

COMMUNE DE MENS



P.L.U.

PLAN LOCAL D'URBANISME

REVISION N°2 DU P.O.S. POUR L'ELABORATION DU P.L.U

APPROBATION

4 – OAP

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé à la  
délibération du Conseil  
Municipal en date de ce jour :

Le 14 MARS 2017

Le Maire, Bernard Coquet



PROCEDURES

P.O.S. initial approuvé le 22 novembre 1985  
Révision n°1 du P.O.S. approuvée le 2 octobre 1992  
Révision n°2 du P.O.S. pour l'élaboration du P.L.U. arrêtée le 28  
janvier 2016  
Révision n°2 du P.O.S. pour l'élaboration du P.L.U. approuvée le 14  
mars 2017

Urbaniste

Paysagiste

Sylvaine Vion urbaniste opqu  
20 place Saint Bruno  
38000 Grenoble

Ménard Paysage Urbanisme  
5, rue Roger Salengro  
69009 Lyon



## Portée des orientations d'aménagement et de programmation

Conformément à l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concernent l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour :

- mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine,
- lutter contre l'insalubrité,
- permettre le renouvellement urbain,
- assurer le développement de la commune.

### Sur le fond

Elles doivent respecter les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Elles sont opposables lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme, en terme de compatibilité aux travaux et opérations mentionnées par le code de l'urbanisme ; autrement dit, il s'agit d'en respecter l'esprit.

### Sur le contenu

Elles visent à doter le PLU d'une dimension de projet. Elles décrivent des prescriptions qui peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager

Elles ont une portée de programmation :

- elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

### Sur la forme

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

**> Tout projet public ou privé couvert par une OAP devra être compatible avec celle-ci (article L123-5 du Code de l'Urbanisme).**

Dans le cadre du PLU de Mens, quatre orientations d'aménagement et de programmation sont définies.

Une OAP thématique :

- OAP n°1 « Traversées de Mens »

Trois OAP portant sur des secteurs :

- OAP n°2 « Pré Colombon »
- OAP n°3 « Centre Terre Vivante»
- OAP n°4 « Les Appreaux »

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Les éléments de contexte

Le bourg de Mens correspond à l’agglomération bâtie qui agrège le centre ancien, les faubourgs du XVIIIe et XIXe, et les prolongements résidentiels plus récents qui s’étirent jusqu’aux Levas, Beaumet et Bas Saint Genis.

Un centre-bourg attractif et une périphérie peu aménagée

Au sein de ce périmètre, on peut distinguer :

- deux secteurs attractifs :

1/ le centre-bourg rassemble la majorité des fonctions urbaines de la commune (commerces, services, équipements, marchés, habitat) au bénéfice des habitants et des usagers d’un bassin de vie élargi (16 communes du Trièves sont rattachées au collège de Mens) ; il est essentiellement localisé sur les quartiers les plus anciens, dont l’intérêt patrimonial a été clairement défini par l’AVAP :

- La diversité des espaces publics, où les places et placettes apportent une respiration en contrepoin t de l’étroitesse des rues et ruelles héritées de l’ancien noyau médiéval ; situées sur la limite du noyau médiéval, elles constituent les points d’ancrage du village et de pénétration dans le centre ancien.
- La densité du bâti, majoritairement implanté à l’alignement,
- Les caractères architecturaux, qui par leur sobriété d’aspect contribuent à l’unité et à la cohérence de l’ensemble,
- La présence de plusieurs édifices remarquables.

Cette situation patrimoniale, couplée à la présence du Musée du Trièves, alimente une fréquentation touristique.

2/ le quartier de Pré Rolland relié au centre bourg par la place du Vercors, organisé autour de l’avenue Jean Rippert, concentre plusieurs équipements : groupe scolaire, collège, centre de secours, terrains de sports, camping et piscine. L’itinéraire par l’avenue Jean Rippert et l’avenue Emile Courtial Bard offre une alternative à la traversée de bourg entre l’ouest (RD34 ou RD526) et le sud (RD66).

- deux développements urbains contrastés :

1/ le bourg concentré « à la mesure du piéton » correspond au centre-bourg.

Il favorise la multiplication des itinéraires et les courtes distances pour les piétons par les caractéristiques suivantes : habitat concentré, diversité des fonctions urbaines, densité du maillage des espaces publics supportant plusieurs usages, gabarits étroits. Néanmoins, la voiture a pris une place prépondérante et envahit la majorité des places du centre ancien et les rues dont le gabarit le permet.

2/ le bourg étalé « à la mesure de l’automobile » correspond à la couronne du centre-bourg et aux extensions sud du bourg.

En l’état, il est défavorable aux modes actifs<sup>1</sup> par les caractéristiques suivantes : habitat étalé, spécialisation des fonctions urbaines (habitat ou activités), dilatation du maillage des espaces publics en appui sur les anciens tracés et principalement destinés à la circulation automobile, gabarits routiers, voiries privées, longues distances par l’absence de connexions entre les différents quartiers de la couronne et des extensions (à l’extrême de 1 à 1,2 km à vol d’oiseau entre ces quartiers et la place du Breuil).

Un carrefour routier structurant à l’échelle régionale

D’autre part, Mens conserve son rôle de carrefour routier régional et la persistance de cette situation jusqu’à aujourd’hui. Trois voies départementales convergent à Mens plaçant la commune sur des itinéraires secondaires structurants, entre Matheysine, Beaumont, Vercors et vallée du Buech :

- La RD 34 relie Mens à Monestier-de-Clermont (catégorie 2).
- La RD 526 permet de relier Clelles à La Mure en passant par Mens (catégorie 1) : enjeu d’écoulement du trafic.
- La RD 66 permet de relier Corps à Lalley en passant par Mens (catégorie 1) : enjeu d’écoulement du trafic.

Le point de convergence se situe toujours en cœur de bourg, délaissant le noyau médiéval pour emprunter les rues qui se sont développés au Sud, à l’Est et à l’Ouest des anciennes fortifications au cours du XVIIIème siècle. Le réseau viaire départemental connaît une charge de trafic routier significative qui emprunte les rues structurantes du centre-bourg de Mens.

|       |                          |                                                                   |                                                              |
|-------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| RD66  |                          | 1000 TMJ entre Corps et Mens                                      | 500 TMJA entre Mens et Lalley (RD1075) dont 6,7% de PL       |
| RD526 | NC entre La Mure et Mens | 600 TMAJ entre Mens et la jonction avec la RD34A, dont 7,9% de PL | 1000 TMJ entre la jonction avec la RD34A et Clelles (RD1075) |
| RD34  |                          | 700 TMJ entre Mens et la jonction avec la RD34A                   |                                                              |

Source : CG38, trafics routiers 2013.

Ces trois routes participent également aux itinéraires cyclables inter-cantons (schéma départemental des aménagements cyclables adopté le 07/02/2003).

Un projet de liaison partielle (entre la RD526 et la RD34) est inscrit dans les projets et travaux routiers du Conseil Départemental de l’Isère, mais sans priorité définie à ce jour.

L’importance des déplacements motorisés individuels

Enfin, Mens est largement tributaire des déplacements motorisés, majoritairement individuels. L’offre de transports en commun se fait par bus, principalement à destination des scolaires (12 lignes pour le primaire et le collège) ou par lignes régulières (2 lignes avec chacune 3 allers-retours par jour Mens Grenoble via Clelles, Mens La Mûre). Les dessertes des gares SNCF de Clelles (15 km) et Monestier de Clermont (20 km) ne sont pas assurées régulièrement.

<sup>1</sup> Modes actifs ou doux : ce dit des Modes de déplacements sans apport d’énergie autre qu’humaine, comme la marche, le vélo ; le premier met en avant l’activité physique, le second correspond à l’approche loi sur l’air et l’exposition plus forte des piétons et cyclistes en cas d’accident.

Une concentration des fonctions urbaines et des modes de déplacements dans un environnement urbain contraint

Ainsi, les espaces publics du centre-bourg de Mens concentrent des fonctions urbaines (façades et terrasses commerciales, accès aux services et équipements, marché, stationnement des riverains et des visiteurs) et des charges de trafic liées à la desserte locale et au transit, dont les intensités d’usage respectives varient en fonction du rythme journalier, hebdomadaire ou saisonnier. Le tout dans un environnement urbain et architectural valorisant mais contraignant, produisant des gabarits de voies peu adaptés à la circulation actuelle : piétons, cycles, automobiles, autobus, véhicules utilitaires et poids lourds.

Les quartiers périphériques se sont développés principalement le long des axes structurants et ne participent pas à la définition d’un maillage de déplacement intermédiaire entre le « bourg concentré » et le « bourg étalé ».

La mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

A noter qu’un diagnostic de l’accessibilité a été réalisé en septembre 2011 par les services de l’Etat, portant sur le centre-bourg en préalable à la définition d’un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE<sup>2</sup>) ; les contraintes identifiées sont les suivantes :

« Le centre de Mens est un bourg ancien, aux rues étroites et aux espaces publics fortement contraints par la présence de la voiture. Les propositions d’aménagement visant à favoriser l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite devront arriver à concilier à la fois :

- la sécurité et le développement des modes doux de déplacements ;
- le maintien voire le développement de l’activité commerciale ;
- la réflexion en cours dans le cadre de l’élaboration du Plan Local d’Urbanisme ;
- les servitudes de protection des monuments historiques liées à l’existence d’une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). »

<sup>2</sup> PAVE, article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui précise l’obligation de méthode. L’obligation d’accessibilité de la voirie est basée juridiquement sur l’article 2 de la loi n°91-663 du 13/07/1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l’accessibilité aux personnes handicapées des locaux d’habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public. L’obligation d’accessibilité des espaces publics est basée juridiquement sur l’article L.114-4 du code de l’action sociale et des familles.

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Problématiques générales

**Un axe Est / Ouest central**

Il structure le bourg de Mens, particulièrement le centre ancien et se prolonge à l'est par la route d'accès à la montagne du Châtel

Sur cet axe, deux espaces urbains majeurs : place du Vercors et rue du Breuil

Deux problématiques différentes de part et d'autre de cet axe

**Un centre historique à valoriser**

Au Nord, un centre historique qui s'organise en appui des «traversées historiques» prolongées par les faubourgs

Au centre du système, la place de la Halle constitue un point de convergence et de distribution

Un maillage d'espaces publics dense, resserré et à la taille du piéton

**UN bourg à consolider**

Au Sud, une trame viaire organisée en peigne à partir de l'axe Est/Ouest structurant

Des espaces urbains majoritairement dédiés à la circulation des véhicules motorisés

Un maillage d'espaces publics inachevé

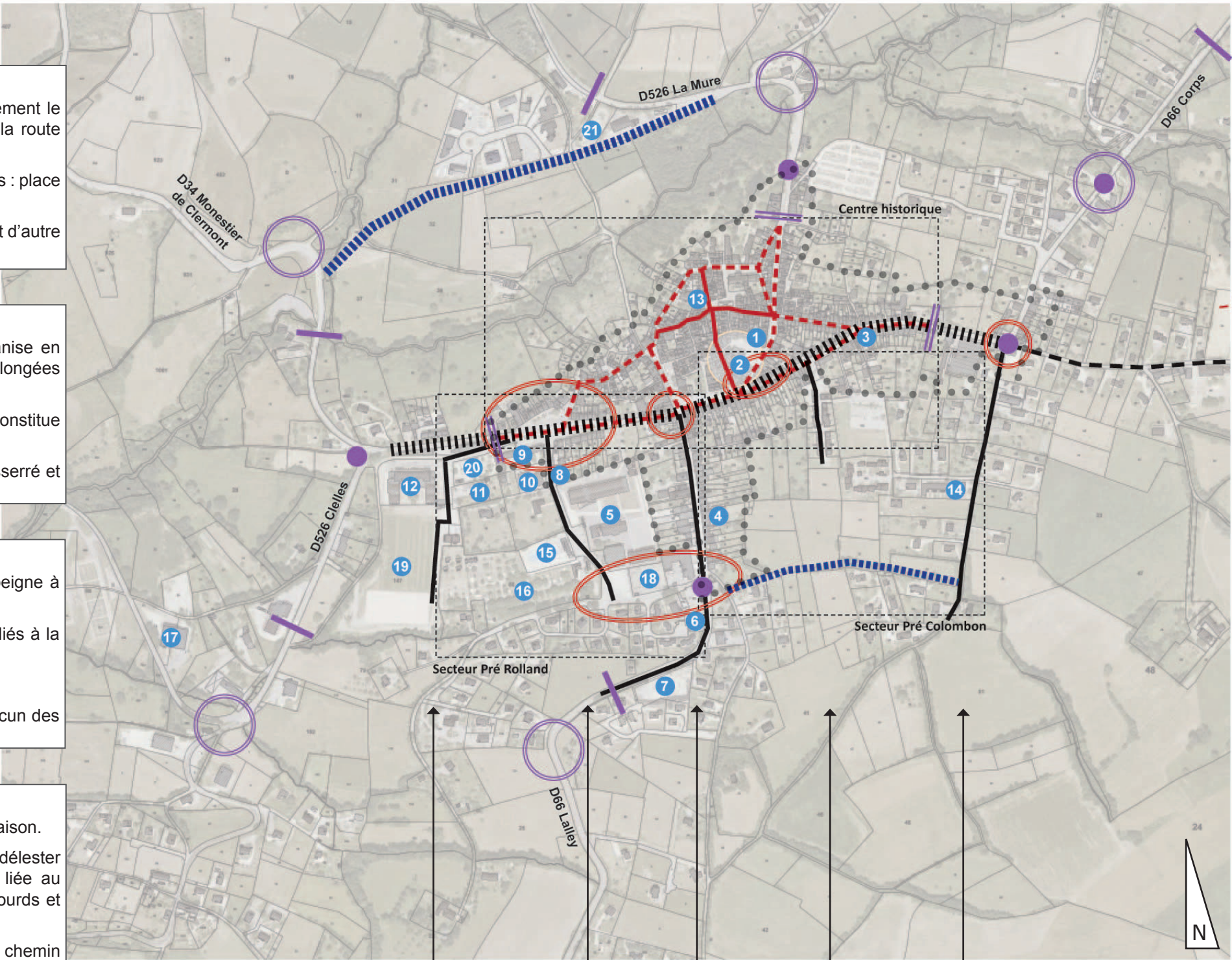
Des problématiques spécifiques pour chacun des axes

**Des projets de liaisons à intégrer**

En périphérie du bourg, deux projets de liaison.

Liaison entre RD526 et RD34 pour délester le centre ancien de la charge de trafic liée au transit, particulièrement véhicules poids lourds et utilitaires.

Liaison entre le chemin de Bilangeole et le chemin des Philosophes pour améliorer le maillage urbain au sud du bourg et desservir le futur quartier Pré Colombon.



- Panneaux d'agglomération
- Entrées de bourg
- Seuils urbains du centre-bourg
- Seuils centre ancien
- Identification du centre ancien
- Identification des «traversées historiques» et leurs prolongements
- Secteurs de projet
- Axe urbain principal
- Axes urbains à traiter en relation avec l'axe central du bourg et les secteurs de projet
- Axe urbain à traiter en relation avec la montagne
- Secteurs problématiques
- Tracés réservés au POS : liaison RD526 / RD34, desserte Pré Colombon

- Repérage des équipements et services publics ou d'intérêt collectif
- |                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Mairie                      | 11 Centre social et crèche          |
| 2 Espace culturel             | 12 EPAHD                            |
| 3 Médiathèque intercommunale  | 13 Musée du Trièves                 |
| 4 MEJE (enfance, jeunesse)    | 14 Gendarmerie                      |
| 5 Collège                     | 15 Piscine                          |
| 6 Poste                       | 16 Camping                          |
| 7 Maison du Territoire (CD38) | 17 Salle multi-activités des Sagnes |
| 8 Pompiers                    | 18 Terrains de tennis               |
| 9 Ecole primaire              | 19 Stade                            |
| 10 Ecole maternelle           | 20 Terrains de boules               |
|                               | 21 Déchetterie                      |

- Les Aires  
Un axe à qualifier
- Rue de la piscine  
Av. Emile Courtial  
Bard  
Un axe urbain à qualifier
- Rue Docteur  
Senebier  
Un axe urbain constitué à valoriser
- Rue du Mesnil  
Un axe urbain à créer
- Chemin des Philosophes  
Un axe à traiter

# OAP n°1 « Traversées de Mens »

## Problématiques spécifiques des 5 axes

### Les Aires

Principales caractéristiques : espace urbain qui n'est ni une rue, ni une place ; distribué au Nord par le chemin des Alouettes (ancienne promenade des Aires) ; en relation avec l'avenue du Dauphiné (RD526) par le site du silo.

Usages : stationnement, desserte et accès d'équipements générationnels (EHPAD, crèche, centre social) et sportifs (stade, terrain de boule), accès à la chaufferie bois du réseau de chaleur communal.

> un statut urbain à définir, un espace à qualifier

### Rue de la Piscine / Avenue Jean Rippert / Rue Emile Courtial Bard

Principales caractéristiques : rue créée pour desservir les équipements ; axe urbain d'évitement du centre ancien ; relie la place du Vercors et la rue du docteur Senebier ; grande disparité des abords (dimensions, traitement).

Usages : desserte et accès des équipements scolaires (écoles, collège), des équipements loisirs et sport (camping, piscine, tennis), du centre de secours ; des usages et des fréquentations différenciés sur la journée et dans l'année : période scolaire (dépose ramassage scolaire écoles et collège), période de vacances (accès piscine et camping), accès aux différents équipements par les modes doux.

> une emprise de chaussée à clarifier, des abords et interfaces espace public / équipements à qualifier

### Rue du Docteur Senebier

Principales caractéristiques : rue ancienne avec un environnement bâti majoritairement traditionnel (implantations à l'alignement de l'espace public)

Usages : pénétrante vers le centre historique (RD66), desserte et distribution des habitations et des activités riveraines (commerces, équipement MEJE), stationnement longitudinal.

