



Plan Local d'Urbanisme

PLU APPROUVE le 18.11.2013
modification n°1 le 27.04.15
modification n°2 le 10.12.15

MODIFICATION n°3

APPROBATION

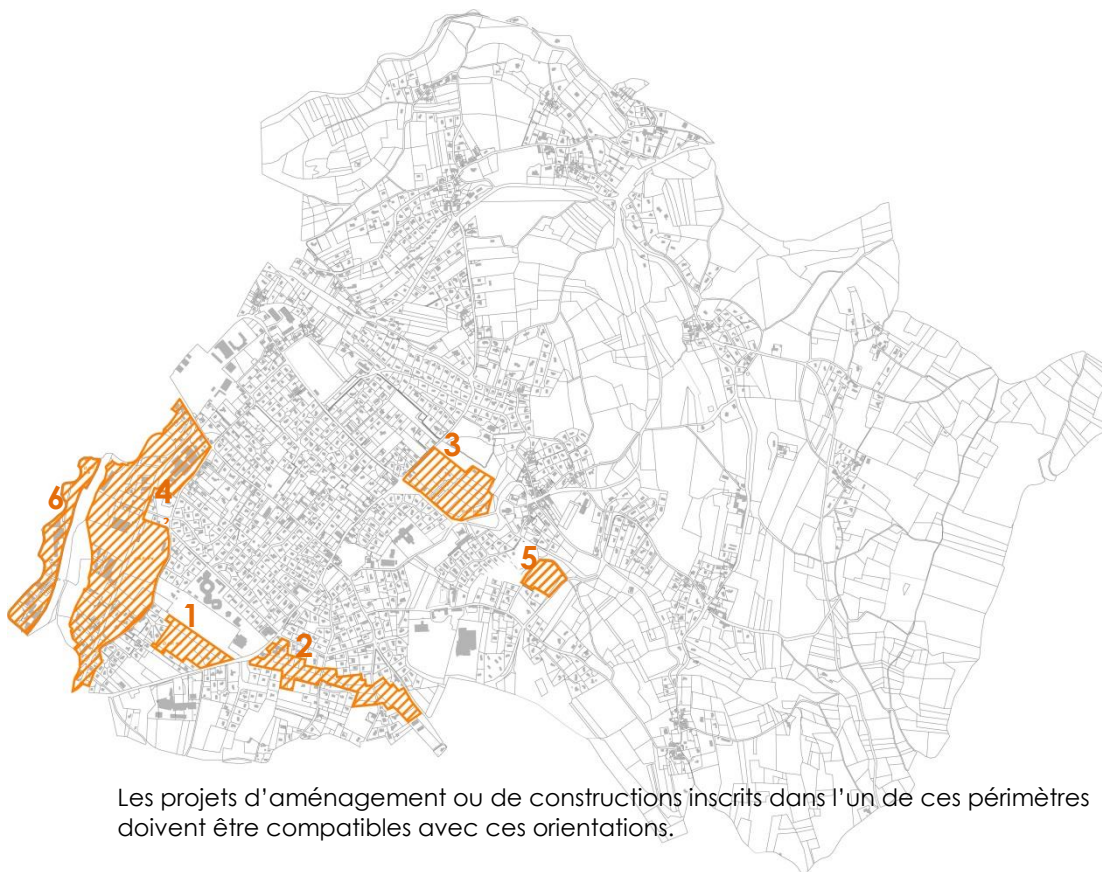
PIECE n°4 :
ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET
PROGRAMMATION



Géraldine Pin
Agence Karine Ruelland
Urban Studio / Trans-Faire

Les orientations d'aménagement et de programmation du P.L.U de COUBLEVIE , conformément aux articles L. 123-1-4 et R. 123-3-1 du Code de l'Urbanisme, visent à définir les conditions d'aménagement de certains quartiers ou secteurs de la commune, qu'il s'agisse de secteurs déjà urbanisés destinés à être renouvelés, ou de secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation.

O.A.P. n°1 « Ecoquartier »	2
O.A.P. n°2 « La Courbassière »	4
O.A.P. n°3 « Le Pattolat»	6
O.A.P. n°4 « Route de Grenoble»	9
O.A.P. n°5 « Echaillon ».....	13
O.A.P. n°6 « Vallon sud Morge ».....	14



Les projets d'aménagement ou de constructions inscrits dans l'un de ces périmètres doivent être compatibles avec ces orientations.

O.A.P. n°1 « Ecoquartier »

NB : Cette orientation concerne essentiellement un tènement foncier de propriété communale qui a fait l'objet d'une programmation urbaine et paysagère spécifique pour la création d'un éco quartier.

D'autres parcelles encore libres entourent le site de l'Ecoquartier. Cette OAP permet d'assurer la cohérence de ce morceau de ville avec l'urbanisation potentielle de ces parcelles.

