

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme

Commune de Vaulx-Milieu

3. Orientations d'Aménagement et de programmation

Vu pour être annexé
à la délibération d'approbation
de la révision du PLU
en date du 28 janvier 2019.

Le Maire,
Dominique BERGER



Le code de l'urbanisme précise en particulier que :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. ... »

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° 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, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;**
- 2° 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 ;**
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;**
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;**
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. ... »**

Outre ces dispositions, dans les zones d'aménagement concerté, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

- 1° Définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;**
- 2° Définir la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.**

I. Le développement urbain globalement « maîtrisé et de qualité »

La Municipalité a souhaité, dans le cadre de son projet, **assurer un développement urbain globalement maîtrisé, cohérent et valorisant**, qui prenne en compte l'enjeu de **la préservation d'un cadre de vie de qualité**. Le projet vise également à **favoriser une diversité de l'offre de logements**.

Les dispositions fixées pour les secteurs à enjeux portent sur l'Aménagement avec au préalable une partie générale.

S'agissant de l'habitat, la priorité a été donnée à l'urbanisation des « dents creuses » ou terrains résiduels contenus dans les enveloppes urbaines définies sur le bourg de Vaulx-Milieu mais aussi en extension pour les secteurs « Cime de Vaulx » et « Belmont Ouest ».

Ainsi, le parti d'aménagement des secteurs potentiellement urbanisables ou mutables s'adapte à leur localisation. Il retient principalement une diversification des typologies d'habitat en adéquation avec, la proximité des différents équipements, services et commerces, l'environnement (le site et le paysage au sens large), et les formes urbaines existantes sur les parcelles proches et/ou l'importance des opérations.

Les orientations d'aménagement et de programmation présentées dans les pages suivantes pour les secteurs à enjeux visent à :

- répondre aux différents besoins en logements par des typologies d'habitat définies par rapport à la situation du secteur et à ses caractéristiques, dans l'objectif de favoriser une mixité sociale et intergénérationnelle,
- développer des formes d'habitat économes en espaces dans leur ensemble (habitat groupé et petit collectif conjointement à l'habitat individuel),
- valoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux paysagers liés au patrimoine bâti et naturel,
- promouvoir un urbanisme de projet, attaché, en interne des futures opérations, à une réflexion globale de type approche environnementale, concourant à une qualité soucieuse de la vie des habitants (usage et perception, en particulier).