> une clarification du partage de l'espace public entre le trafic routier et les autres usages, mise en valeur des abords

### Rue du Ménil

Principales caractéristiques : rue créée dans le cadre de l'aménagement de l'opération de logements du Ménil ; amorce d'une pénétrante urbaine vers le secteur de Pré Colombon depuis la rue Louis Rippert ; inspirée par la morphologie traditionnelle du bourg historique ; une portion en impasse, une autre qui assure la liaison avec le chemin des Philosophes par l'allée des Sapins.

Usages : accès au «pré» communal (stationnement, terrains de jeux sur pré, point apport volontaire déchets ménagers), accès aux habitations riveraines et aux garages.

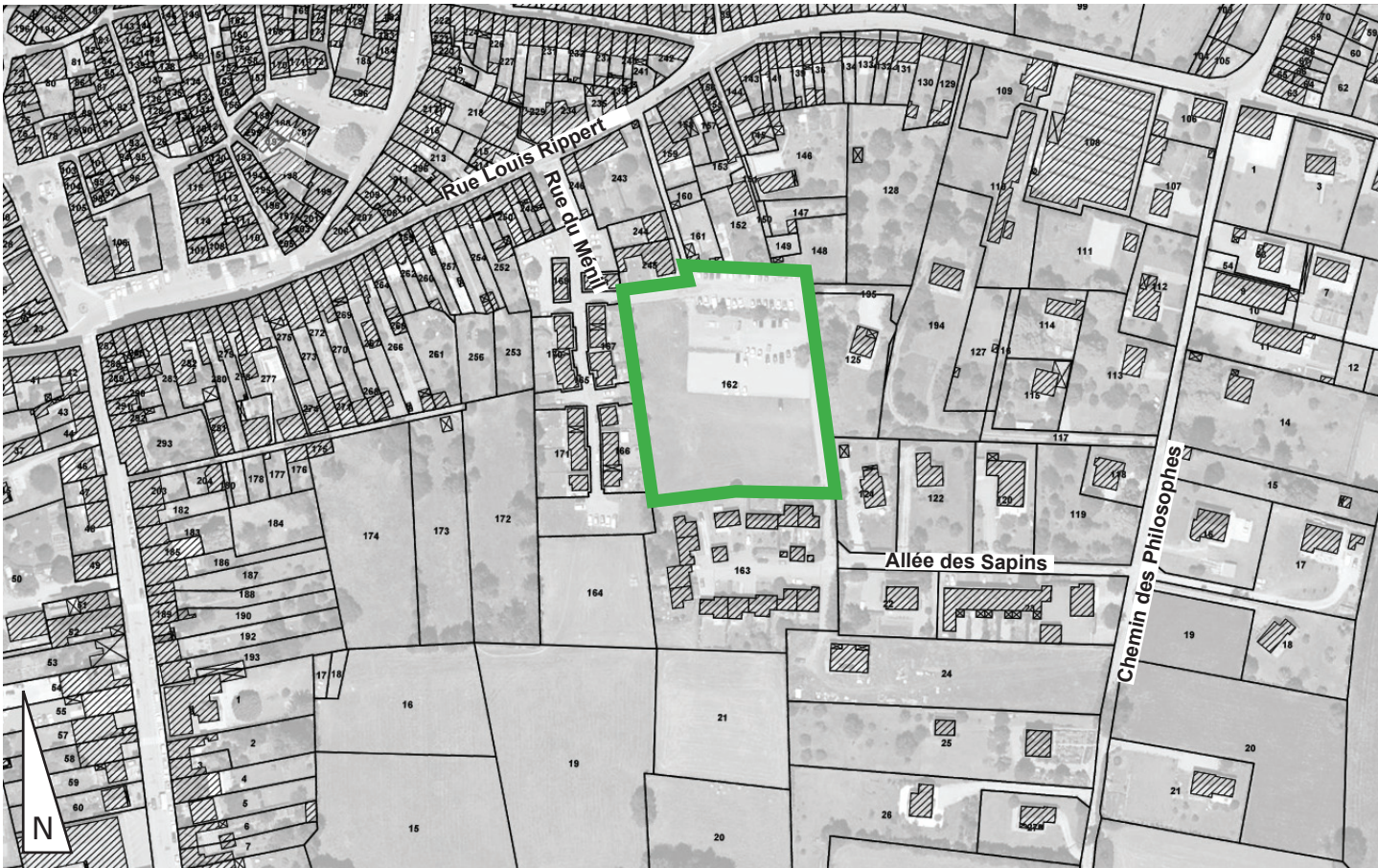
> un axe urbain à intégrer aux futurs aménagements du site de Pré Colombon

### Chemin des Philosophes

Principales caractéristiques : ancien chemin rural avec un environnement bâti de type pavillonnaire, qui se prolonge par un chemin rural non carrossable jusqu'aux Levas.

Usages : accès aux habitations riveraines et à la gendarmerie ; accès au «pré» communal (stationnement, terrains de jeux sur pré, point apport volontaire déchets ménagers) par l'allée des Sapins ; débouché du projet de liaison Pré Colombon.

> un axe urbain à traiter en lien avec l'aménagement du site de Pré Colombon



 emprise du «pré» communal

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Problématiques «voirie et stationnement»

La prépondérance de la voiture sur les espaces publics

Une forte occupation de l'espace public par la voiture : déplacements et stationnement

Une diffusion de l'offre de stationnement sur l'ensemble des espaces publics du bourg : centre historique, centre-bourg, périphérie

Une offre de stationnement importante mais peu mise en valeur notamment pour celle située en périphérie (absence de guidage, faible aménagement des liaisons vers le centre-bourg)

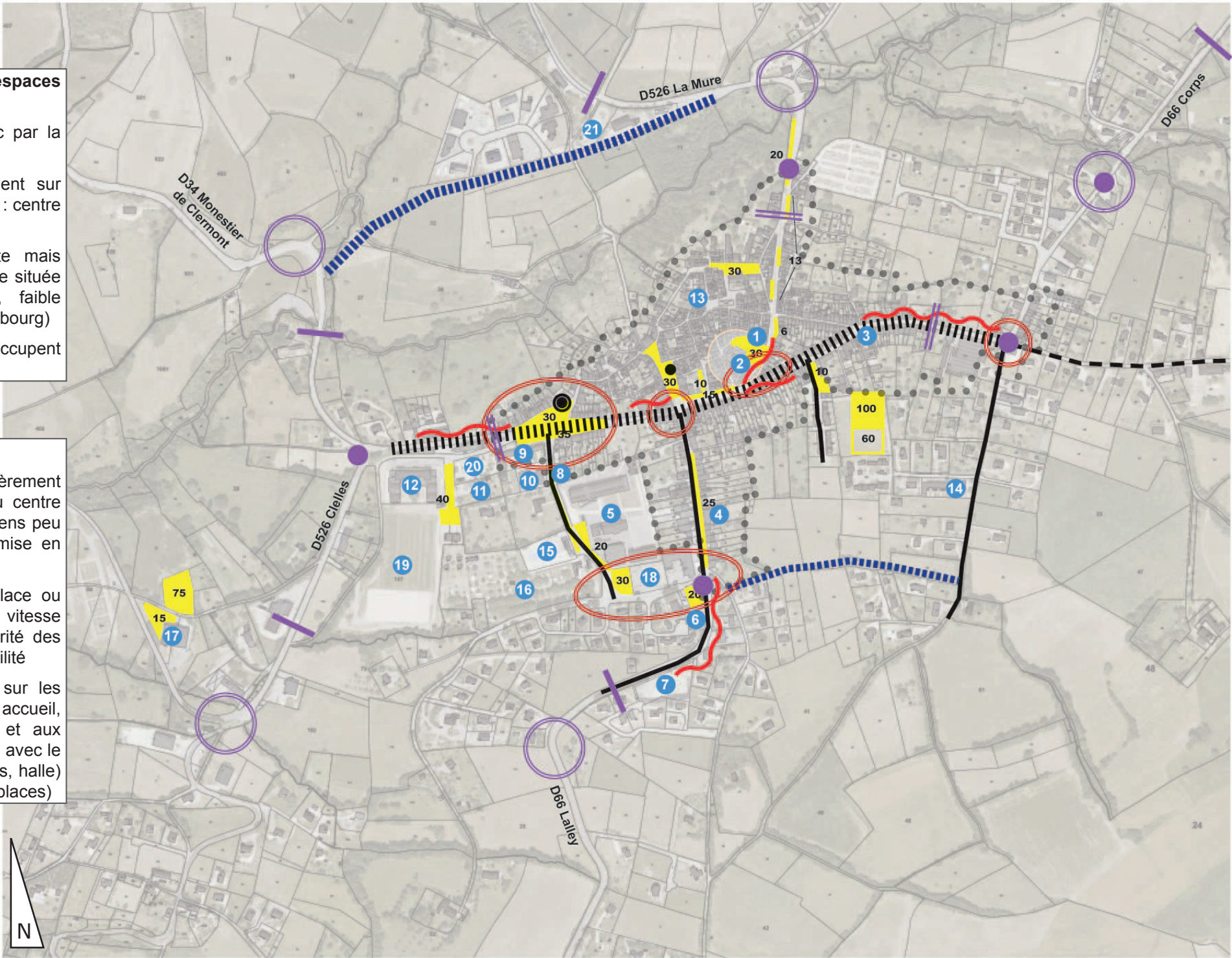
Des activités liées à la voiture qui occupent l'espace public (garage, station-service)

Des configurations problématiques

Un cadre urbain contraignant particulièrement dans le centre ancien et au contact du centre historique : gabarit d'espace publics anciens peu adapté au trafic routier contemporain, mise en accessibilité des espaces publics

Des conflits d'usage par manque de place ou dans les lignes droites non aménagées : vitesse excessive, stationnement invasif, insécurité des usagers modes doux, carrefour sans visibilité

Une confusion des fonctions urbaines sur les principales places du centre ancien : accueil, stationnement, accès aux commerces et aux équipements, ambiances urbaines en lien avec le bâti riverain, les édifices urbains (fontaines, halle) et la diversité des espaces publics (rues, places)



- Panneaux d'agglomération
- Entrées de bourg
- Seuils urbains du centre-bourg
- Seuils centre ancien
- Identification du centre ancien
- Axe urbain principal
- Axes urbains à traiter en relation avec l'axe central du bourg et les secteurs de projet
- Axe urbain à traiter en relation avec la montagne
- Secteurs problématiques
- Portions de route dangereuse : étroitesse, vitesse
- Activités avec occupation de l'espace public (station service, garage)
- Tracés réservés au POS : liaison RD526 / RD34, desserte Pré Colombon
- nb Repérage des aires de stationnement existantes (nb total, aménagées ou pas) : surface ou linéaire

- Repérage des équipements et services publics ou d'intérêt collectif
- |                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Mairie                      | 11 Centre social et crèche          |
| 2 Espace culturel             | 12 EPAHD                            |
| 3 Médiathèque intercommunale  | 13 Musée du Trièves                 |
| 4 MEJE (enfance, jeunesse)    | 14 Gendarmerie                      |
| 5 Collège                     | 15 Piscine                          |
| 6 Poste                       | 16 Camping                          |
| 7 Maison du Territoire (CD38) | 17 Salle multi-activités des Sagnes |
| 8 Pompiers                    | 18 Terrains de tennis               |
| 9 Ecole primaire              | 19 Stade                            |
| 10 Ecole maternelle           | 20 Terrains de boules               |
|                               | 21 Déchetterie                      |

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Problématiques «modes actifs»

**Un potentiel à valoriser et à compléter**

De nombreux chemins organisés en réseau à l'échelle communal et qui convergent vers le centre ancien du bourg de Mens

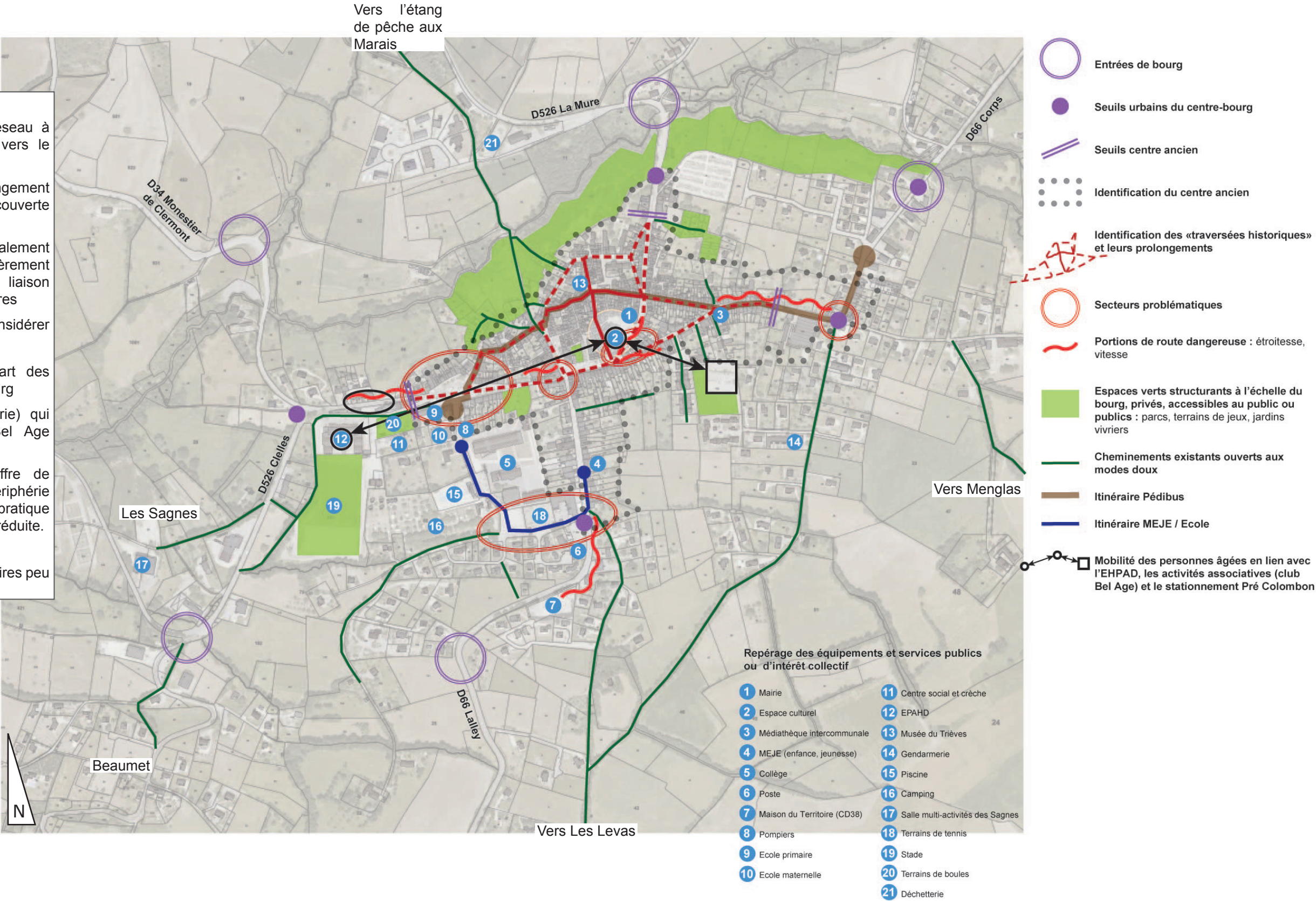
Les traversées historiques et leurs prolongement support d'itinéraires quotidiens et de découverte du patrimoine mensois.

Des itinéraires fonctionnels principalement destinés aux enfants et aux jeunes, particulièrement contraints : pédibus domicile / écoles, liaison écoles / MEJE pour les activités périscolaires

La mobilité des personnes âgées à considérer avec 3 points d'ancrage :

- l'EHPAD installé aux Aires à l'écart des commerces et services du centre-bourg
- l'espace culturel (place de la Mairie) qui accueille les activités du club Bel Age (intercommunal)
- le parking de Pré Colombon, offre de stationnement importante en périphérie immédiate du centre ancien, mais peu pratique pour les personnes âgées à mobilité réduite.

En périphérie du centre ancien, des itinéraires peu valorisés ou interrompus.



# OAP n°1 « Traversées de Mens »

## Les enjeux

Comment la question de la mobilité et des déplacements permet de composer une armature urbaine qualitative à l'échelle du bourg de Mens et participe à l'aménagement d'un paysage urbain pérenne ?

Les principaux enjeux concernent :

- La gestion du trafic et de la traversée du centre-bourg, en lien avec la problématique de transit routier
- La facilitation et la sécurisation des modes actifs : piétons, cyclistes
- La place de la voiture : circulation, desserte, stationnement
- Le degré de conciliation entre la gestion des flux, la mise en valeur des usages riverains et l'aménagement des espaces publics
- La prise en compte des besoins des différentes générations : petite enfance, scolaires, seniors
- La desserte des équipements structurants
- La qualité, les usages et la mise en accessibilité des espaces publics
- La définition d'une armature urbaine qualitative dans la couronne et les extensions du centre-bourg

**> Les orientations d'aménagement et de programmation définies ci-après sont le fruit d'un travail conjoint de Sylvaine Vion et l'Agence Ménard Paysage et Urbanisme, dans le cadre des études du PLU.**

## Les orientations d'aménagement et de programmation opposables

Cette OAP guide l'aménagement des espaces publics sur le thème de la mobilité et des déplacements, à l'échelle du bourg de Mens.

Elles sont décomposées en 6 thématiques :

- Schéma de circulation
- Voirie et espaces publics du centre historique
- Voirie et espaces publics des approches du bourg
- Piétons
- Pré Rolland
- Place du Vercors

Les orientations opposables sont développées sur chacune des planches thématiques.

