 21,6% de logements sociaux
- 4 100 m<sup>2</sup> environ de surface commerciale, dont 2 500 m<sup>2</sup> de surface de vente
- 900 m<sup>2</sup> environ de services et activités tertiaires








L'implantation des futures constructions privilégie les orientations Sud/Sud-Ouest et les rues sur la plaine et le Vercors avec pour partie un accompagnement bâti de part et d'autre du mail Nord-Sud

- Résidence sénior côté Ouest
- Façade commerciale côté Est.

Afin de favoriser le caractère résidentiel de cette GREFFE au sein d'un quartier existant les emprises constructibles alternent ensembles bâtis continus et ponctuels. Les typologies et hauteurs de bâti sont diversifiées : maisons de ville, logements intermédiaires et collectifs.

## PLAN D'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

### CHOIX PAYSAGER ET ECOLOGIQUES


- Continuités Naturelles à préserver et à créer. 
- Coulée Verte en accompagnement chemin piétonnier et cycles (gestion des eaux pluviales) 
- Espaces de transition Paysager et Piétonnier le long de la R.D (gestion des eaux pluviales) 
- «Ruptures» dans le bâti et «Fenêtres» préservant les vues lointaines. 
- Espaces Communs Privatifs en pleine terre. 
- Espaces Paysagers de transition 
- Alignement plantés obligatoires. 

### CHOIX URBAIN

#### HABITAT COLLECTIF

- REZ + 3 ETAGES bureaux et/ou services 
- REZ + 2 ETAGES + ATTIQUE 
- REZ + 2 ETAGES 

#### HABITAT GROUPE ET INTERMEDIAIRE

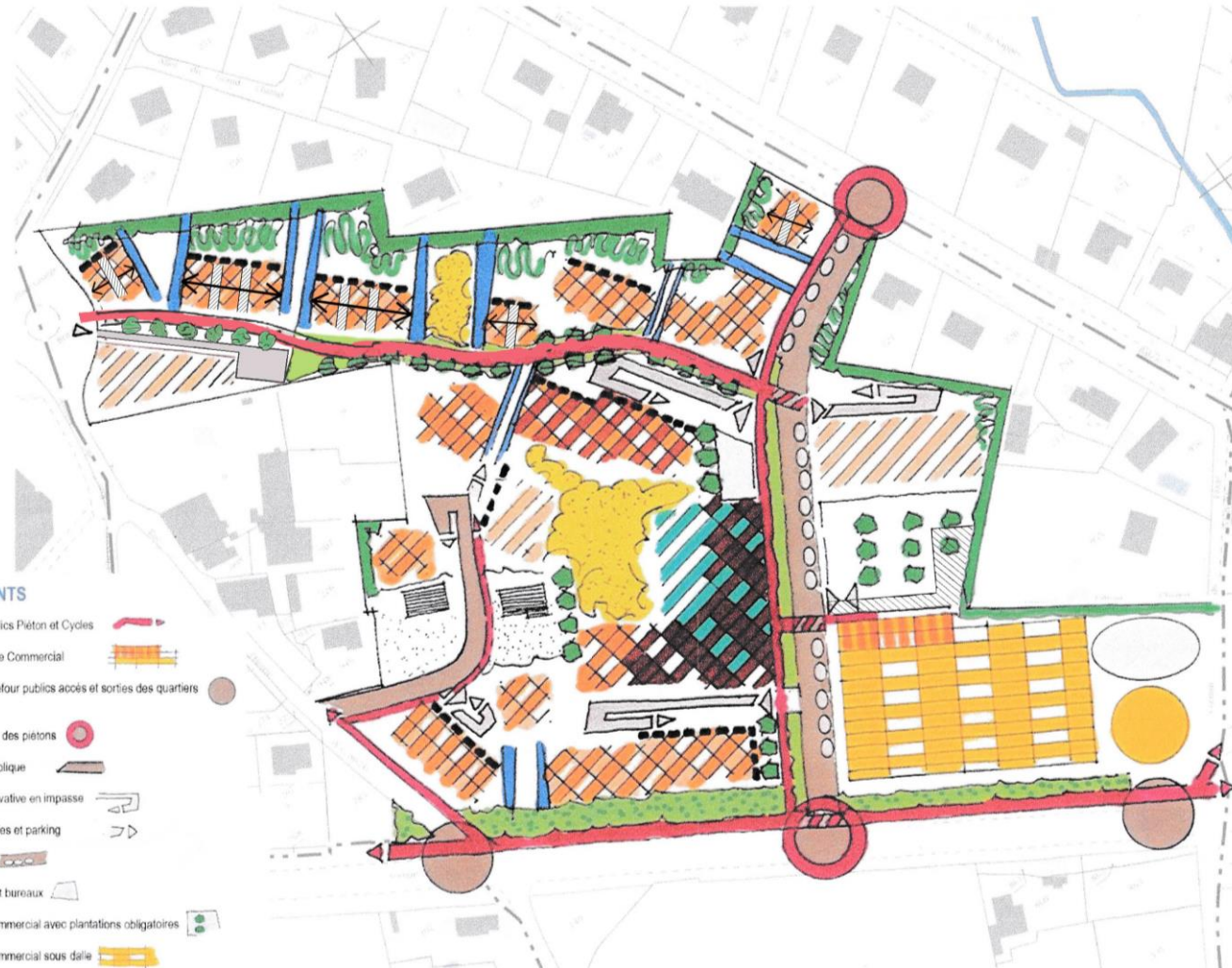
- REZ + 1 ETAGE 
- REZ + 1 ETAGE + Combles habités 
- TERRASSE PARTIELLE POSSIBLE 
- REZ + 1 ETAGE + ATTIQUE 
- HABITAT EXISTANT PRESERVE 
- Alignement du bâti imposé 