Espaces publics

Création d'une voie verte pour relier le parking relais situé sur la RD1075 et la route de St Jean

Création d'un espace public au débouché de la voie verte pour identifier cette liaison à l'échelle de la traversée de la commune.

Principes d'implantation du bâti

Il s'agit de développer un quartier présentant une typologie de logements variée : petits immeubles collectifs, l'habitat intermédiaire et logements individuels densifiés.

Les typologies des constructions seront réparties en tenant compte de l'occupation des parcelles existantes pour gérer des transitions entre les différentes formes urbaines.

Principes de dessertes

La présence de la voiture sera limitée à la desserte des aires de stationnement. Un maillage piétonnier permettra des connections aux polarités avoisinantes.

Principes d'espaces paysagers et biodiversité

Ménager des transitions paysagères entre l'urbanisation existante et les nouvelles urbanisations :

- jardins partagés en transition avec les arrières jardins du lotissement au nord,
- jardins privés en arrière de parcelle en vis-à-vis avec les habitations à l'ouest.

Valoriser les façades du quartier depuis la voie verte

Développer une trame paysagère généreuse à l'échelle du quartier

Planter des espèces indigènes pour les haies, elles seront composées d'au moins 4 espèces, plus de la moitié seront caduques.

Gestion de l'eau

La rétention d'eau en surface sera à développer (fossés, noues et bassins paysagers).

NB : cette orientation résulte de l'étude de programmation de l'Eco-quartier menée par Urba-Site (mandataire)

Ecoquartier

Plan de principe de composition urbaine



O.A.P. n°2 « La Courbassière »

Le parti d'aménagement prévoit la réalisation d'un quartier nouveau structuré autour d'un axe vert support de mode doux.

L'habitat individuel densifié et l'habitat intermédiaire seront les formes d'habitat dominantes, mais quelques logements en petites opérations de collectifs seront implantés au droit de la route de St Jean.

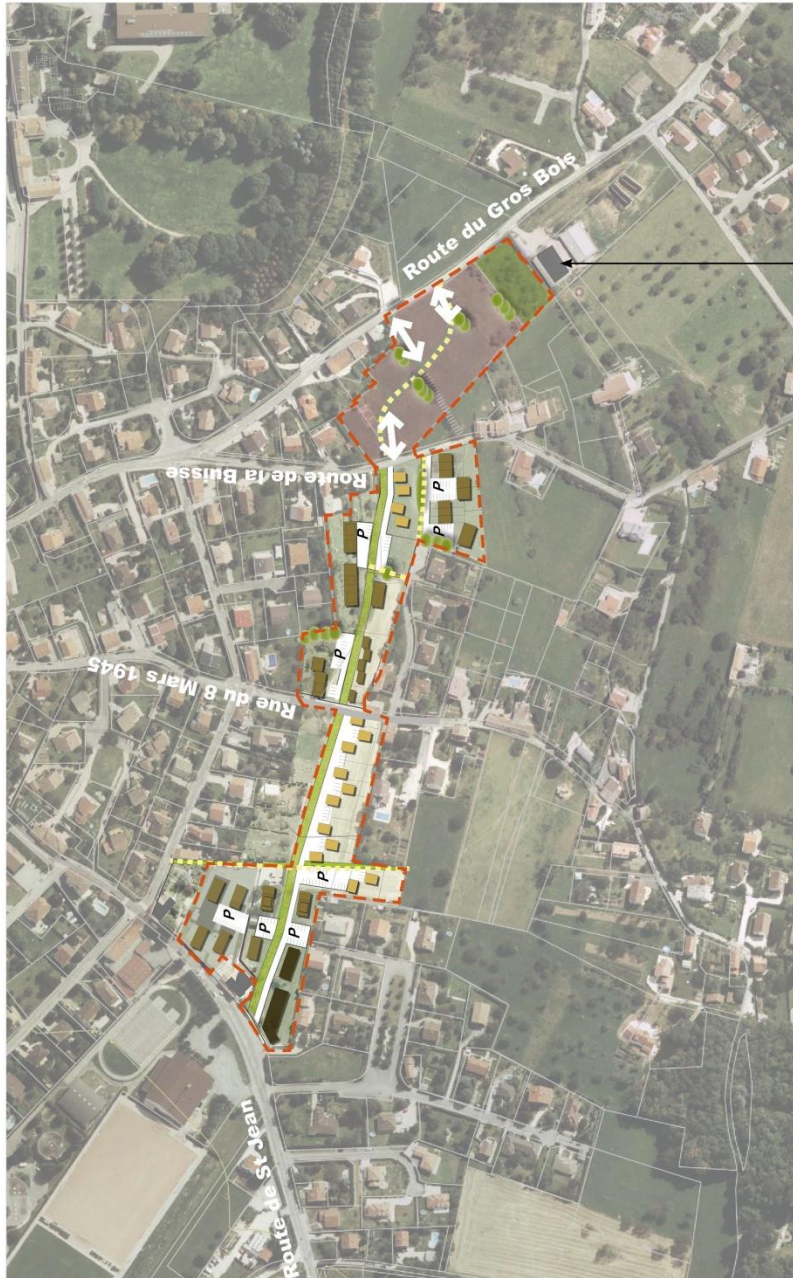
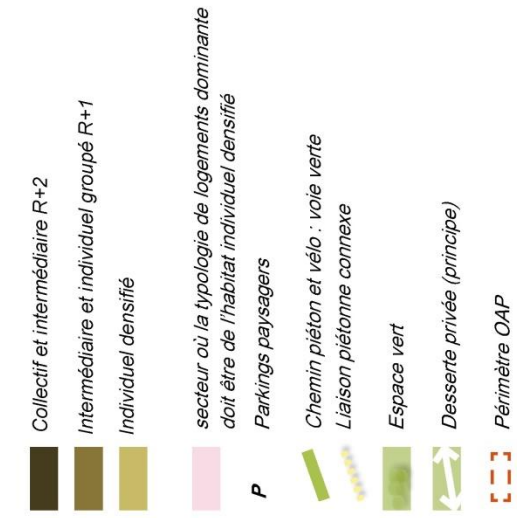
La voie verte