> La réglementation «risques» issue des périmètres de risques au titre de l'arrêté R.111-3, établis par les services de l'Etat et annexées à l'arrêté préfectoral du 27 décembre 1991, doit être prise en compte lors de l'aménagement de ce secteur.

## Articulation avec l'AVAP de Mens

Au sein de l'AVAP, les espaces publics du bourg de Mens sont traités en zones AV2a et AV3. Les aménagements doivent respecter les prescriptions définies par le règlement de l'AVAP :

- AV2a - 3.1.5 - Espaces publics d'intérêt
- AV3 - 3.1.4 - Espaces publics d'intérêt
- AV3 - 3.2.3 - Espaces publics

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations opposables : schéma de circulation

En périphérie du bourg, la nécessité de la liaison entre RD526 et RD34

Programme : dévier le trafic de transit particulièrement poids lourds et véhicules utilitaires (engins agricoles, grumiers...) notamment en période estivale où les espaces publics du centre ancien sont davantage sollicités ; à plus long terme contribuer à la desserte d'une future extension de la ZAE.

Aménagements : par les choix d'implantation dans le site et les mesures paysagères d'accompagnement, la liaison routière doit participer à la requalification de la frange sud de la ZAE des Terres du Ruisseau dans le sens des covisibilités entre les deux rives du vallon de l'Hôte.

Traversées de bourg (RD526 , RD66 et liaison par Pré Rolland

Programme : concilier la modération de la vitesse du trafic routier, les objectifs d'écoulement du trafic recherchés par le gestionnaire des voies (CD38), la sécurité de tous les usagers (différentes mobilités sur les espaces publics et fonctions riveraines) ; dans ce cadre, préciser le schéma de circulation : maintien des doubles sens, étude d'une mise en sens unique de la rue de Bourg.

Aménagements : prévoir des dispositifs d'aménagement «intégrés», dans le sens d'une mise en valeur d'ensemble des espaces urbains, qui vont permettre la satisfaction des usages décrits ci-dessus. L'addition de solutions techniques et routières est à proscrire.

Périmètre centre historique

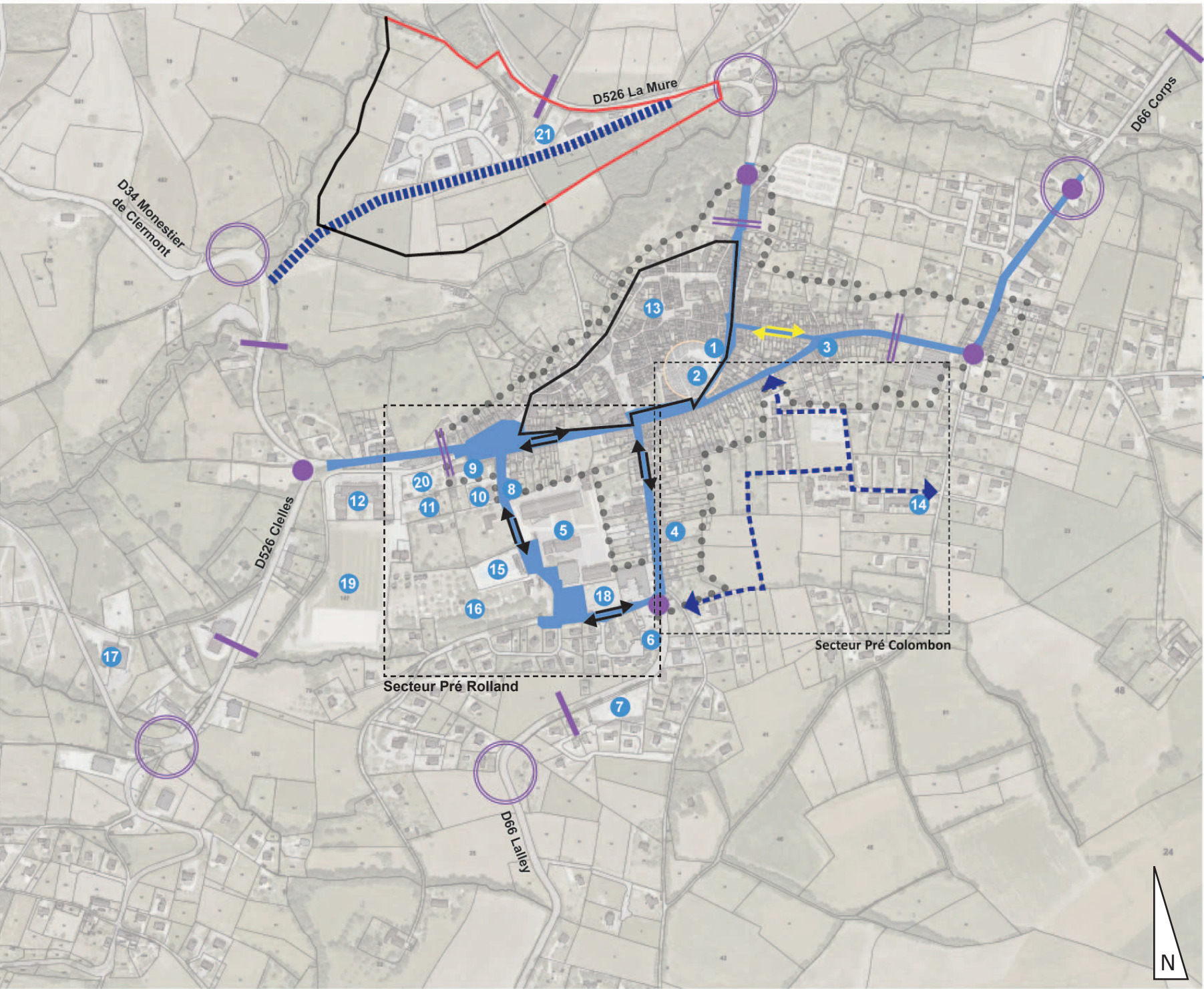
Programme : aller dans le sens d'une régulation de la circulation automobile en précisant les impératifs d'accès et de distribution des fonctions existantes ou futures ; limiter le caractère intrusif de la voiture.

Aménagements : voir orientations voiries et espaces publics du centre historique.

Secteur Pré Colombon

Programme : améliorer le maillage viaire en partie Sud du centre-bourg, en greffe sur les accès existants (rue du Ménil, allée des Sapins) et un accès à aménager sur la parcelle communale depuis le chemin de Bilangeole. Les voies structurantes portées au schéma sont destinées à la desserte du futur quartier.

Aménagements : voir l'OAP n°2 Pré Colombon.



- Panneaux d'agglomération
- Entrées de bourg
- Seuils urbains du centre-bourg
- Seuils centre ancien
- Identification du centre ancien
- Circulation automobile régulée dans le centre historique
- Espaces publics à aménager avec nécessité de concilier qualité des aménagements et sécurité de tous les usagers
- Maintien d'un principe de circulation à double sens
- Sens unique à étudier à l'appui d'une étude complémentaire : flux, géométrie des carrefours
- Desserte Pré Colombon : voirie structurante
- Tracé liaison RD526 / RD34
- Périmètre d'extension de la ZAE des Terres du Ruisseau à long terme

- Repérage des équipements et services publics ou d'intérêt collectif
- |                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Mairie                      | 11 Centre social et crèche          |
| 2 Espace culturel             | 12 EPAHD                            |
| 3 Médiathèque intercommunale  | 13 Musée du Trièves                 |
| 4 MEJE (enfance, jeunesse)    | 14 Gendarmerie                      |
| 5 Collège                     | 15 Piscine                          |
| 6 Poste                       | 16 Camping                          |
| 7 Maison du Territoire (CD38) | 17 Salle multi-activités des Sagnes |
| 8 Pompiers                    | 18 Terrains de tennis               |
| 9 Ecole primaire              | 19 Stade                            |
| 10 Ecole maternelle           | 20 Terrains de boules               |
|                               | 21 Déchetterie                      |

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations opposables : voirie et espaces publics du centre historique

**Un centre historique à valoriser**

**Quand le patrimoine devient projet urbain : concilier la dimension patrimoniale et les usages contemporains**

Programme : agir sur la place de la voiture dans le centre historique ; réguler les possibilités de stationnement tout en répondant aux enjeux d'accessibilité, moduler la réglementation en fonction des saisons. Résorber les situations d'occupation de l'espace public (station-service, garage) en trouvant des alternatives à l'échelle du bourg.

Aménagements :

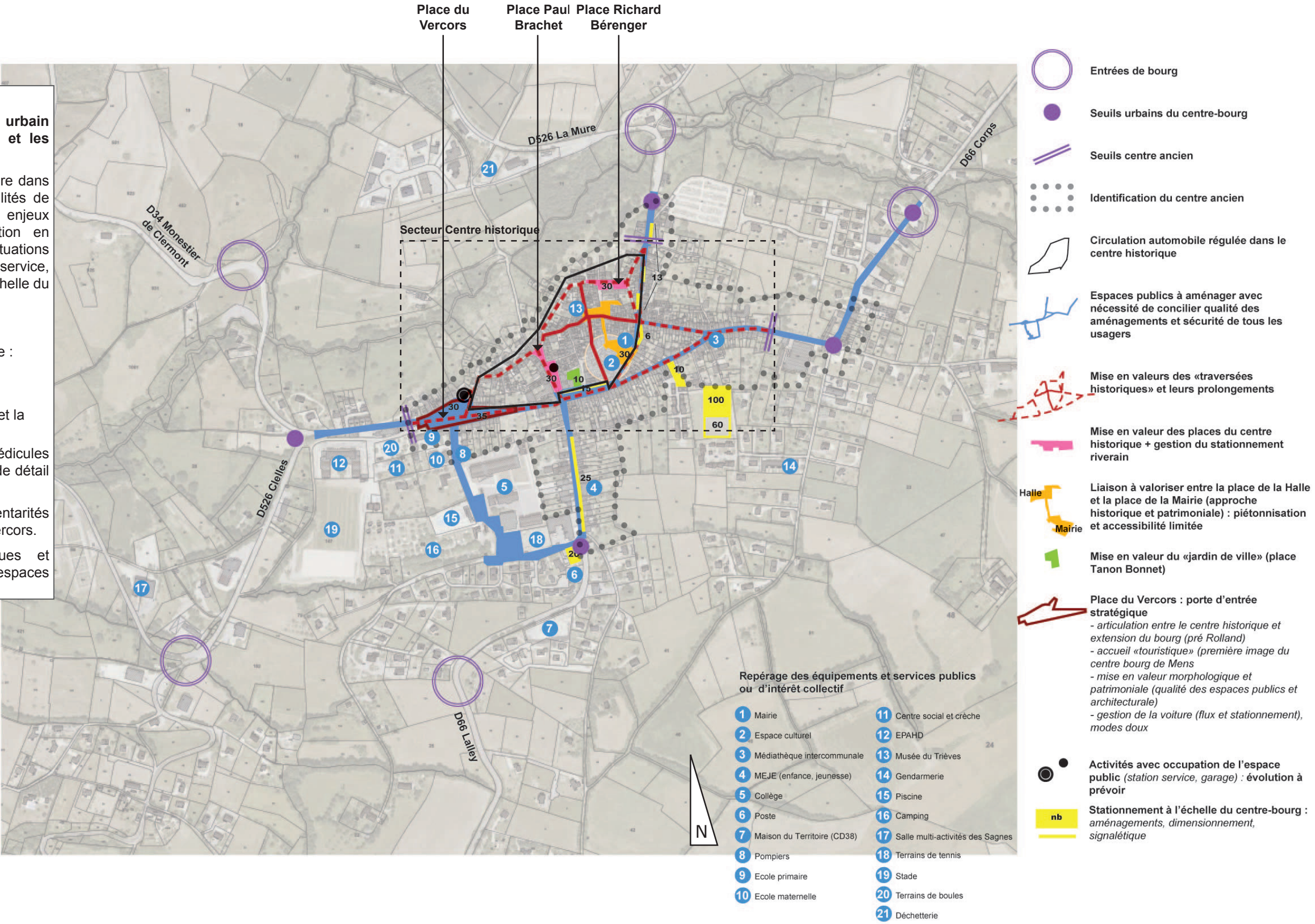
Révéler la valeur patrimoniale et historique :

- des «traversées historiques» et leurs prolongements ;
- de la relation entre la place de la Halle et la place de la Mairie.

Mettre en valeur les espaces publics, les édifices protégés (fontaines, halle), les éléments de détail dans la considération d'un «tout lié».

Valoriser les relations et les complémentarités entre le centre historique et la place du Vercors.

Associer les exigences morphologiques et architecturales à l'aménagement des espaces publics.



OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations opposables : voirie et espaces publics des approches du bourg

Des approches et des entrées de bourg à traiter pour agir de façon complémentaire à l'échelle du centre bourg

Programme : clarifier la place des différents modes de déplacement ; valoriser l'offre de stationnement périphérique ; préciser le programme de reconversion du site «silo» en lien avec situation d'entrée et articulation avec la promenade des Aires. Voir l'OAP n°4 LesAppreaux en complément.

Aménagements : qualifier ces espaces publics en intégrant leur situation de transition entre rase campagne et centre ancien et en s'appuyant sur :

- un dimensionnement de la chaussée pour concilier exigence d'écoulement du trafic et régulation de la vitesse particulièrement dans les séquences d'entrée (en orange)
- un traitement des limites (clôtures) et des abords de la chaussée (accotements, cheminements, écoulement des eaux pluviales, arrêt de bus et stationnement le cas échéant), adapté à la dominante tel que repéré au schéma dans l'esprit de la différenciation amorcée pour l'aménagement du boulevard Edouard Arnaud.
  - végétale = trame arborée, haies, surfaces enherbées, matériaux perméables
  - minérale = clôture bâtie ou mixte, surfaces minérales, matériaux perméables ou durs
- un traitement soigné des constructions et de leurs abords le long des axes repérés.

Place du Vercors

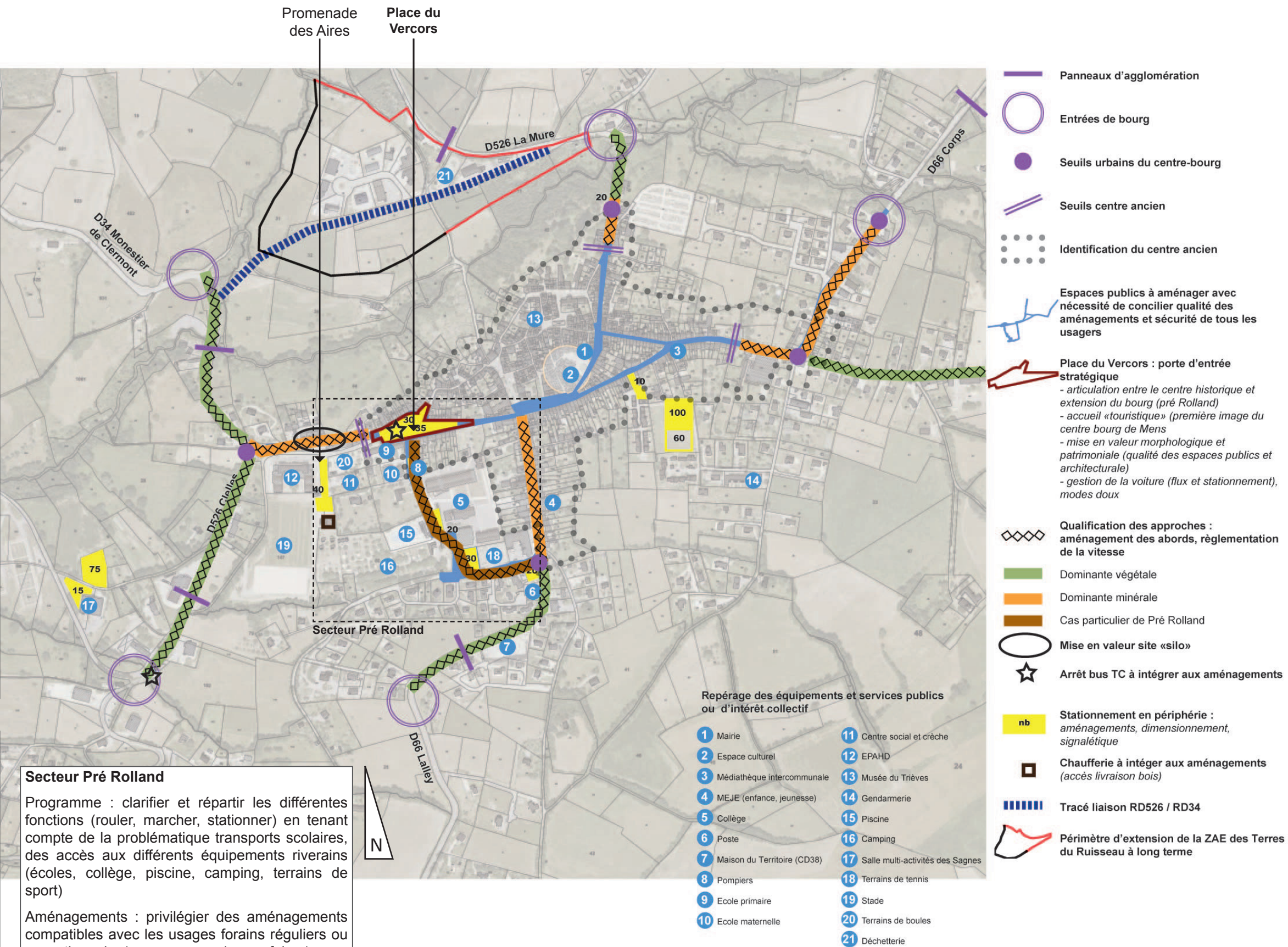
Programme : clarifier et répartir les différentes fonctions (rouler, marcher, stationner, accès arrêt bus) en tenant compte de sa situation de rotule urbaine entre centre ancien et bourg moderne ; voir aussi orientation schéma de circulation.