#### EQUIPEMENT COMMERCIAL

- Surface de vente et réserve 
- Station Service et «Drive» 

### DEPLACEMENTS

- Cheminements Publics Piéton et Cycles 
- Entrée Piéton Centre Commercial 
- Aménagement carrefour publics accés et sorties des quartiers 
- avec sécurisation des piétons 
- Voie Automobile publique 
- Voie Automobile Privative en impasse 
- Accés Imposés voiries et parking 
- Parkings Publics 
- Parkings Services et bureaux 
- Parkings Centre Commercial avec plantations obligatoires 
- Parkings Centre Commercial sous dalle 
- Accés et cour de service réservés du Centre Commercial  
Accés de service réservé du centre commerciale et couverture place PMR 



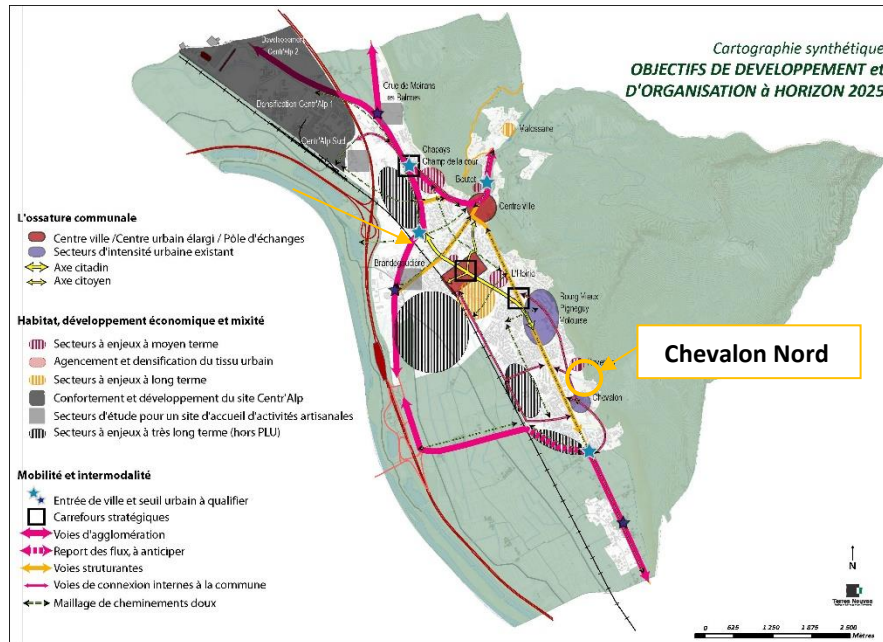


#### 4. 7. Le secteur du « Chevalon Nord »

Temporalité des aménagements : Il s'agit d'un site en zone à urbaniser 1AUCc, voué au développement résidentiel, situé dans la continuité du secteur des « Rayettes » en frange de tissus urbains constitués, visant au confortement de la diversification de l'habitat sur le secteur. La temporalité des opérations peut être immédiate.

##### 4. 7. a. Le site et son contexte réglementaire

Le site classé en zone 1AUCc, d'une superficie d'environ 1,03 hectare, s'étend dans le secteur du Chevalon Nord entre le chemin de Malsouche et la rue Hector Berlioz. Bien que situé au pied du massif de la Chartreuse le foncier concerné n'est que très peu impacté par les risques naturels ; notamment, une petite partie d'environ 2 600 m<sup>2</sup> aux abords du



Extrait du PPRn

#### 4. 7. b. La trame viaire et la programmation envisagées

La desserte du secteur pourra s'organiser à partir de l'accès suivant :