Une liaison piétonne et cycle viendra compléter le réseau de liaison douce sur la commune. Cette liaison reliera dans cette OAP, la RD128 au chemin du Gros Bois.

Il sera créé une voie verte piétonne et mode doux de 6 m d'emprise de large permettant de relier par un mail paysager confortable la route de la Buisse à la route de St Jean.

Programme

Programme des constructions	
Nombre de logements	Environ 95 logements de la RD128 au chemin du Gros Bois.
Typologie des constructions	Quelques logements en petits collectifs ou intermédiaires sur la RD128 (route de St Jean) Logements en individuels groupés ou densifiés, logements individuels
Part minimale de logements sociaux	30 % sur chacun des tènements soit entre 25 et 30 logements sociaux (dont au minimum 3 sur le tènement situé dans la zone UB qui fait l'objet d'une servitude de programme de logements au titre de l'article L123-2b, S5)
Programme des équipements publics	Raccordement au réseau d'assainissement collectif (435ml en zone AUa et AUa') Réalisation de la voie verte de 6 m de large et des venelles piétonnes transversales



Stabulation (recul de 50m des constructions)



REFERENCE ARCHITECTURALE



Nicolas Michelin, Dunkerque



Atelier De'U, Ormesson-sur-Marne



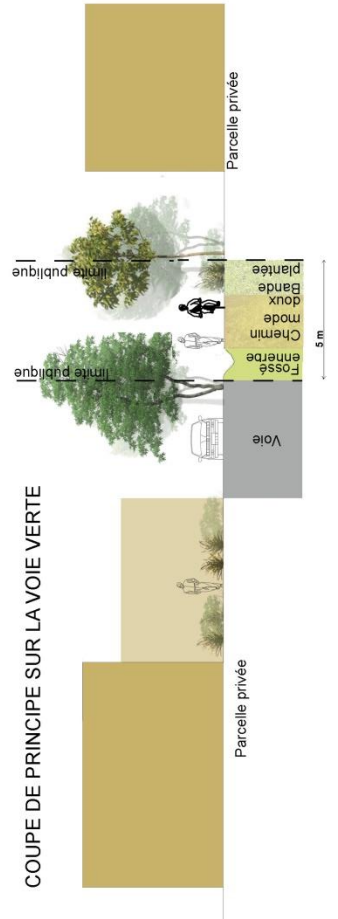
Christoph Kalb, Wolfurt

REFERENCE



juxtaposition voie de desserte-voie verte avec accès logements

COUPE DE PRINCIPE SUR LA VOIE VERTE



O.A.P. n°3 « Le Pattolat »

Le parti d'aménagement est fondé sur la constitution d'un nouveau quartier, extension du centre-ville, inscrit dans une trame paysagée riche et diversifiée.

Espaces publics

Création d'un parvis pour valoriser les abords du Château d'Orgeoise et faciliter la liaison entre le quartier et les équipements communaux (mairie, école, crèche...).

Aménagement urbain et paysager de la RD128 entre le rond-point et le château d'Orgeoise pour limiter la vitesse et améliorer les parcours des piétons et leur sécurisation, mettre en valeur le château et signifier l'entrée dans le centre-ville de Coublevie.

Principes d'implantation du bâti

En zone UEb

Il s'agit de développer un quartier intégré à une morphologie de centre-ville. Une typologie de logements variés est recherchée en mixant les petits immeubles collectifs implantés majoritairement sur rue et l'habitat intermédiaire en cœur d'îlot.

Les constructions sur les routes du Bourg et de Vouise doivent être en ordre discontinues offrant des porosités sur le cœur d'îlot. Les implantations sur ses voies seront suivant un développé du bâti ordonné et majoritairement perpendiculaire à la rue permettant de créer un rythme de plein et de vide depuis l'espace public.