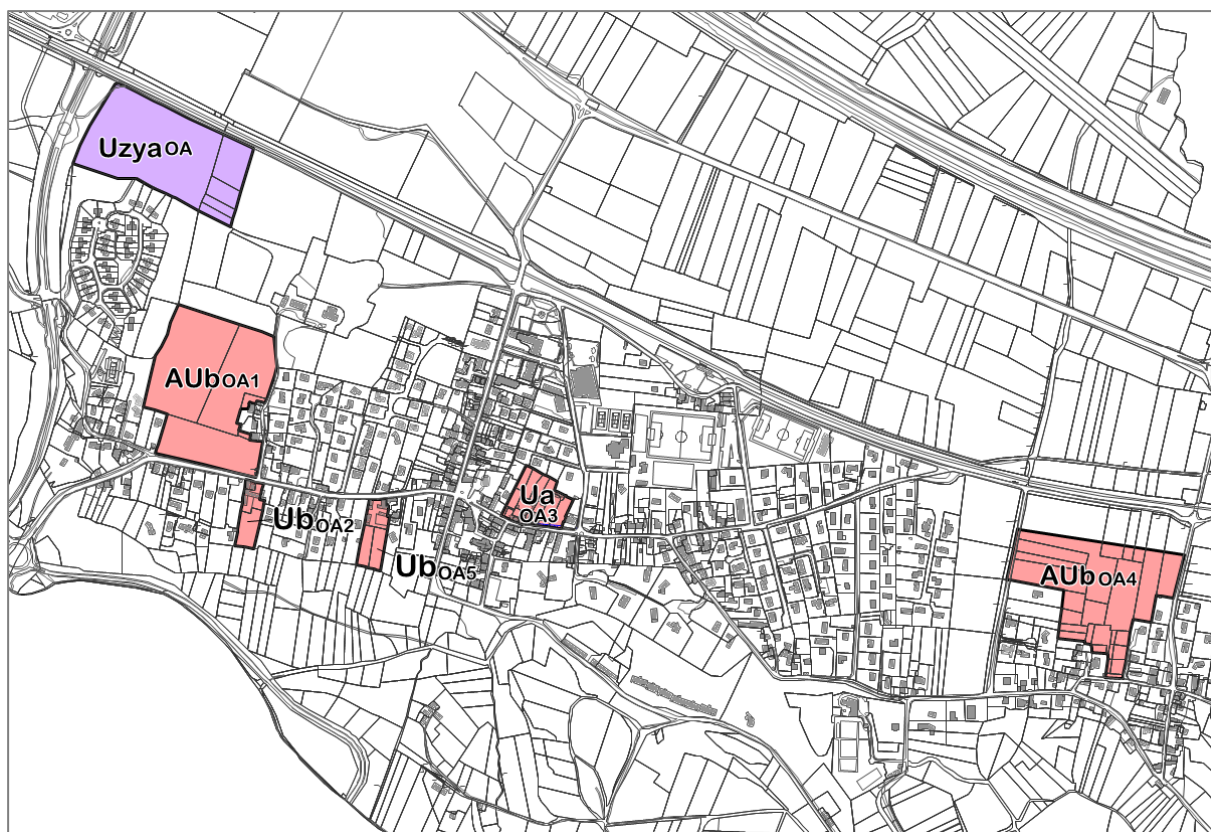
Concernant le développement économique, de compétence CAPI (délégation à SARA des concessions d'aménagement des zones notamment de Vaulx-Milieu, les zones existantes du Parc Technologique et de Muissiat doivent prioritairement poursuivre leurs aménagements pour l'accueil d'activités, conjointement aux réflexions et études en cours pour leurs extensions respectives. Ainsi, le Parc Technologique 2, présentant une capacité foncière exceptionnelle, s'appuiera sur les orientations principales déjà retenues et mises en œuvre pour le Parc Technologique existant de qualité spécifique au vu des enjeux de sa situation (entrée de Ville). Le prolongement du Parc de Muissiat traversant la RD 36, côté Est, programmé à plus court terme, fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation distinctes en lien avec sa situation et sa petite échelle. Les objectifs de ces zones dédiées au développement économique visent à :

- poursuivre la réponse aux besoins d'installation de nouvelles activités ou de relocalisation d'entreprises existantes sur le territoire de la CAPI ou proche,
- assurer une qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux liés à la perception de cette entrée de Ville, à travers un urbanisme de projet qui se devra de préserver les vues sur le village et sur les éléments emblématiques (château de Montbaly, clocher...), traiter les entrées sur le village au-delà de l'échelle de l'Agglomération Nord-Iséroise avec une façade urbaine de qualité vis-à-vis de la RD 1006 et de l'A 43, mais aussi de la voie ferrée et des voies perpendiculaires à ces axes structurants en tant que pénétrantes ,

- Gérer le trafic automobile et les déplacements générés par ces zones, mais également du Village, en prenant en compte la problématique du développement Sud des communes voisines notamment,
- Compenser les impacts éventuels pour les riverains (nuisances visuelles et auditifs).

II. Le développement de l'habitat

**Carte de localisation des secteurs
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**



Orientations générales

Déplacements

Les principaux enjeux d'amélioration de la mobilité sur le territoire de Vaulx-Milieu portent sur les modes doux et plus particulièrement sur les liaisons au sein même du centre-bourg et vers les secteurs d'habitat à l'Ouest (Cime de Vaulx) et à l'Est (vers Belmont). En effet, à l'échelle des déplacements sur l'ensemble du territoire communal ou avec les communes voisines, la voiture particulière reste encore le mode de déplacement dominant. S'agissant des vélos, les distances et la topographie (pour la partie basse) ne constitueraient pas forcément un frein. Toutefois, le trafic des automobiles et des poids lourds génère une insécurité malgré déjà certains aménagements réalisés sur les principaux axes. Pour les transports en commun, la densité de population est juste suffisante pour justifier d'une liaison bus à haut niveau de service (Ruban) susceptible de rivaliser en performance avec la voiture particulière. La proximité des gares de La Verpillière et de L'Isle d'Abeau sont des atouts pour l'attractivité du territoire assurant une desserte ferroviaire facilitée.