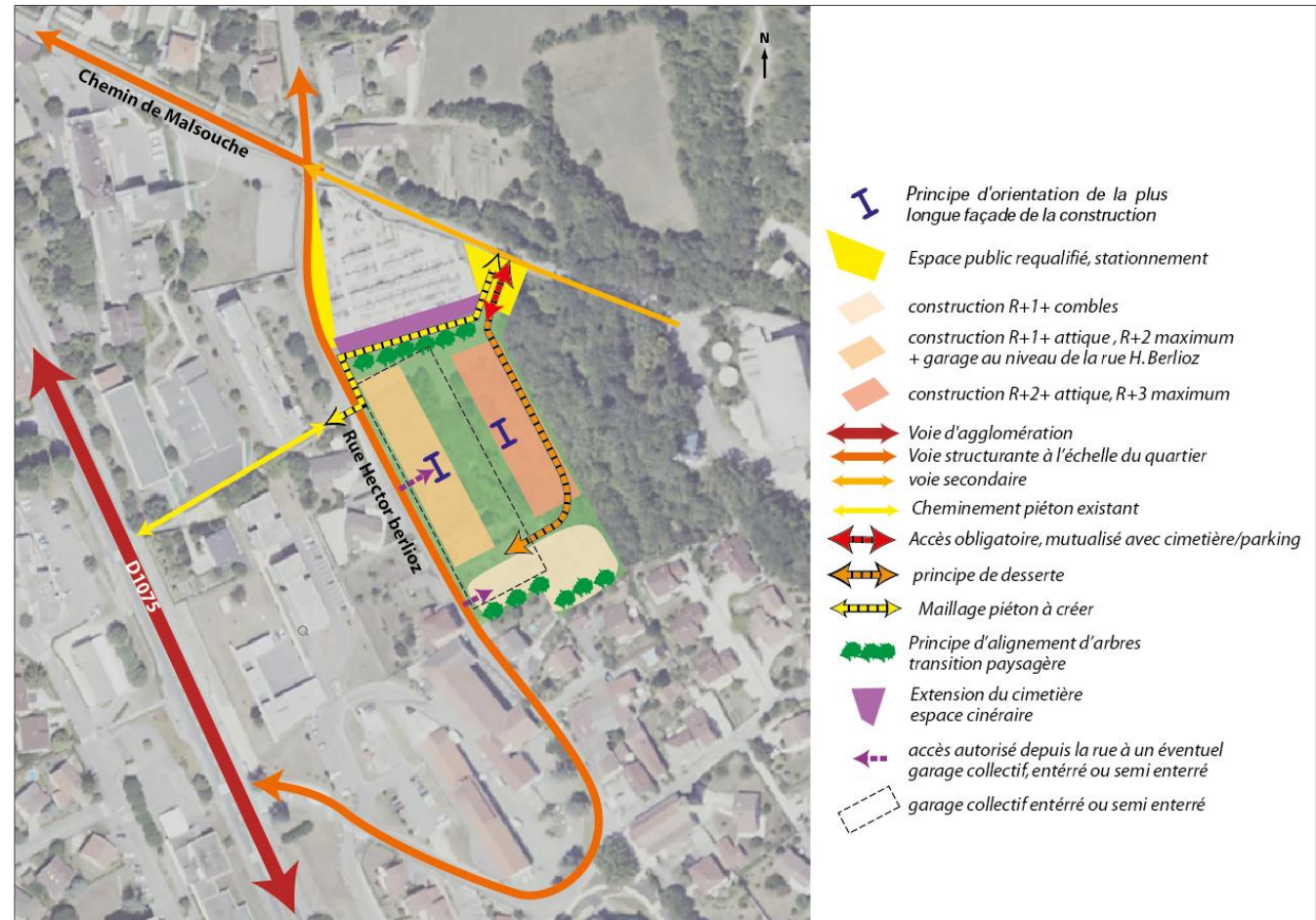
- accès unique, au Nord, depuis le chemin de Malsouche, mutualisé avec celui du cimetière/stationnement

Elle sera aménagée afin de :

- Proposer un maillage mode doux en continuité du chemin piéton existant, reliant l'avenue du 11 Novembre à la rue Hector Berlioz
- Proposer si nécessaire l'accès à des garages collectifs enterrés ou semi enterrés depuis la rue Hector Berlioz. Par ailleurs, la préservation des murs de pierres, autant que possible, est préconisée

Au regard de la topographie du terrain, l'aménagement du site devra soigner l'intégration paysagère par un ordonnancement et une morphologie des constructions adaptés, notamment les futures constructions devront avoir une hauteur de R+2 maximum le long de la rue Hector Berlioz, les constructions en second rang pourront avoir un gabarit de R+3 maximum. Celles réalisées, au Sud, en transition urbaine avec les espaces bâtis existants, devront présenter des gabarits de R+1+comble maximum. Des transitions

paysagères devront être réalisées au droit de l'extension du cimetière, au Nord, et entre l'habitat existant et futur, au Sud.



Les surfaces non construites seront plantées et/ou engazonnées. Afin de préserver le paysage, le végétal, et l'identité locale, il est conseillé de s'inscrire dans la charte paysagère du Pays Voironnais.

Le développement urbain de la zone se fera, de fait, via une opération d'ensemble, visant la création d'environ 60 logements. Prioritairement, le site développera un parc de logements constitué de logements intermédiaires. 1/3 des logements seront des logements sociaux ; les 2/3 restants devront proposer une mixité de logements en accession, tant privée qu'aidée.

Par ailleurs, l'opération d'ensemble devra assurer une gestion raisonnée des eaux pluviales. En effet ce secteur est concerné par des contraintes à l'assainissement des eaux pluviales. L'aménagement futur devra exploiter toutes les pistes pour faciliter la gestion des eaux de pluie (majoration des surfaces de pleine terre, toitures végétalisées...).