Sur la route du Bourg les constructions s'aligneront aux constructions déjà existantes au moment de l'approbation du PLU sur le site.

En zone UB

Le parti d'aménagement devra permettre une évolution à long terme de ces parcelles occupées par un habitat pavillonnaire déjà construit. De l'habitat individuel ou individuel groupé viendra optimiser les parcelles déjà bâties en pavillonnaire au cœur du Pattolat.

Principes de dessertes

Les dessertes en voiture seront minimisées afin de réduire les distances d'accès aux parkings. Ces derniers seront privilégiés en tête d'îlot afin de limiter la présence de la voiture en cœur d'îlots (favorisant les piétons et limitant l'imperméabilisation des sols).

Un maillage piétonnier permettra des connections aux quartiers avoisinants.

Principes paysagers

Les cœurs d'îlots offriront des respirations paysagères à la fois supports de cheminements doux et espaces paysagers de rétentions des eaux pluviales.

La relation aux avoisinants sera particulièrement soignée afin de développer une relation paysagère avec le parc boisé autour du Gorgeat et le pied de coteau de l'église. A l'Est, une porosité sera mise en place afin de dialoguer avec le promontoire de l'église.

Telle une allée de Château, la route du Bourg mettra en perspective le Château d'Orgeoise. Route de Vouise, une perspective sur l'église sera conservée par transparence à travers les cœurs d'îlot où les plantations d'arbres hautes tiges et les essences d'arbres persistants devront être évitées.

Les espaces de rétention d'eau seront conçus comme des espaces paysagers et viendront agrémenter les cœurs d'îlots.

Depuis les voies limitrophes (route de Vouise, route du Bourg) des porosités paysagères seront aménagées.

Des continuités paysagères (espaces ouverts et fluides) sans murs pleins maçonnés devront être préservées en cœur d'îlots afin d'une part d'être perméable à la faune et d'autre part de ne pas aggraver la situation en cas d'inondation. Des clôtures en durs (murets + grille ou grillage+ haies vives) pourront être mises en place sur la route du Bourg afin d'affirmer l'urbanité de la voie.

Biodiversité

Les orientations en matière de biodiversité sont de favoriser des haies composées d'espèces diversifiées et indigènes (voir palette végétale en annexe du règlement). Ces haies vives seront composées d'au moins 4 essences. Les essences dites envahissantes et perturbantes pour l'équilibre des milieux écologiques seront prohibées. Les 2/3 des essences utilisées doivent être caduques.

Gestion de l'eau :

La gestion des eaux pluviales devra être faite de manière globale et à l'échelle du bassin versant (création d'une zone de rétention des eaux pluviales amont) au nord du site en respectant les préconisations de l'étude du traitement des eaux pluviales spécifiques à Coublevie (jointe en annexe du PLU).

La rétention d'eau en surface sera à développer (fossés, noues et bassins paysagers).

Des espaces multifonctions sont privilégiés couplant les mobilités douces, le cadre de vie paysager, la gestion des eaux pluviales, la biodiversité.

L'imperméabilisation des sols sera limitée en dehors des constructions, notamment sur les parkings de surface où 35% de la surface sera perméable à minima.

Les bâtiments, non situés en zone inondable, seront équipées de cuves enterrées pour récupérer les eaux de toitures. Elles seront réutilisées pour l'arrosage des jardins et le nettoyage des espaces collectifs voire les chasses d'eau.

Programme des constructions

Nombre de logements	Environ 130 logements sur le secteur en zone UEb
Typologie des constructions	<p>En UEb :</p> <p>Sur les voies structurantes des logements en petits immeubles collectifs (R+2, + combe ou attique hauteur 13 m max)</p> <p>Dans les cœurs d'îlots :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des logements en immeubles collectifs (R+2, + combe ou attique hauteur 13 m max) • des logements intermédiaires (R+2, 11 m max), • épannelage des hauteurs pour assurer la transition paysagère avec les espaces paysagers au Nord et à l'Est. <p>→ Soit 60 % de logements collectifs et 40 % de logements intermédiaires</p> <p>Les programmes devront prévoir une diversité de typologies : logements en accession privée, logements en accession sociale et logements locatifs sociaux</p> <p>EN UB :</p> <p>Des maisons individuelles ou individuelles groupées, (R+1 + combles max)</p>
Part minimale de logements locatifs sociaux	→ de 30 à 35% de logements sociaux selon les secteurs comme défini sur le règlement graphique

Hypothèses d'orientation / LE PATTOLAT

Implantation en peigne afin d'offrir un dialogue paysager et une transparence avec le pied de coteau au nord

- Habitat collectif R+2 + combes ou attique
- Habitat individuel R+2
- Habitat individuel ou individuel groupe R+1
- Espace public à mettre en valeur
- Traversée piétonnes sécurisées et ralentissement des vitesses
- Noeue paysagère
- Positionnement des parkings enterrés ou aériens
- Espaces de retentions des eaux amovibles