Aménagements : requalifier cet espace urbain majeur ; concilier aménagements compatibles avec des usages forains exceptionnels (foires) et résorption l'effet «îlot de chaleur» : planéité des surfaces, choix des matériaux, restauration de la place du végétal (confort d'été) ; en complément voir schéma de détail.

Secteur Pré Rolland

Programme : clarifier et répartir les différentes fonctions (rouler, marcher, stationner) en tenant compte de la problématique transports scolaires, des accès aux différents équipements riverains (écoles, collège, piscine, camping, terrains de sport)

Aménagements : privilégier des aménagements compatibles avec les usages forains réguliers ou exceptionnels (commerces, cirque, foires) ; en complément voir schéma de détail.



OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations opposables : modes actifs (piétons et cycles)

Un potentiel à valoriser pour concilier au quotidien courtes distances et attractivité touristique

Programme : en complément des orientations développées précédemment,

renforcer le maillage des espaces dédiés aux modes actifs et favoriser la diversité des parcours entre les différents quartiers qui composent le bourg (centre et périphérie) cf schéma ci-contre ; et en particulier :

- aménager une boucle périphérique (ceinture modes doux) ;
- clarifier les parcours entre les parkings périphériques (les Sagnes, les Aires, Pré Colombon) et le centre-bourg ;
- définir puis aménager des itinéraires de desserte et de mise en valeur des espaces verts et des équipements structurants.

pérenniser le maillage à l'échelle communale dans le prolongement des chemins qui rayonnent depuis le bourg

Aménagements : d'une façon générale, intégrer la notion de confort d'usage (accessibilité PMR, ombrage, éclairage) ; ponctuellement améliorer l'accessibilité et la mise en sécurité des arrêts de bus (TC+ scolaire). Veiller à la cohérence globale des aménagements ; tenir compte de l'environnement urbain ou naturel pour les choix d'aménagement ; s'appuyer sur la continuité du traitement des surfaces (matériaux, mise en oeuvre) pour guider les usagers sur les itinéraires structurants. Prévoir stationnement cycles.

Périmètre centre historique

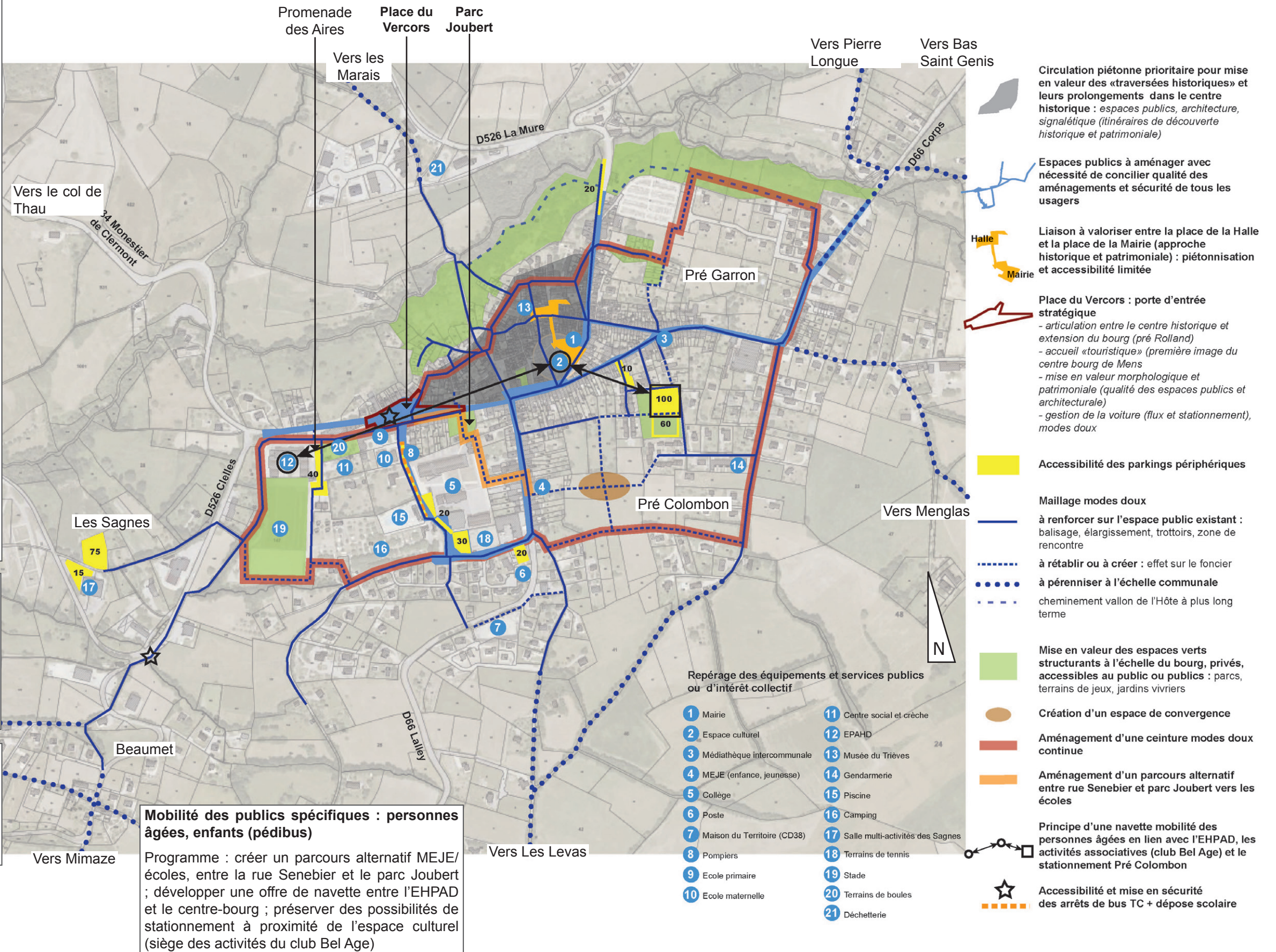
Programme : améliorer le partage de l'espace public, renforcer la place du piéton pour développer l'attractivité du centre historique en particulier place Mairie / place Halle.

Aménagements : respecter l'esprit du lieu (sobriété, parcours de l'eau, arbres, éléments de détail).

Secteur Pré Colombon

Programme : améliorer le maillage modes actifs du centre-bourg, en greffe sur les accès existants (Lou Chareyrrou, rue du Ménil, allée des Sapins) et des liaisons à créer (MEJE, rue Louis Rippert).

Aménagements : voir l'OAP n°2 Pré Colombon.



OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations : Pré Rolland



**Gestion du carrefour**  
amélioration des conditions de traversée (scolaires), définition d'emprise chaussée, accès ADMR



**Qualification de l'espace public**  
mise en valeur de l'accès aux écoles, préservation de la plateforme d'accès au centre de secours



**Qualification de l'espace public en relation avec les accès aux équipements - Dominante minérale**  
parvis d'accès au collège et à la piscine, accès camping piétons + VL à concilier avec les aires de stationnement BUS (dépose scolaire, visiteurs, touristes) + offre de stationnement VL et cycles



**Qualification de l'espace public en relation avec les accès équipements - Dominante végétale**  
redessiner l'emprise de la voirie, délimiter les abords.

variante : tracé alternatif à examiner dans le cadre d'un ajustement des limites au droit du camping ; permettrait dégager un espace plus généreux entre le gymnase et les terrains de sport (amélioration des accès, accueil d'usages forains)



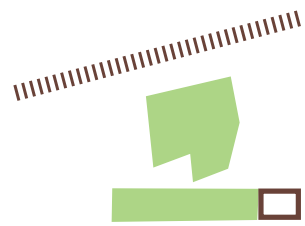
**Gestion du carrefour et du retournement**



**Place du végétal**  
confort d'été (ombrage), résorption effet « îlot de chaleur » ; à concilier avec les usages forains réguliers ou exceptionnels



**Schéma de principe**  
AVERTISSEMENT - Ils sont indicatifs des grands principes exposés ; toute localisation précise sera affermie lors de la phase opérationnelle.

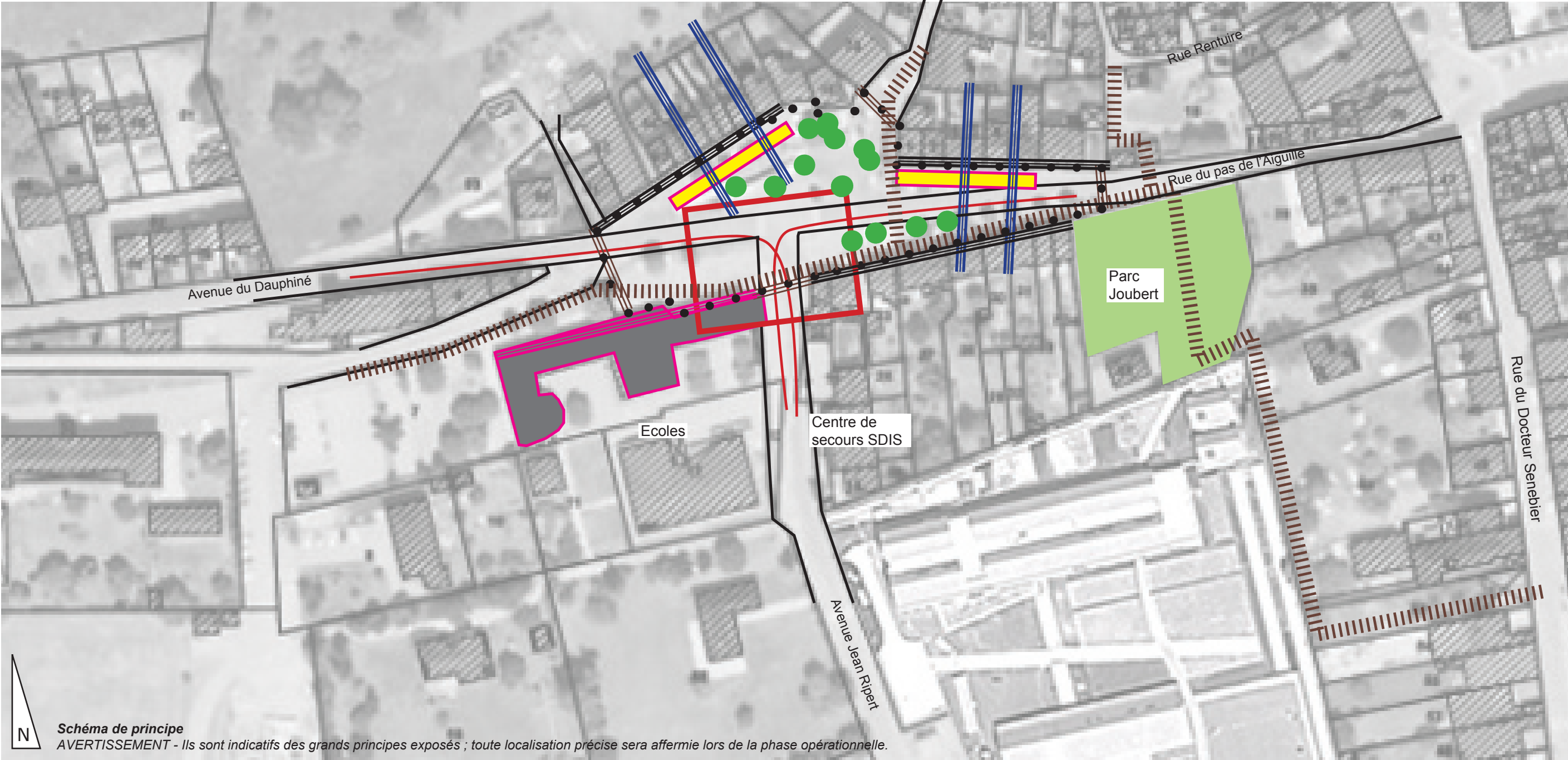


**Définition continuité piétonne**  
à aménager sur les espaces publics existants  
à créer entre rue du docteur Senebier et parc Joubert : principe de traboule (cf chemin du Pré Garron)  
mise en valeur du parc (jeux pour enfants)  
mise en valeur de la parcelle à acquérir (jardins, conservation du hangar en bois sur la rue)

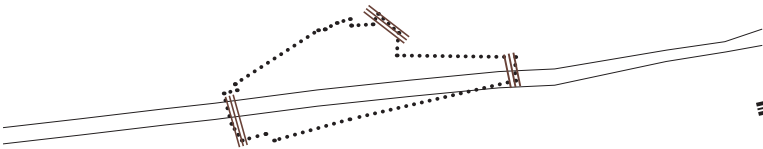
Accès existants  
(véhicules ou piétons)

OAP n°1 « Traversées de Mens »

Orientations : Place du Vercors



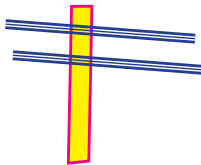
**Schéma de principe**  
AVERTISSEMENT - Ils sont indicatifs des grands principes exposés ; toute localisation précise sera affirmée lors de la phase opérationnelle.



**Qualification de l'espace public de la place**  
traitement des seuils et des limites, définition de l'emprise de chaussée et par opposition l'espace de la place, aménagements compatibles avec la fonction d'accueil quotidienne (stationnement VL + cycles, dépose minute...) et les manifestations saisonnières et annuelles (foires), travail fin sur le nivellement pour dégager des aires planes de grande emprise (cf. installations foraines)



**Qualification des frontages**  
mise en valeur des pieds d'immeubles : accès aux logements, appropriation des frontages pour un espace public vivant, mise à distance des voitures



**Géométrie des stationnements**  
organisation des bandes de stationnement en rapport la géométrie des fronts bâtis pour ne pas perturber la lecture d'ensemble de la place



**Gestion du carrefour**  
amélioration des conditions de traversée (scolaires), définition d'emprise chaussée, accès ADMR, qualification du parvis de l'école sur la place en précisant les fonctions et leur emprises (stationnement personnel, accès écoles...)



**Place du végétal**  
confort d'été (ombrage), résorption effet «îlot de chaleur» ; à concilier avec les usages forains saisonniers ou exceptionnels mise en valeur de l'espace urbain et de sa fonction d'accueil



**Définition continuité piétonne**  
dans le prolongements des principes Pré Rolland clarifier les parcours notamment traversée N/S sur la place et création liaison entre rue du Pas de l'Aiguille et la rue Rentuire continuité de l'axe Est/Ouest en rive sud de la place entre la rue du pas de l'Aiguille et le chemin des Alouettes (les Aires)



## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Le site

Adossé aux parcelles donnant sur les rues Senebier, du Breuil et Louis Rippert, le secteur de Pré Colombon s'inscrit en continuité immédiate du centre ancien de Mens d'un point de vue morphologique et fonctionnel.

Il est accessible en plusieurs points :

- depuis le centre bourg, par le chemin Lou Chareyrou (distribué par la rue Senebier), et par la rue de Ménil et le chemin du Pré Colombon (distribués par la rue Louis Rippert) ;
- depuis le quartier du chemin des Philosophes en empruntant l'allée des Sapins.

Actuellement le site est partiellement aménagé :

- La rue du Ménil distribue une opération de logements locatifs sociaux, organisée de part et d'autre de cette rue récente : bâti continu à l'alignement de l'espace public et petits jardins privatifs à l'arrière. En l'état cette rue débouche sur les prés.
- L'allée des Sapins distribue une autre opération de logements locatifs sociaux plus ancienne : habitat individuel groupé avec jardins, autour d'une allée qui reçoit le stationnement.
- Une vaste parcelle communale reçoit plusieurs fonctions urbaines au travers d'aménagements légers : une capacité de stationnement d'environ 160 places partiellement matérialisées, qui permet de répondre aux besoins des habitants et des usagers du centre-bourg (marchés, foires) à 5 minutes à pied de la place de la Halle, un point d'apport volontaire des déchets ménagers, un skate parc, une prairie pour jeux de ballon, des bancs. Elle est desservie par la rue du Ménil, le chemin de Pré Colombon et l'allée des Sapins.

Toutefois, la majorité du site présente en l'état un caractère paysager fort (prés, reliquat de haies champêtres) et conditionne la perception du village (succession des faitages des immeubles, arrières jardinés, murs de clôture).

L'ensemble du tènement concerné par l'OAP se situe sur un terrain plan, avec une légère pente orientée à l'ouest. Il est concerné par un secteur de risque naturel – zone inondable par ruissellement sur versant où les constructions sont autorisées sous conditions ; le point bas propice à la stagnation des eaux pluviales se situe en limite ouest du site.

Il est inclus dans l'espace préférentiel de développement défini au PLU. Il couvre une surface d'environ 3,7 ha.

La commune dispose d'une maîtrise foncière partielle mais importante, soit 2,4 ha.