Le véritable enjeu est donc de poursuivre le développement de l'usage des modes doux (piétons en particulier mais aussi vélos et autres) sur les déplacements de courte portée, donc internes au Village. La Commune et les opérations à développer devront donc œuvrer sur la création de cheminements nouveaux ou la sécurisation d'espaces dédiés reliant les diverses entités urbaines du territoire, sur la connexion et le prolongement de trottoirs ou de bandes cyclables, sur l'instauration de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, sur l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos, etc.

Ainsi, les modes doux devront être pris en compte dans chaque opération d'urbanisation quelque-soit sa vocation lors de la création d'aménagements de voirie et d'espaces verts ; une continuité devra être trouvée avec les aménagements existants ou à réaliser par la commune (créations de trottoirs, aménagement des emplacements réservés...). Cette prise en compte se déclinera aussi dans les bâtiments avec des locaux ou espaces de stationnement abrités et sécurisés des cycles.

Gestion de l'eau

Assainissement des eaux pluviales

Pour la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle après rétention est préconisée si la nature des sols le permet, sinon le rejet, après rétention, au milieu superficiel si sa capacité le permet, ou le cas échéant, au réseau collecteur « eaux pluviales » existant avec un débit de fuite limité conforme à celui fixé dans le règlement pluvial et compatible avec la capacité du système. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés, les toitures végétalisées le cas échéant, etc.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera recherchée, c'est à dire notamment en aérien (noues et bassin d'infiltration paysager plutôt que canalisations et réservoir).

Assainissement des eaux usées :

Les eaux usées doivent être obligatoirement rejetées dans le réseau d'assainissement collectif.

Eau potable

L'ensemble des secteurs à construire, urbaniser, ou renouveler, est desservi par le réseau d'alimentation en eau potable.

Gestion de l'énergie

Les projets doivent favoriser un habitat bioclimatique, peu consommateur en énergie privilégiant les apports solaires.

L'objectif de réaliser des bâtiments basse consommation induit des implantations bâties et des dispositifs architecturaux facilitant les économies d'énergie en hiver (chauffage) et en été (climatisation). Ainsi, il est préconisé :

- de réaliser des bâtiments les plus compacts possibles (moins de surface de déperdition),
- d'implanter les bâtiments en veillant à ce qu'ils ne produisent pas d'ombre portée les uns sur les autres,
- de favoriser des implantations de constructions avec des orientations pertinentes lorsque l'ordonnancement urbain le permet,
- d'organiser la distribution des logements avec un maximum d'exposition au Sud pour les pièces de jour,
- de concevoir des bâtiments économes en énergie,
- de recourir aux énergies renouvelables et aux énergies propres.

Performances environnementales générales

La prise en compte des aspects environnementaux doit être intégrée de façon globale et générale dans les projets avec pour objectifs de :

- réduire les pollutions, la combustion d'énergie fossile et les GES Gaz à Effet de Serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- réduire la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie, plantations privilégiant une végétation adaptée au site, ...),
- limiter, trier et recycler les déchets de chantier et valoriser leur réutilisation,
- réduire à la source le volume des déchets ménagers (collecte sélective, tri...),
- valoriser les déchets organiques,
- intégrer et préserver la faune et la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...),
- etc.

Secteur 1 - « Cime de Vaulx » (Aub_{OA1})