- Perspectives sur l'église depuis la route de Vouise mise en scène
- Implantation alignée sur les constructions existantes de part et d'autre et en discontinuité permettant une alternance entre espace paysager et espace construit ainsi que des transparences sur l'arrière
- Voie de desserte intégrée au projet. Requalification paysagère d'une voie de desserte interne avec accotement herbeux en noeue paysagère.
- Constitution d'une façade urbaine grâce à un alignement discontinu d'habitat en retrait permettant de dégager un espace paysager support de modes doux au droit du projet
- Espace public valorisant le château, réduction des vitesses sur la route du Bourg, aménagement paysager du carrefour et du parvis dans un projet d'ensemble.

O.A.P. n°4 « Route de Grenoble »

NB : L'orientation d'aménagement présentée ci-dessous est fondée sur une étude urbaine réalisée en 2012 sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais et confiée au groupement ESAU-Alp'Etudes-ARA-Transitec-Emax-Acouphen. L'étude a porté sur l'ensemble de l'entrée sud de l'agglomération, le long de la route départementale 1075, entre le carrefour de la Manche au sud et celui de la Chartreuse au nord.

Le schéma général d'aménagement décline le parti urbain et paysager suivant :

La section dite « centrale », verte et sportive, est confirmée dans ses usages, et confortée par l'ajout d'une emprise, au nord, qui permettrait, à terme, l'implantation d'un ou plusieurs équipement(s) complémentaire(s), à vocation sportive et de loisirs. Cette section est également à conforter du point de vue paysager, en proposant davantage de plantations sur l'espace public, en limitant les clôtures ou en les choisissant perméables à la vue ou végétales ;

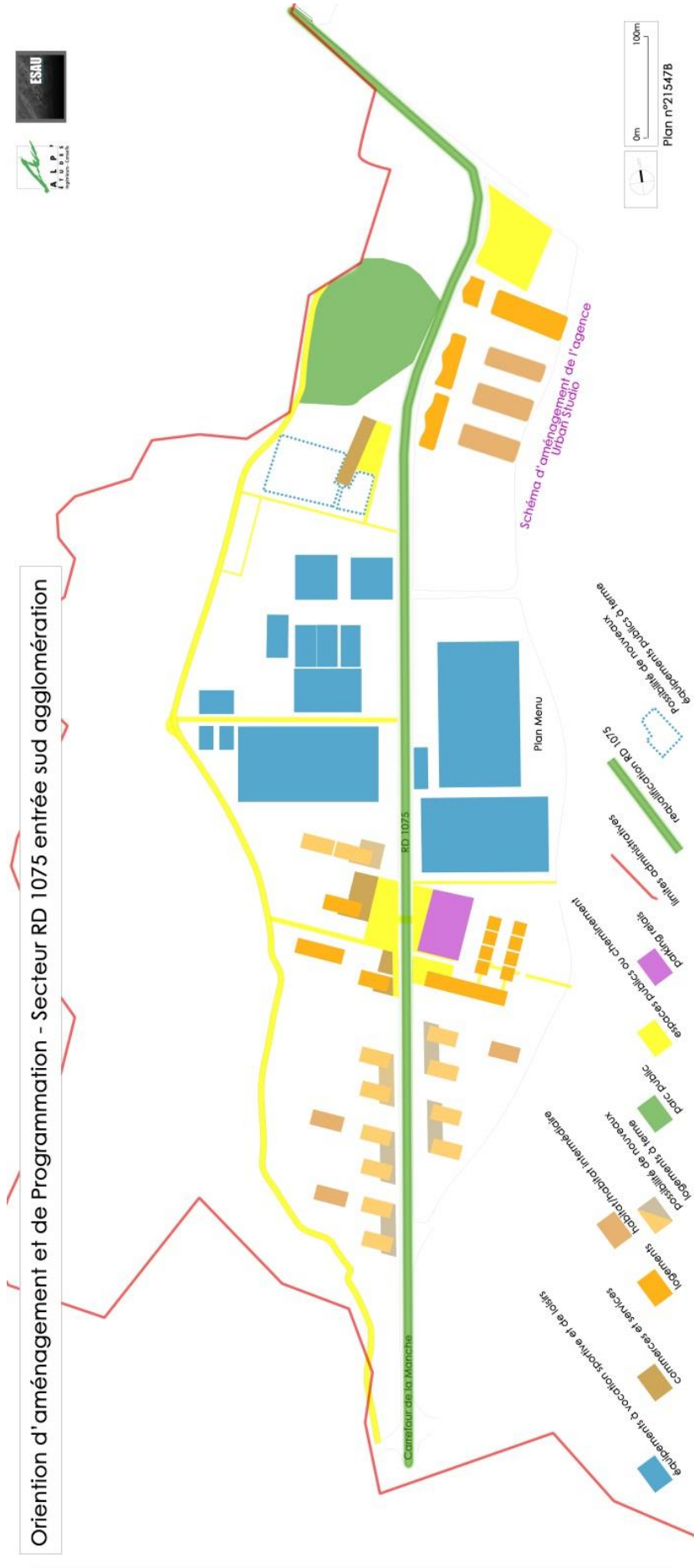
La section centrale est délimitée par deux espaces publics : au sud, par un « seuil » qui forme une place autour d'une nouvelle polarité formée par la sortie du stade de rugby, le débouché de la voie verte de Coublevie, le parking-relais, l'arrêt du Trans'Isère, les nouveaux logements avec commerces en rez-de-chaussée ; et au nord par un espace public lié aux équipements sportifs nouveaux ;