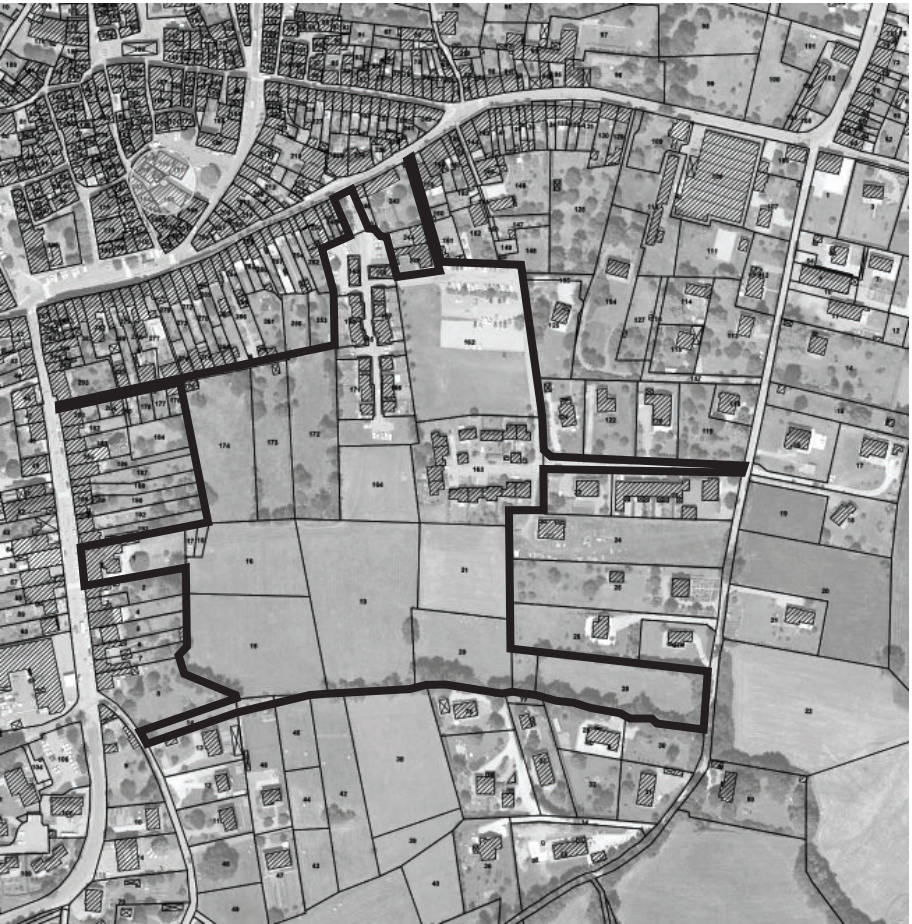
### Les enjeux d'aménagement

Par sa localisation, le secteur de Pré Colombon porte des enjeux d'ordre patrimonial et de développement urbain dans le sens d'un dialogue avec le centre bourg ancien de Mens et de son confortement.

Les principaux enjeux concernent :

- La recomposition des aménagements de la parcelle communale
- La poursuite de l'urbanisation en intégrant la situation singulière du Pré Colombon, trait d'union entre le centre bourg ancien, le tissu pavillonnaire environnant et l'écrin agricole
- L'apport de formes urbaines intermédiaires, alternatives à l'habitat pavillonnaire
- La qualité d'usage du futur quartier en s'appuyant sur le rapport entre bâti et espaces publics pour des pieds d'immeuble actifs et vivants
- La continuité, la qualification et le dimensionnement des espaces publics,
- La place du végétal, pour assurer la transition avec les espaces agricoles voisins
- La qualité architecturale des constructions neuves, en s'appuyant sur l'interprétation des caractères du centre-bourg ancien : formes urbaines, volumétries et matériaux
- La mise en valeur des vues vers le bourg et le grand paysage
- La prise en compte de la situation de pied de versant pour la gestion des eaux de ruissellement
- La complémentarité fonctionnelle avec les activités, services et équipements déjà présents dans le centre-bourg ancien.
- Des orientations compatibles avec un aménagement progressif du secteur. A ce titre, l'organisation globale des espaces est conçue à partir du tracé parcellaire existant et compose avec ces tracés pour déterminer des périmètres opérationnels indépendants des stratégies foncières.

**> Les orientations d'aménagement et de programmation définies ci-après sont le fruit de la démarche «Pré à Habiter», proposée et conduite par l'équipe Florian Golay, EPODE, H. Boisson, A. Dupouy dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle pour l'extension durable Pré-Colombon.**



Repérage du périmètre de l'OAP Pré Colombon



> Analyse paysagère  
Des accès aux multiples visages



Extrait de l'étude préopérationnelle pour l'extension durable, Pré-Colombon Phase 2 - Juin 2013  
Florian Golay, EPODE, H. Boisson, A. Dupouy

## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables

> La réglementation «risques» issue des périmètres de risques au titre de l'arrêté R.111-3, établis par les services de l'Etat et annexées à l'arrêté préfectoral du 27 décembre 1991, doit être prise en compte lors de l'aménagement de ce secteur.

#### Accès et desserte

Une multiplication des accès est à rechercher, en continuité des espaces publics existants ou par la création de nouvelles voies ou passages :

- ouverts à la circulation automobile : rue du Ménil, allée des Sapins et nouvelle rue à créer en greffe sur le chemin de Bilangeole
- principalement dédiés aux modes doux : chemin Lou Chareyrou, passage à créer au Sud de la Maison de l'Enfance et de la Jeunesse (MEJE), chemin à créer en greffe sur le chemin des Philosophes et entre le Pré Colombon et la rue Louis Rippert, tout en préservant la desserte des habitations riveraines existantes

La trame des liaisons piétonnes assure un maillage des courtes distances entre la Rue Senebier et le chemin des Philosophes (ouest/est) et entre la rue Louis Rippert et le chemin de Bilangeole (nord/sud).

La trame viaire assure la desserte du quartier par un maillage hiérarchisé et dédié aux espaces partagés entre tous les usagers (principes de la zone de rencontre 20 km/h).

La combinaison des deux trames et le maillage resserré du réseau de voies doit contribuer à l'identité villageoise du quartier de Pré Colombon et favoriser la diversité des parcours urbains :

- Dessin en appui sur le parcellaire existant et des courbes de niveau
- Variété des gabarits de voies
- Aménagement de places et placettes aux intersections et changements de direction : distribution, stationnement de proximité, équipements collectifs

L'organisation de ces espaces est identifiée aux schémas opposables suivants :

- > **La trame viaire, un maillage dédié aux espaces partagés**
- > **Liaisons piétonnes, un urbanisme des courtes distances**

#### Principe d'îlots, réseau des espaces verts, circuit des eaux de ruissellement

Le principe d'organisation des espaces publics définit les îlots à aménager : nouvelles constructions, jardins, espaces collectifs.

Le traitement paysager des cœurs d'îlots et des espaces collectifs constitue la trame verte du quartier, à l'interface des espaces verts et des jardins existants.

- Continuité des jardins en cœur d'îlot
- Jardin public
- Pré inondable
- Parking paysager
- Maintien ou remplacement des haies champêtres identifiées par l'AVAP

Le circuit des eaux de ruissellement s'organise dans le respect de la topographie du site et participe à l'aménagement des espaces publics : noues, fossés. Il aboutit dans le pré inondable, avant de rejoindre le réseau d'eaux pluviales.

Ces principes sont identifiés aux schémas opposables :

- > **Les îlots, une fusion du tissu urbain existant et de ses prolongements**
- > **Ossature végétale et circuit des eaux de ruissellement**

#### Espaces de stationnement : une approche mixte et diffuse

Pour éviter la banalisation et l'appauvrissement des ambiances de rue, l'offre de stationnement est majoritairement regroupée en petites poches, réparties sur le réseau d'espaces publics (placettes ou portions de voies), à proximité des logements à créer : extérieur ou couvert/clos.

Le principe d'un parking public au contact du centre-bourg est maintenu ; par son organisation et son dimensionnement il permet de satisfaire les besoins quotidiens et ponctuels liés à la fréquentation du centre-bourg (commerces, services et équipements) ou aux besoins liés à des événements occasionnels ou exceptionnels (marchés, foires). Capacité maximale = 160 places.

La possibilité de réaliser du stationnement sur les parcelles et sur le linéaire de façade est limitée à certaines portions de voie plus confidentielles.

Ces principes sont identifiés au schéma opposable :

- > **Stationnement, une approche mixte et diffuse**

#### Formes urbaines et architecture

En matière de formes urbaines, l'objectif de l'orientation d'aménagement est double :

- d'une part, il s'agit de réaliser une extension du village en assurant une continuité du tissu existant ;
- d'autre part, de nouvelles implantations et de nouveaux gabarits doivent être offerts aux futures constructions, ceci dans le but d'accueillir une diversité de l'offre de logements.

Les formes de continuités sont assurées par différents dispositifs :

- Le prolongement de la rue du Ménil et ses constructions adjacentes (voir le principe de coupe à ce sujet) qui prolongent le motif des maisons mitoyennes du bourg, alignées sur la rue. Des variations et des reculs créés par des seuils paysagers contribuent au maintien des qualités de cette figure patrimoniale en tentant de s'affranchir de ses défauts, notamment l'exiguïté et le manque d'ensoleillement.
- L'adossement des jardins des nouvelles constructions aux fonds de jardins des maisons existantes (à l'est des maisons de la rue du Ménil, au sud des maisons de l'allée des sapins).

L'organisation des îlots et des espaces publics alterne des séquences où l'espace se resserre et d'autres où il s'ouvre plus largement, à l'instar du centre bourg où la forte densité est compensée par des respirations et des élargissements. Dans le Pré Colombon, l'intersection des voies, les changements de direction créent des ouvertures, des espaces dégagés qui permettent d'inviter le grand paysage à l'intérieur du nouveau quartier et de valoriser la silhouette « arrière » du vieux Mens comme fond de scène permanent. Ces espaces ouverts sont aussi ceux qui laissent le champ libre à l'installation de constructions autonomes, à la conception de volumes architecturaux diversifiant les manières d'habiter le centre bourg de Mens.

Ces principes sont identifiés au schéma opposable :

- > **Les formes bâties, entre la continuité des tissus et la diversification de l'offre d'habitat**

#### Programme de constructions

Le programme prévoit la réalisation d'environ 60 logements neufs dans le périmètre de projet. 14 logements locatifs sociaux sont à positionner entre ce nouveau secteur de développement et le centre-bourg, l'objectif recherché étant de diffuser l'offre de logements sociaux, aussi bien dans des constructions neuves que dans la perspective du renouvellement du bâti ancien, en ne négligeant aucune opportunité en la matière.

Outre la demande exprimée en terme de logements locatifs sociaux, la demande en logements en accession se décline sous plusieurs variantes. Ces déclinaisons morphologiques ont des conséquences sur le paysage urbain produit, sur les montages opérationnels pour le produire et sur les manières d'habiter / gérer ces logements :

- **L'habitat individuel dense mitoyen** rejoue la figure de l'alignement sur rue sur un mode plus contemporain, en prenant soin de composer un paysage attrayant au pied des façades. Sur la base d'un principe de découpage en parcelles de 10/12m sur rue par 20/22m de profondeur, les constructions peuvent être réalisées à l'unité ou par petit ensemble (sur la longueur d'un tronçon de voie par exemple) par des maîtres d'ouvrage individuels ou par des professionnels. La cohérence architecturale du linéaire bâti est assurée par les prescriptions de l'AVAP et par d'éventuelles prescriptions spécifiques. Ce type d'implantation fonctionne sous conditions que le stationnement propre à chaque logement soit déporté et que la hauteur des constructions soit de l'ordre du R+1 (cf. Coupe 1).

- **L'habitat individuel isolé ou ponctuellement mitoyen** permet d'envisager des agrégations le long des voies secondaires dont la fonction de desserte supporte la présence des stationnements liés aux logements, soit à l'air libre sur les seuils (alternés avec des jardins), soit clos et/ou couvert dans des corps de bâtiments annexes qui gèrent les mitoyennetés. Ce type d'architecture permet de produire des logements individuels de petites dimensions et de faible hauteur tout en ménageant une densité urbaine qui garantit les équilibres économiques. Il nécessite cependant une coordination de la conception et se prête par conséquent plus à une maîtrise d'ouvrage groupé autour d'un petit ensemble qu'une maîtrise d'ouvrage isolée. (cf. Coupe 2).

- **L'habitat intermédiaire** s'inscrit dans le même type de gabarits que l'habitat individuel mitoyen en R+1. La superposition des logements suppose que ceux situés au RDC bénéficient des jardins et ceux des étages de terrasses. Les accès aux étages sont individuels ou communs à 2 ou 3 logements. La distribution des escaliers d'accès peut se faire le long de venelles qui longent les « bandes » de bâtiments, directement depuis un seuil des en prise avec l'espace public. Ce type de bâtiments peut être produit par des acteurs professionnels (promoteurs et/ou bailleurs sociaux). Les configurations de logement variées qu'ils offrent permettent d'envisager l'accueil de logements locatifs sociaux intégrés. Enfin, des acteurs comme les groupes d'habitat participatif peuvent également porter ce genre de programme adapté aux attentes contemporaines (qualité de vie et moindre investissement / vivre-ensemble et recherche d'indépendance). (cf. Coupe 3).

L'opération prévoit la réalisation de deux équipements de rayonnement local au bénéfice des habitants du centre-bourg et du quartier Pré Colombon :

- un équipement dédié à des services de proximité,
- et un cellier collectif , un lieu d'activités et/ou de stockage qui facilite le développement de l'économie locale

Ces principes sont identifiés aux schémas opposables :

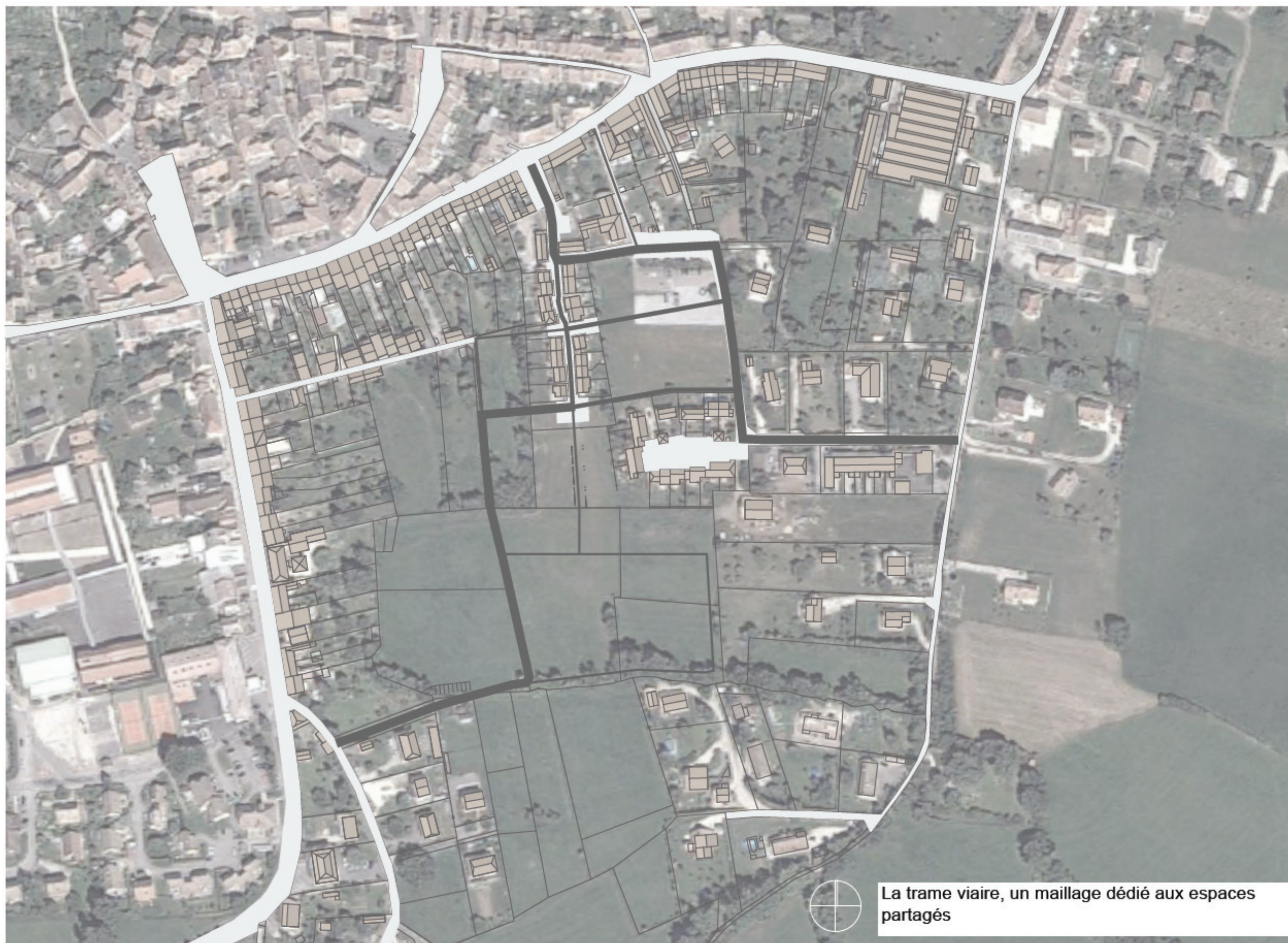
- > **Les équipements publics, vocations et rayonnement**
- > **Coupe 1 : le prolongement de la rue du Ménil**
- > **Coupe 2 : une ruelle de desserte**
- > **Coupe 3 : la voie structurante nord-sud**

#### **Articulation avec l'AVAP de Mens**

Au sein de l'AVAP, le secteur de Pré Colombon fait l'objet d'une sectorisation au sein de la zone AV2 : secteur AV2b. Le projet d'ensemble doit respecter les prescriptions définies par le règlement de l'AVAP.