La section sud peut évoluer à long terme en donnant une nouvelle orientation à la trame urbaine, avec un recul des implantations permettant d'élargir l'emprise de l'espace public. Dans un premier temps les espaces non bâtis en front de rue (jardins) assureront la présence végétale le long de cette section ;

La section nord est à la fois densifiée, par l'urbanisation du terrain Antésite à l'est de l'avenue, et à la fois verdie, avec l'aménagement du prolongement du parc du lycée à l'ouest de la RD1075 jusque vers la section centrale ;

Sur l'ensemble de l'infrastructure, les circulations piétonnes sont à rendre plus sûres et confortables, les équipements destinés aux circulations cyclables doivent être créés dans la recherche de la continuité, et les circulations des transports en commun devront être prioritaires sur la circulation générale ;

Un cheminement alternatif à la voie est proposé à l'ouest le long du talus afin de tirer parti des vues sur l'agglomération, de desservir la zone par l'ouest, et de participer à la construction de la boucle verte identifiée dans le diagnostic



Précisions sur deux secteurs stratégiques

L'orientation globale d'aménagement du secteur du Plan Menu propose de concentrer les constructions de logements à deux endroits :

- sur le terrain actuellement propriété de la société Antésite, à l'est de la RD1075,
- à l'entrée sud de la section centrale, autour de l'emplacement du parking-relais.

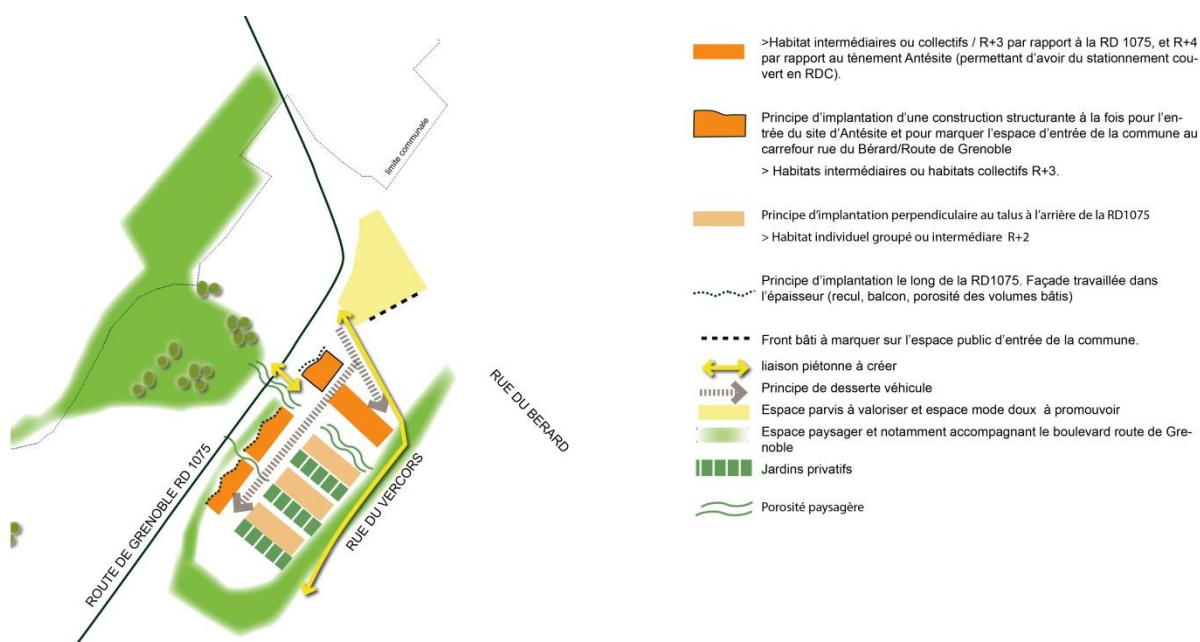
Sur le tènement de l'usine Antésite :

Orientation en termes de structuration urbaine

- placer les constructions dans l'orientation globale de la trame urbaine choisie pour l'ensemble du secteur du Plan Menu, tout en permettant de donner une façade sur la voie
- privilégier le stationnement en sous-sol ou couvert afin de libérer le sol, de le végétaliser dans la mesure du possible, et de rehausser le seuil des rez-de-chaussée
- végétaliser le talus est et imposer que le faitage des constructions ne dépasse pas la ligne de crête du talus afin de ne pas créer de contraintes au voisinage,
- desservir les constructions par l'arrière afin de ne pas doubler la RD1075 d'une autre voie circulée et d'insérer davantage le quartier à la ville,
- retrouver un trottoir piéton entre l'opération et la RD1075, de même qu'un cheminement piéton dans le talus afin de rejoindre le centre bourg.