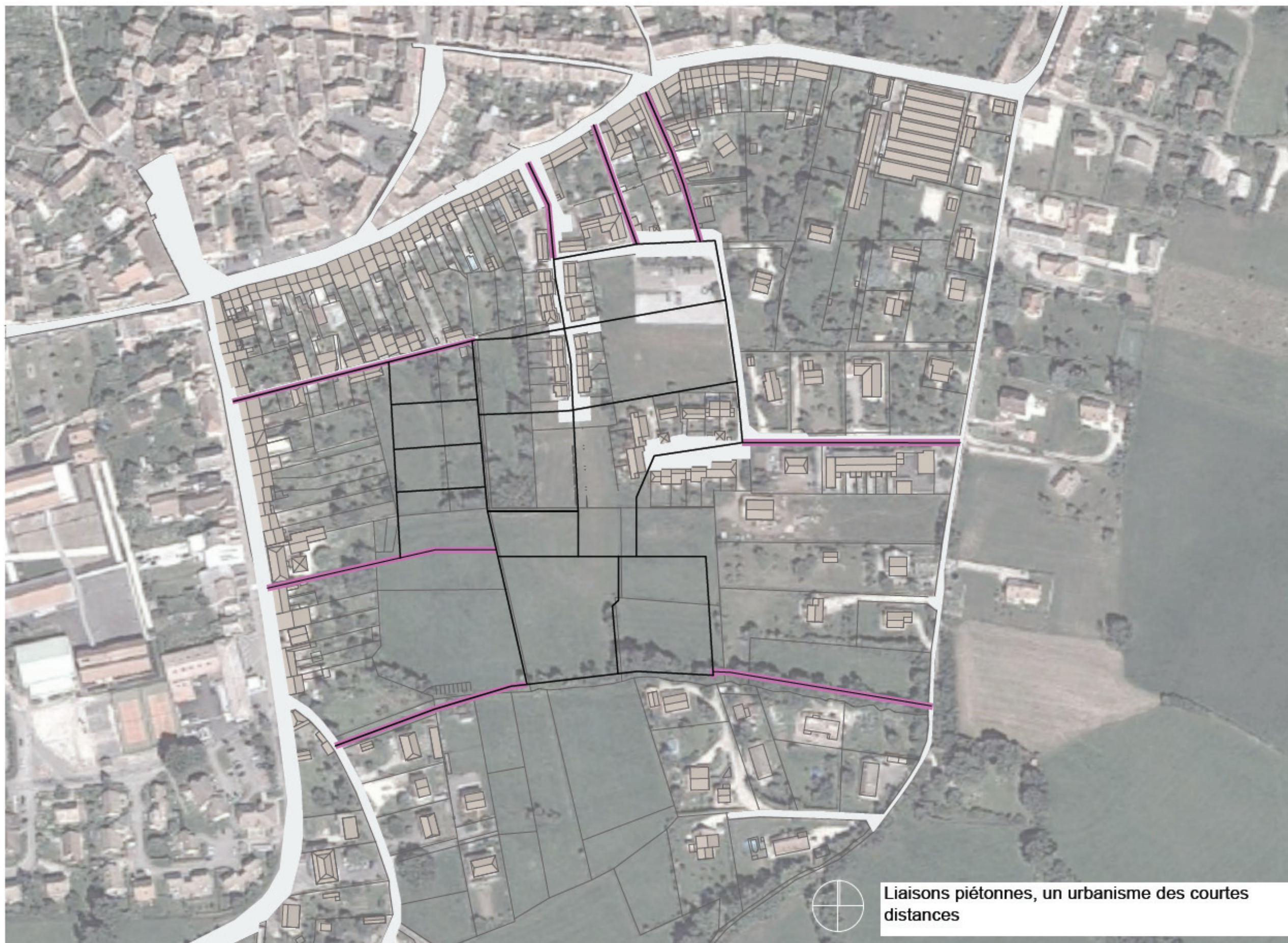
## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



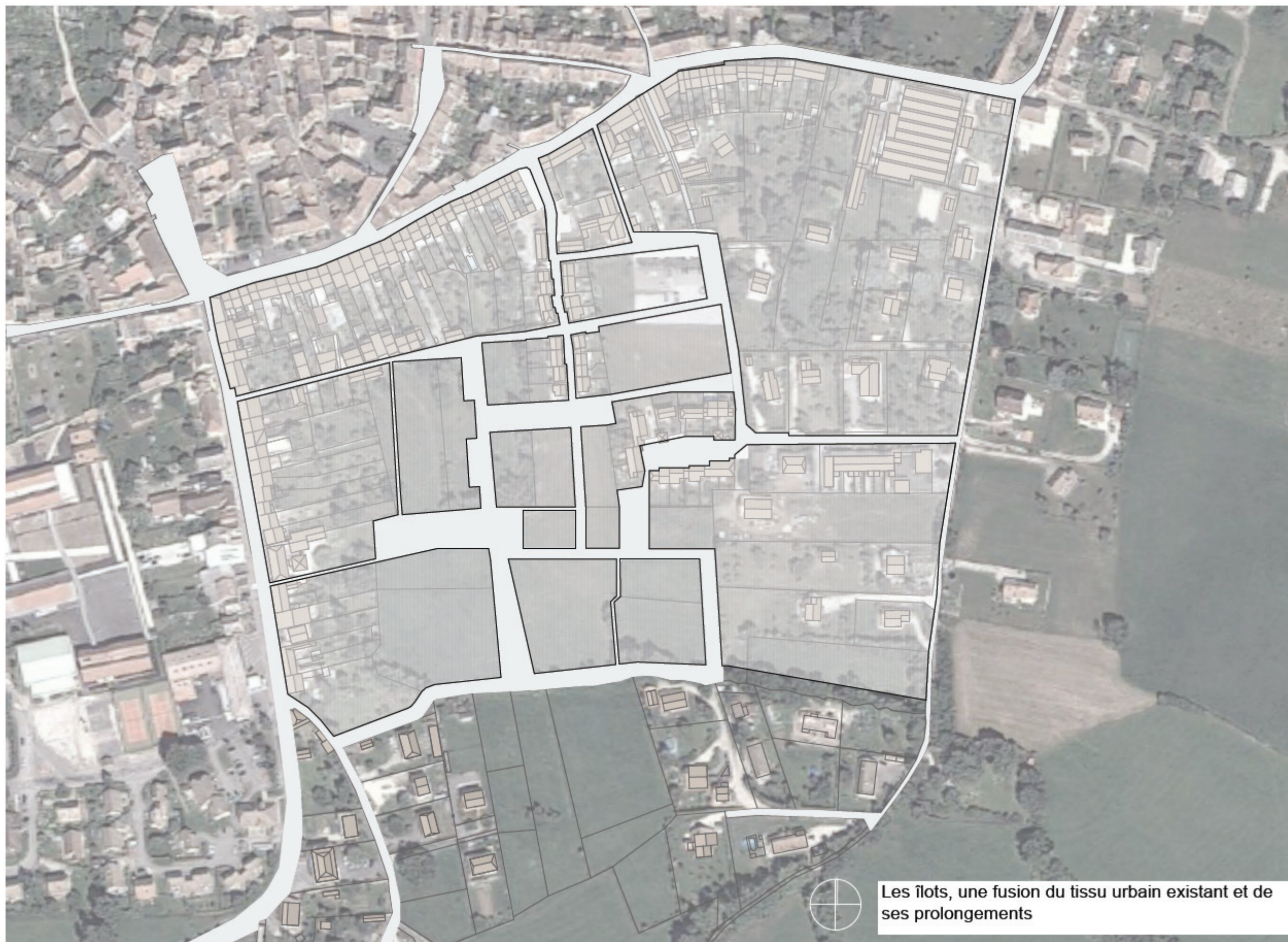
## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



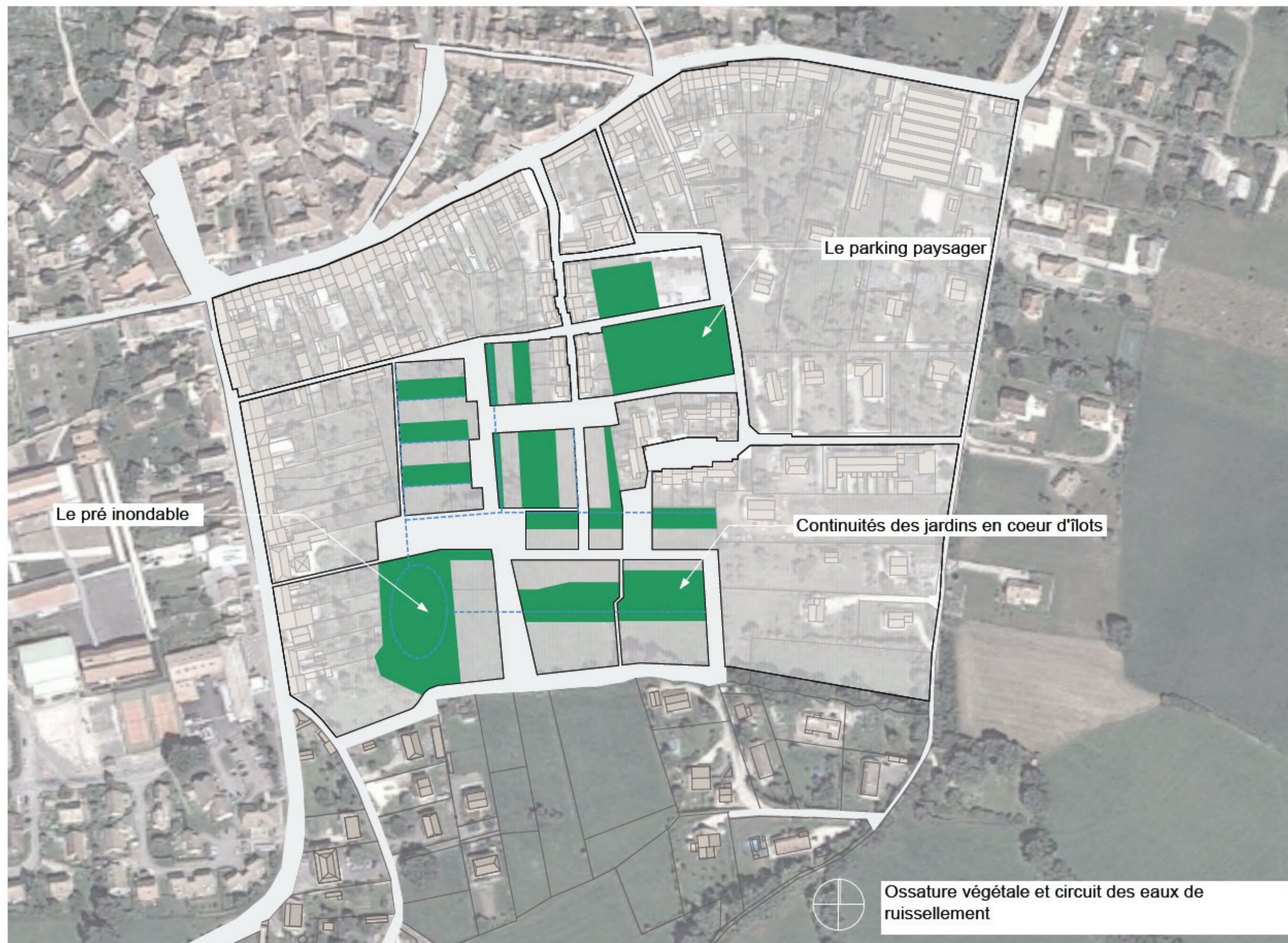
## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



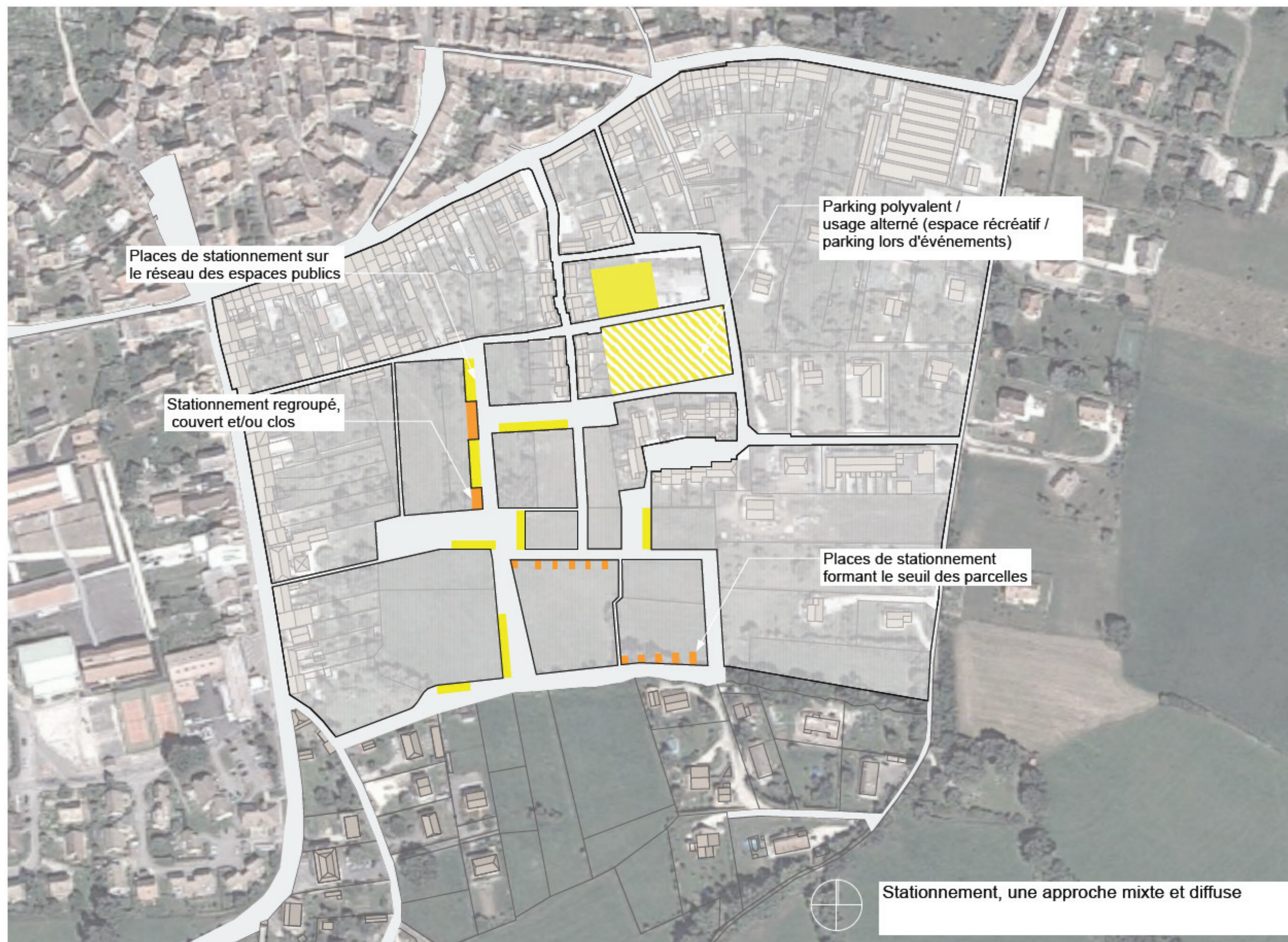
## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



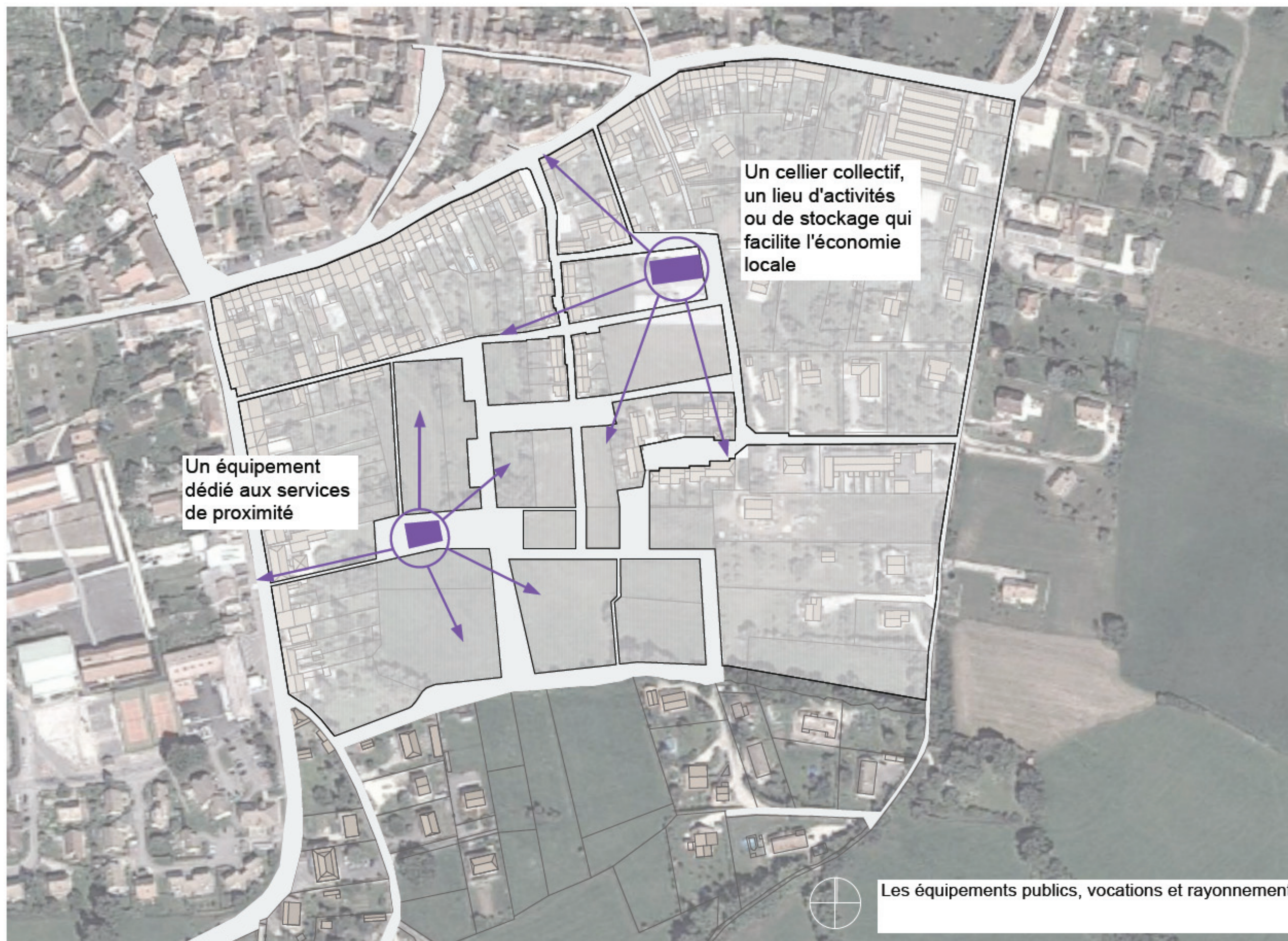
## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables



## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les orientations d'aménagement opposables

Harari Architectes



Habitat intermédiaire : mitoyenneté et superposition avec accès individuels, distribution par des venelles.



Habitat intermédiaire : mitoyenneté et superposition, entrées sur rue et fonds de jardins sur parc collectif



KNL Architectes



Dauber-Sénéchal Architectes



Habitat individuel : mitoyenneté et alignement sur rue

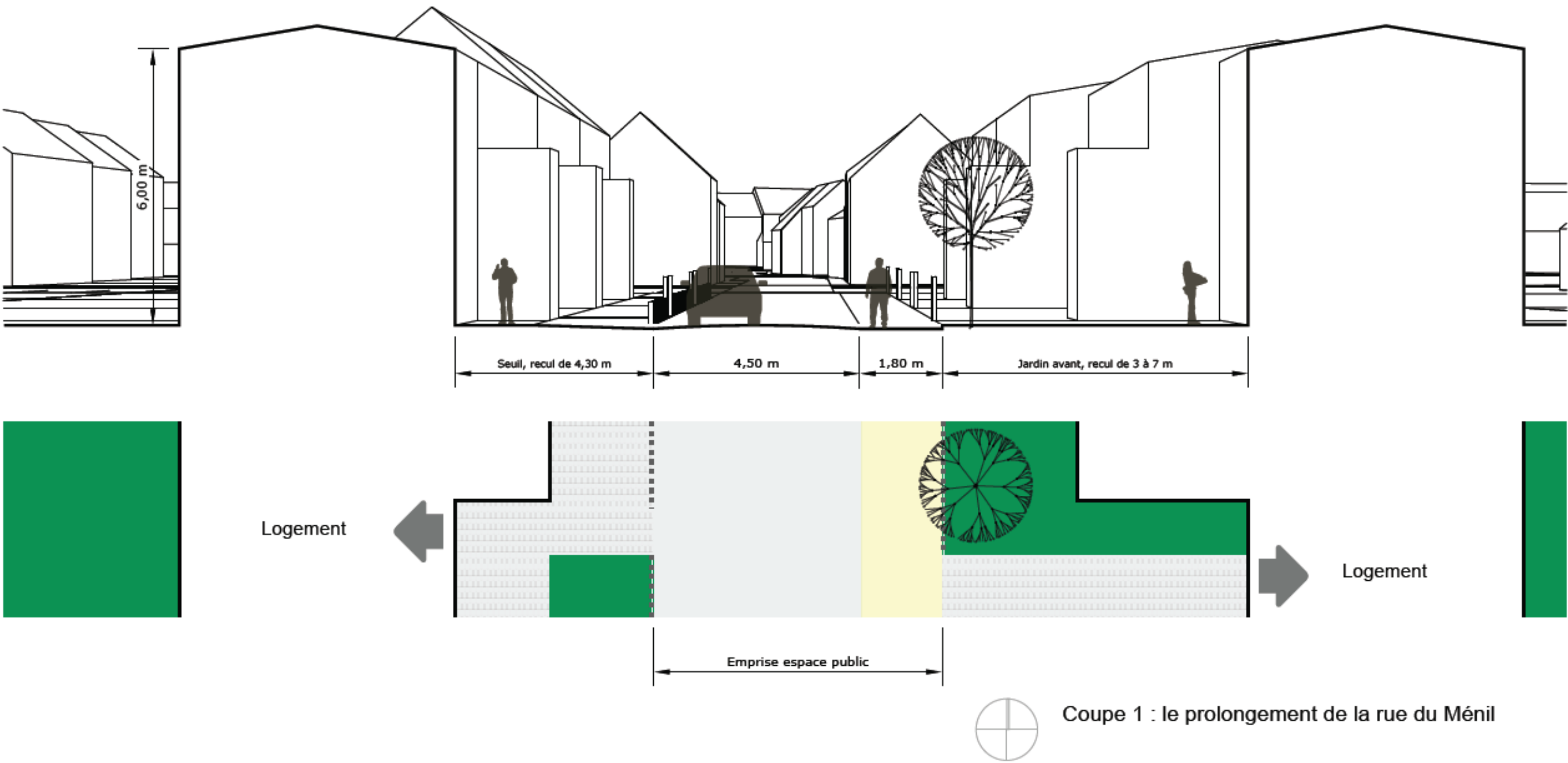
Habitat individuel : les seuils fabriquent l'ambiance de la rue



Les formes bâties, entre la continuité des tissus et la diversification de l'offre d'habitat

OAP n°2 « Pré Colombon »

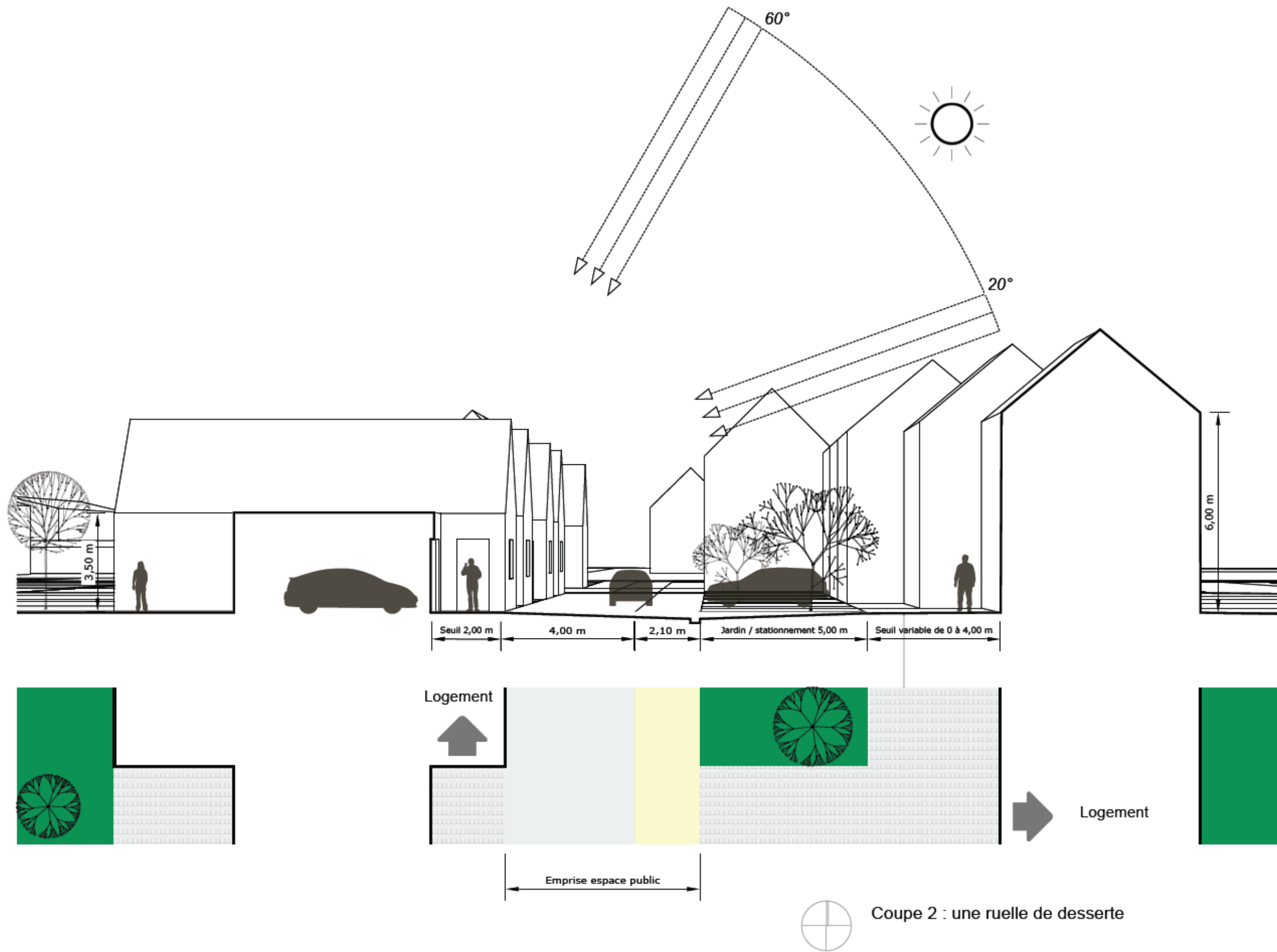
Les orientations d'aménagement opposables



Coupe 1 : le prolongement de la rue du Ménil

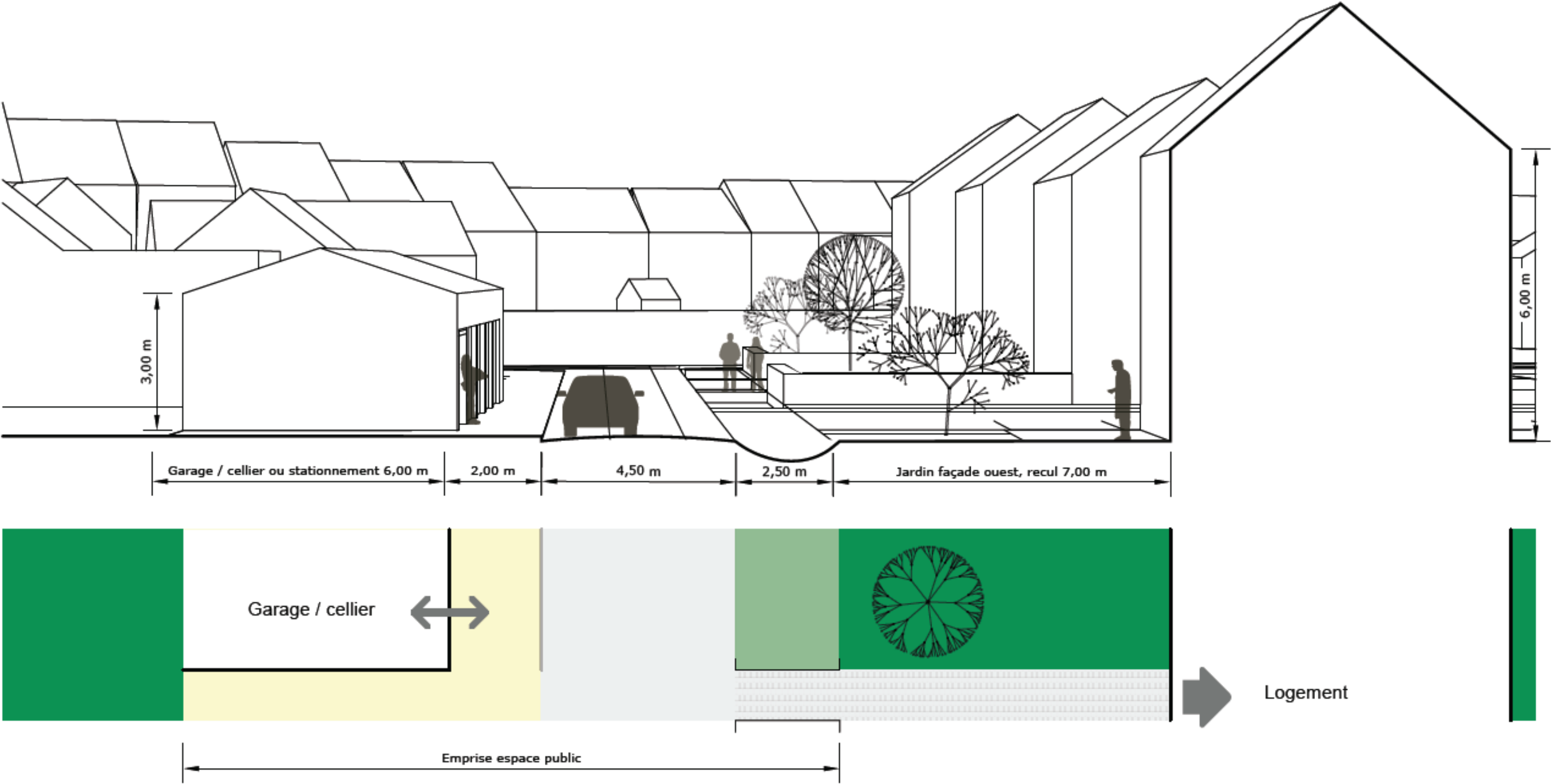
OAP n°2 « Pré Colombon »

Les orientations d'aménagement opposables



OAP n°2 « Pré Colombon »

Les orientations d'aménagement opposables



Coupe 3 : la voie structurante nord-sud

## OAP n°2 « Pré Colombon »

### Les mesures d'accompagnement (non opposables)

#### Phasage

La conception spatiale de l'orientation d'aménagement ménage différentes options de phasage calées sur le tracé parcellaire existant. Sans préjuger de la chronologie de l'urbanisation ces différentes options ouvrent la possibilité d'associer plusieurs maîtrises d'ouvrage et plusieurs procédures d'urbanisation. (cf. Principes opérationnels)

#### Mode de réalisation

La conception de l'orientation permet d'associer plusieurs opérations concourant à la production coordonnée d'un nouveau quartier en extension du centre-bourg. Les différents opérateurs peuvent convenir d'un Projet Urbain Partenarial assurant le financement pondéré et conventionné des infrastructures et / ou des superstructures publiques.

#### Sur les propriétés communales :

- L'aménagement paysager d'espaces tels que le parking polyvalent peut être réalisé sous maîtrise d'ouvrage communale.
- La construction d'équipements collectifs en superstructure peut être réalisée sous maîtrise d'ouvrage publique ou sous maîtrise d'ouvrage privée (via un bail à construction pris par l'opérateur privé ou une cession à la commune de l'ouvrage réalisé).
- L'urbanisation peut s'effectuer par le biais d'un appel à projets et d'une cession avec charges. Les candidats répondent en proposant un projet conforme à l'orientation d'aménagement et en développant des suggestions singulières. La commune désigne un lauréat attributaire de la construction des bâtiments et de l'aménagement des infrastructures.
- L'urbanisation peut aussi être envisagée par le biais d'un lotissement communal et cession de lots à bâtir.

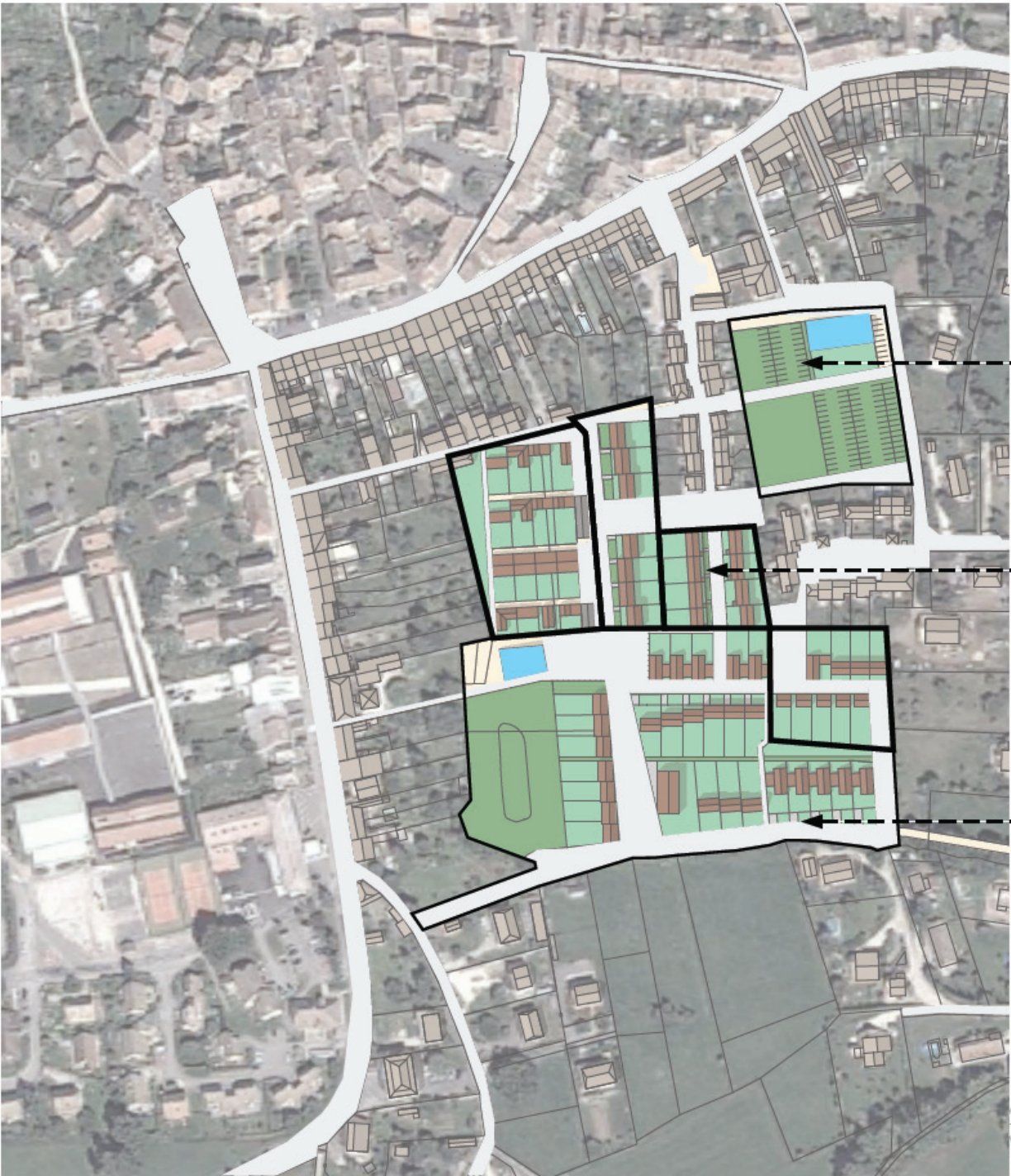
#### Sur les propriétés privées, l'urbanisation peut être réalisée par le biais :

- D'une procédure de lotissement et cession de lots à bâtir
- D'un permis de construire valant division (cas, par exemple, d'une famille ou d'un groupe d'habitants qui réalisent conjointement un petit ensemble).
- D'une cession à un opérateur.