Orientation en termes de programmation

- construire environ 100 logements dont 30% au minimum de logements locatifs aidés



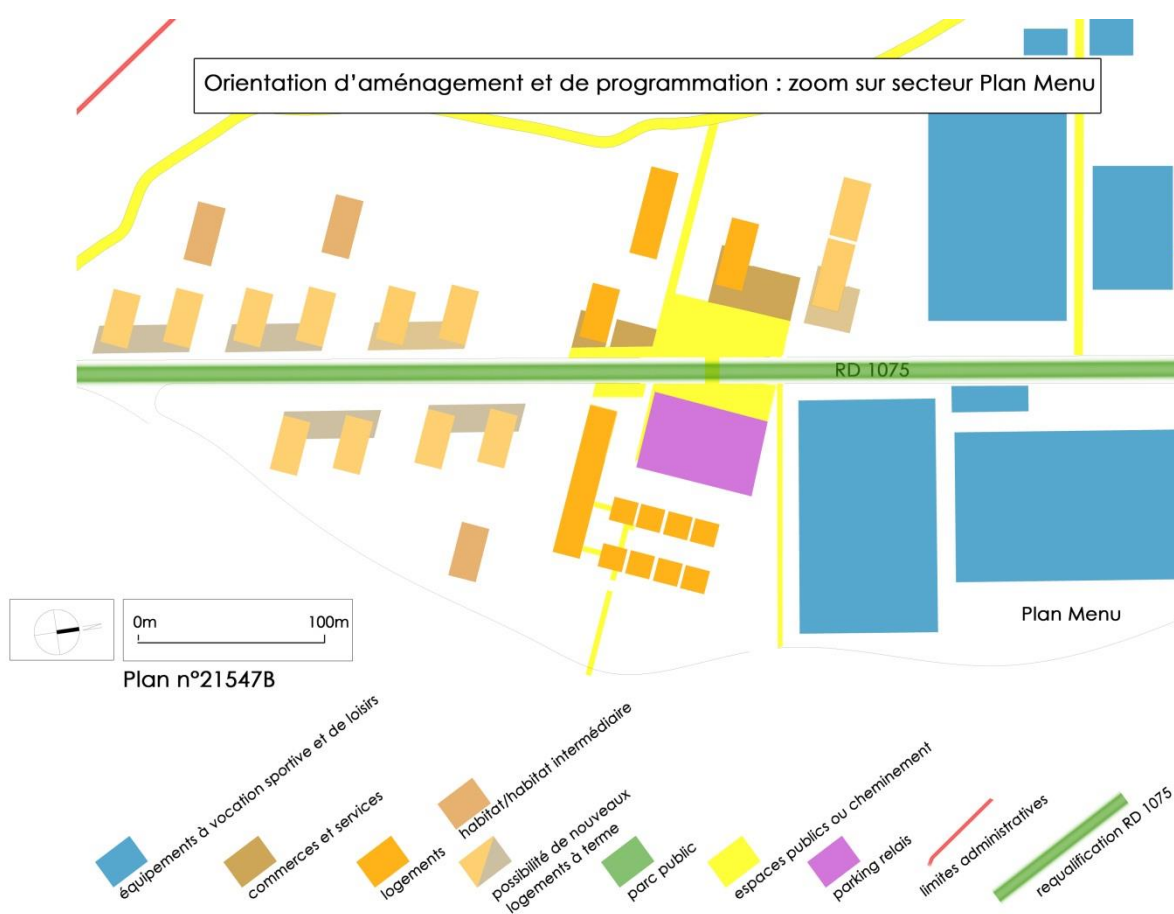
Entrée de la section sud

Orientation en termes de structuration urbaine

- placer les constructions et dessiner les espaces publics dans l'orientation globale de la trame urbaine choisie pour l'ensemble du secteur du Plan Menu
- restructurer le parking-relais en silo, construit en recul, de manière à libérer un espace public
- construire des logements avec rez-de-chaussée commerciaux autour de cet espace public, les prolonger à l'arrière de l'espace public

Orientation en en termes de programmation

- construire entre 60 et 80 logements autour des espaces publics à créer dont 30% au minimum de logements locatifs aidés, à la fois en petits collectifs et en maisons en bande ou superposées
- développer des rez-de-chaussée commerciaux jusqu'à 1500 m² de surface de plancher.