#### Ingénierie d'accompagnement

Pour ce projet de longue haleine, qui va nécessiter l'implication de nombreux acteurs, la commune trouvera intérêt à mobiliser une ingénierie d'accompagnement architecte - urbaniste. Cette ingénierie aura pour mission :

- le pilotage de l'opération,
- la cohérence du projet dans le temps,
- l'animation de la réflexion et de la concertation,
- la pédagogie du projet (visites d'opération exemplaires...).



Infrastructure publique à créer, financée par exemple par le biais d'un Projet Urbain Partenarial regroupant les acteurs concernés par l'ensemble du périmètre de projet.

Equipement public en superstructure, financée par exemple par le biais du Projet Urbain Partenarial. Maîtrise d'ouvrage communale ou assurée par un des opérateurs, sur la base d'un bail à construction par exemple.

Propriété communale :  
• Aménagement paysager sous maîtrise d'ouvrage communale

Propriétés privées, urbanisation par le biais :  
• D'une procédure de lotissement et cession de lots à bâtir  
• D'un Permis de Construire valant division  
• D'une cession à un opérateur.

Propriété communale :  
• Urbanisation, par exemple, sous la forme d'un appel à projets et cession avec charges.  
• La maîtrise de l'opération est garantie par le cahier des charges de cession.  
• Les candidats à l'appel à projets peuvent intégrer des "usagers" en amont (groupes d'habitants par exemple).



Principes opérationnels



### OAP n°3 « Centre Terre Vivante »

La présente OAP est développée en continuité des principes présentés au titre de la demande de dérogation au titre de l'article L.145-3-III du code de l'urbanisme, et tient compte de l'avis de la commission établi dans le compte-rendu daté du 28 juillet 2014, suite à la présentation du projet en CDNSP le 16 juin 2014.

#### Le site

Le rapport annexé au PLU (dossier A5) expose le contexte du projet et notamment les principales caractéristiques du site :

- une situation au cœur du Trièves à l'écart des bourgs,
- un site de vallon
- une évolution importante de l'occupation des sols
- un milieu naturel singulier reconnu par une ZNIEFF de type 1
- un site concerné par des risques naturels forts

#### Les enjeux d'aménagement

Faire évoluer l'aménagement du domaine de Raud afin de proposer une offre d'hébergement sur le site, pour développer et diversifier l'offre de formation, renforcer les services disponibles sur le site et rendre attractif le séjour, valoriser le domaine de Raud au service de la vocation « écologie pratique » du Centre Terre Vivante.

Limitier les effets du projet sur les milieux naturels et sur le paysage du vallon, compte tenu de la situation de réservoir de biodiversité du domaine de Raud.

Prendre en compte les risques naturels et la ressource en eau potable locale

#### Les orientations d'aménagement opposables

> La réglementation «risques» issue des périmètres de risques au titre de l'arrêté R.111-3, établis par les services de l'Etat et annexées à l'arrêté préfectoral du 27 décembre 1991, doit être prise en compte lors de l'aménagement de ce secteur.

#### Répartition des activités du Centre Terre Vivante à l'échelle du domaine de Raud

La répartition des activités du Centre Terre Vivante respecte l'organisation actuelle du centre, identifiée au schéma opposable.

#### Implantation des cabanes

Les habitats forestiers intégrés devront s'implanter dans les polygones préférentiels d'implantation, identifiés au schéma opposable ci-contre.

A l'intérieur de ces polygones, le choix définitif d'implantation doit :

- permettre l'adaptation des cabanes au microrelief, aux ambiances et aux points de vue offerts par le terrain,
- concilier la prise en compte de l'intimité de chaque module dans leurs orientations et ouvertures et une organisation en grappes (regroupement de plusieurs cabanes).
- favoriser l'intégration des cabanes dans le paysage en maintenant les peuplements forestiers relativement denses, et qui ne seront pas ou peu éclaircis afin de garder une ambiance forestière

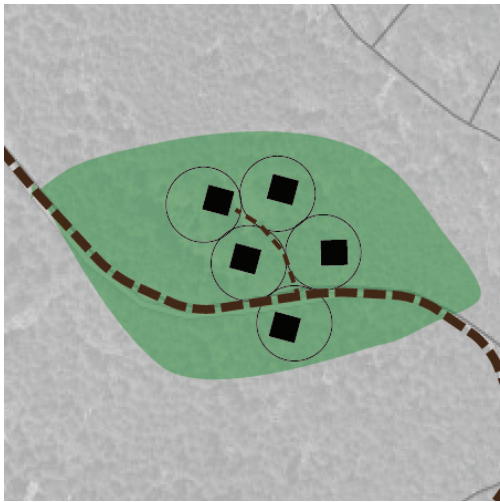
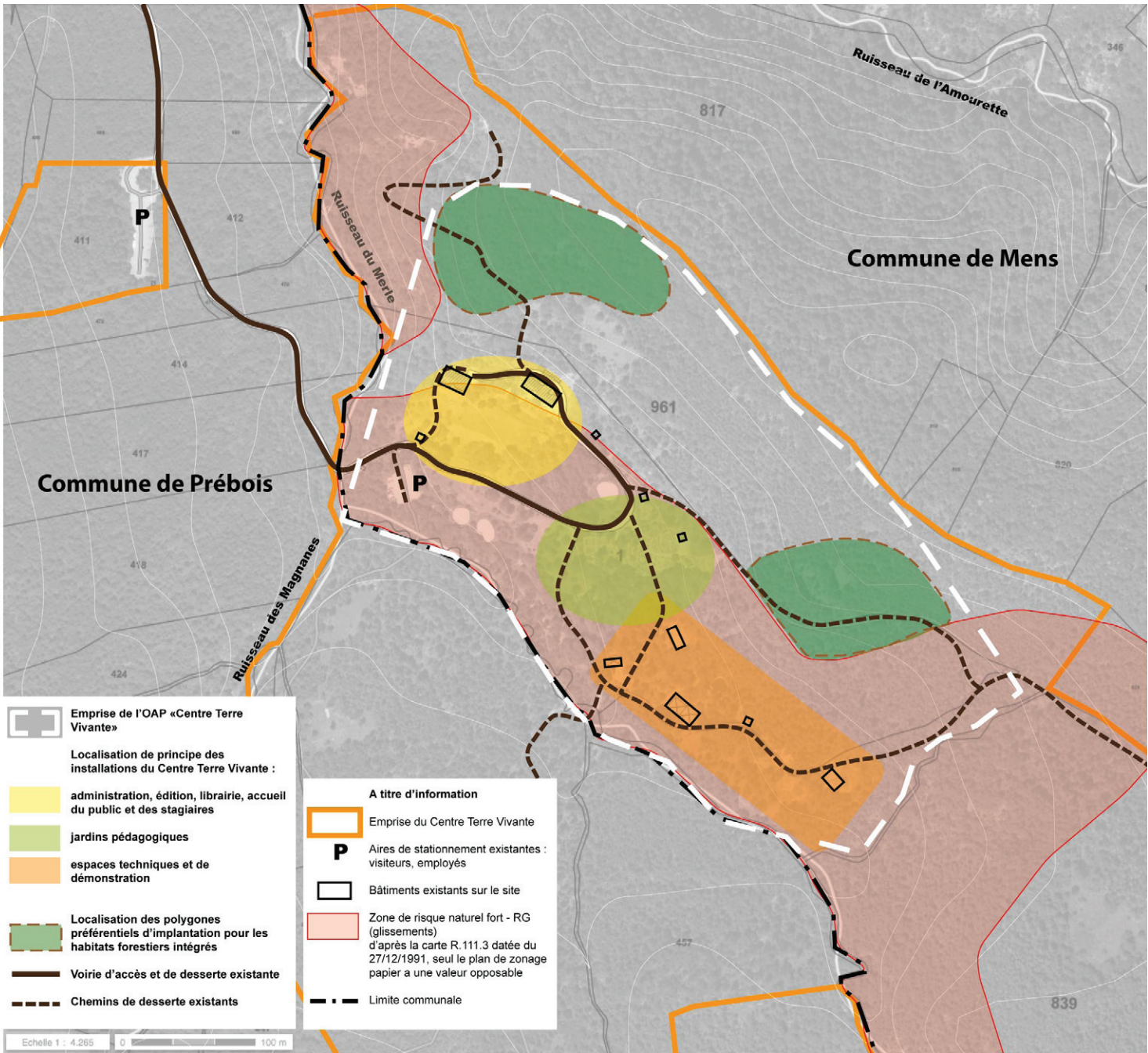
#### Accès et desserte

La desserte des habitats forestiers intégrés se fait par l'aménagement de sentiers pédestres reliés aux chemins de desserte existants, identifiés au schéma opposable ; un seul sentier desservira un groupe de cabanes.

#### Programme de constructions

Création d'une offre d'hébergement de type parc résidentiel de loisirs, sous forme d'habitat forestier intégré, qui vise l'accueil d'une trentaine de personnes, sous la forme de 8 à 10 cabanes au maximum. Ces cabanes seront des hébergements légers écologiques à la fois rustiques et confortables, de 2 à 6 lits par modules, proposant une capacité d'accueil globale de 35 lits. Les hébergements seront démontables à l'issue de leur exploitation. Ils seront soit autoportants, soit montés sur pilotis, soit ancrés directement sur les arbres en faible hauteur, selon un système respectueux de la physiologie de l'arbre.

Création de sanitaires par extension d'un bâtiment existant.



#### Principe d'organisation en grappe

Chaque cabane peut disposer d'un emplacement privatif d'environ 200 m2, représenté par les cercles ci-contre.

Une organisation en grappe s'entend par une implantation en continu de plusieurs emplacements privatifs tel que schématisé ci-contre. En fonction de la configuration du site retenu, cette grappe peut être installée de part et d'autre d'un sentier existant dans la mesure où le principe d'implantation en continu est respecté.



## OAP n°4 « Les Appreaux »

### Le site

Le site retenu pour aménager la zone AU3y des Appreaux se développe sur des parcelles agricoles, en continuité d’une activité économique existante. En léger dévers vers le Sud-Ouest ce site constitue le premier plan d’une perspective ample vers les balcons du Vercors depuis le chemin des Appreaux. Au Sud, un cours d’eau souligné par une ripisylve souligne marque la limite.

D’autre part, il bénéficie d’un accès existant depuis la RD526. Toutefois cet accès débouche sur un carrefour entre deux routes départementales RD526 et RD254 ; un arrêt de bus est installé à proximité immédiate de l’accès.

### Les enjeux d’aménagement

Les enjeux d’aménagement concernent :

- l’insertion paysagère des futures constructions compte tenu de la vue vers les balcons du Vercors et le Mont Aiguille depuis le chemin des Appreaux et de la topographie en léger dévers orienté sud/ouest ;
- les conditions d’accès et de desserte à court terme compte tenu de la configuration du carrefour RD526 / RD254 et l’existence d’un arrêt de bus ;
- l’accès aux parcelles agricoles situées entre la zone AU3y et le chemin des Appreaux.

### Les orientations d’aménagement opposables

L’urbanisation du secteur vise l’organisation qualitative de constructions destinées à l’accueil d’activités économiques.

L’insertion paysagère et urbaine des futures constructions est prépondérante, au regard du positionnement de la future ZAE des Appreaux : à l’Ouest, elle jouxte une des séquences d’approche du bourg (RD526) ; sa limite Est est particulièrement exposée à la vue depuis le chemin des Appreaux.

Les choix d’implantation et d’organisation du bâti (orientation des volumes et des faitages) doivent être définis à l’échelle de la zone et privilégier une régularité d’ensemble ; toute implantation anarchique qui perturberait la perception du grand paysage depuis le chemin des Appreaux est interdite.

Les aménagements à réaliser sont les suivants, illustrés par les orientations portées au document graphique :

- L’accès se réalisera depuis l’accès existant sur la route départementale ; les aménagements devront intégrer la situation de carrefour, l’arrêt de bus et le rétablissement d’un itinéraire modes doux entre l’ancienne route de Prébois et le chemin des Alouettes.
- La desserte du secteur s’organisera depuis une voie, dont la géométrie définitive sera précisée en tenant compte des éléments suivants :
  - Distribution de l’ensemble de la zone en évitant les voies publiques en impasse ; une aire de retournement pourra être aménagée au contact de la limite Est de la zone.
  - Préservation pour l’avenir un débouché au contact des parcelles agricoles et dans le prolongement de la voie de desserte.
  - Découpage parcellaire régulier.
  - Dimensionnement des parcelles cessibles.
- Dans la bande de recul le long du cours d’eau, un accès aux parcelles agricoles devra être maintenu.

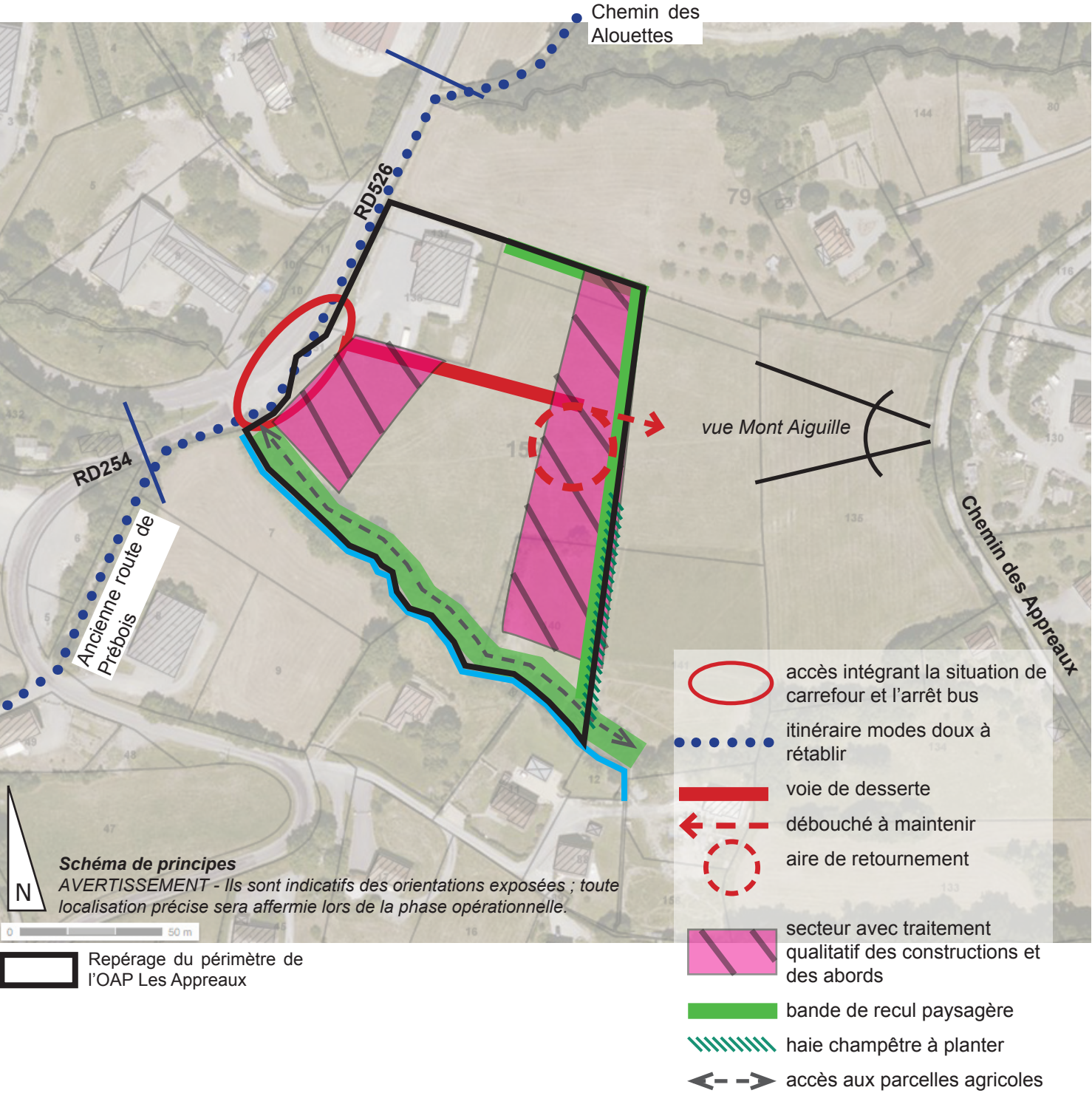
L’aménagement général de la future ZAE des Appreaux devra aller dans le sens d’une optimisation du foncier aménagé.

L’opération à réaliser devra aussi être compatible avec les orientations suivantes :

- L’aménagement paysager des bandes de recul, au contact des espaces agricoles limitrophes et du cours d’eau (surface enherbée à minima) ; seuls pourront y être admis l’aménagement d’un chemin d’accès aux parcelles agricoles et les aménagements liés à la gestion des eaux pluviales dans la mesure où ils font l’objet d’un traitement paysager soigné.
- La ripisylve existante le long du cours d’eau sera maintenue.
- Une haie champêtre sera plantée en limite Est selon le principe porté au schéma ci-contre.
- Dans les secteurs hachurés, l’aspect extérieur des constructions sera particulièrement soigné et les dépôts extérieurs vus depuis la RD ou le chemin des Appreaux sont interdits.

### Articulation avec l’AVAP de Mens

Les constructions par leur aspect architectural, leur rapport au terrain naturel et l’aménagement de leurs abords doivent respecter les prescriptions définies par le règlement AV3 de l’AVAP.



Vue depuis le chemin des Appreaux