O.A.P. n°5 « Echaillon »

La desserte de futures constructions :

- Zone AUc du Bois Roux (à l'est du chemin de l'Echaillon)

L'accès des véhicules depuis le chemin de l'Echaillon est regroupé pour l'ensemble des constructions permettant de conserver le talus paysager.

L'implantation des constructions

L'implantation parallèle aux courbes de niveaux seront privilégiées.

Préservation des éléments paysagers structurants le site

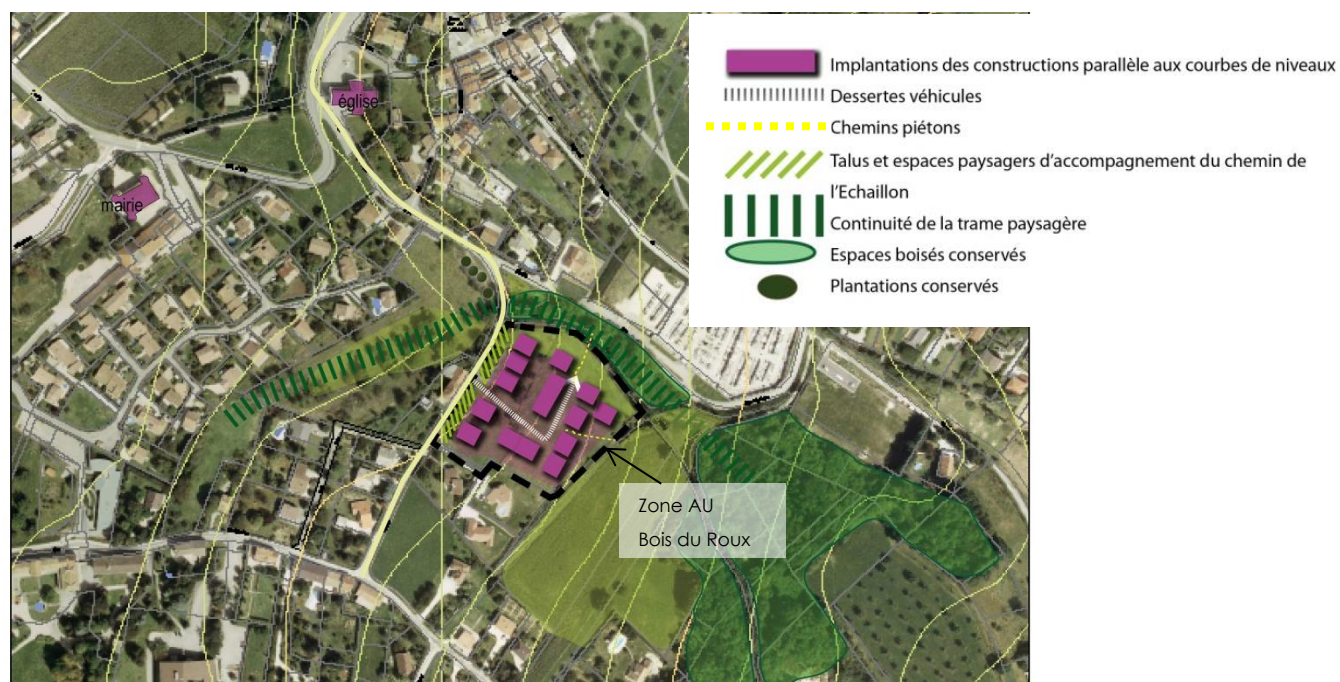
Les éléments structurants paysagers seront conservés et non construits :

- les talus naturels paysagers le long du chemin de l'Echaillon
- Les zones boisées boisés notamment au nord à proximité du cimetière.

Programme

Programme des constructions	
Nombre de logements	Env. 20 logements sur le tènement Est
Typologie des constructions	Logements en individuels groupés ou densifiés, logements individuels
Part minimale de logements sociaux	30 % sur le tènement soit 6 logements sociaux

Chemin de l'Echaillon, schéma d'orientation



O.A.P. n°6 « Vallon sud Morge »

NB : Cette O.A.P. est liée au projet intercommunal d'entrée sud de l'agglomération, le long de la vallée de la Morge. Ce vaste projet intercommunal ne concerne que pour partie la commune de Coublevie.

Cette orientation a été réalisée dans le cadre de l'étude intercommunale Vallon Sud Morge, par l'Agence d'urbanisme de la région de Grenoble.

L'orientation d'aménagement relative au secteur Vallon Sud Morge sur le territoire de Coublevie décline plusieurs objectifs :

- la requalification urbaine le long de la Morge, proposant par mutations successives, suivant l'opportunité de démolitions potentielles de bâtiments existants, une requalification urbaine.

- la requalification de la rive « coublevitaine » de La Morge par la mise en œuvre, d'une liaison piéton/cycle paysagée le long de la rivière tout le long de la limite communale

- la création d'un maillage viaire pour la desserte des opérations