Eléments de contexte

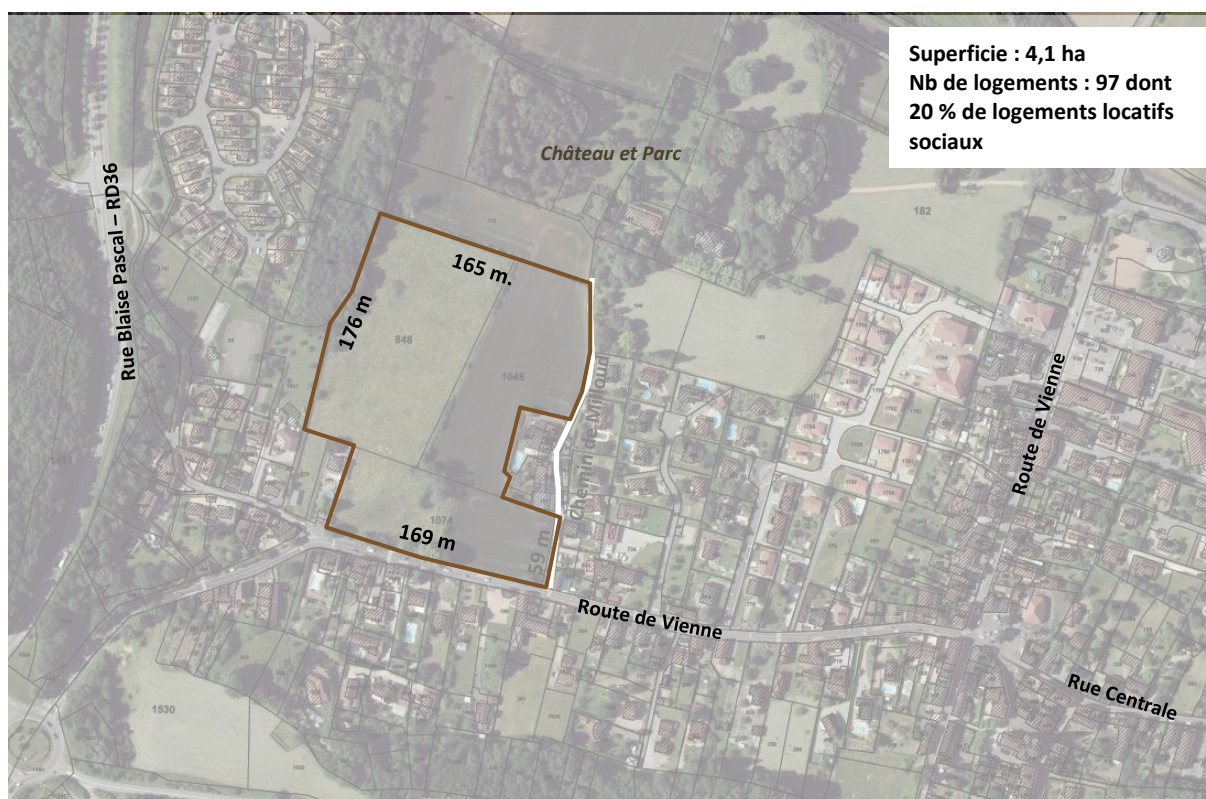
Le secteur de la Cime de Vaulx se situe globalement entre la rue Blaise Pascal (RD36) à l'Ouest, avec notamment les quartiers de Muissiat et de Vert village issus de la ZAC de Saint-Bonnet Centre, et le centre-bourg de Vaulx-Milieu à l'Est. Par sa localisation et son ampleur, ce secteur d'OAP occupe une place stratégique, en entrée Ouest du centre-bourg et en façade sur la route de Vienne, axe urbain majeur du Village.

Environnement urbain

En bordure de la route de Vienne, le bâti ancien est généralement implanté à l'alignement (façade ou pignon) ou à proximité et s'intercale avec du bâti implanté en recul de type maisons pavillonnaires en particulier des années 1970.

A l'arrière de ce front de rue, l'urbanisation plus récente s'est développée sous forme d'habitat individuel également de type pavillonnaire (maison implantée en milieu de parcelle).

Superficie : environ 4,1 hectares.



Accès et desserte

Le site est accessible depuis la route de Vienne, et, dans une moindre mesure depuis le chemin de Milloud au gabarit et surtout au débouché sur la route de Vienne ne permettant pas d'envisager son utilisation pour la desserte du secteur, ni son maintien en circulation à double sens sur sa section Sud dans l'hypothèse retenue de son maillage avec les voies à développer au sein de l'opération Cime de Vaulx.

Contrainte d'urbanisation

Le secteur est partiellement concerné par un aléa faible d'inondation de pied de versant, au Sud-Ouest, traduit réglementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable avec préférentiellement le maintien en zone de rétention des eaux de ruissellement au sein d'un espace vert. Un aléa faible de glissement de terrain est identifié très ponctuellement en marge du secteur, en limite Nord-Ouest du site et de ruissellement en limite Ouest du site.

Orientations

Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- la constitution d'une façade urbaine qualitative le long de la route de Vienne,
- le confortement équilibré du quartier de la Cime de Vaulx, en conciliant compatibilité avec les objectifs du SCOT et cohérence avec l'environnement urbain et paysager.

Lors de l'aménagement de ce secteur, seront respectées notamment les dispositions fixées au Règlement du PLU liées aux risques B1, Bg et Bv.

Il devra être également pris en compte la capacité des équipements publics existants avec les extensions nécessaires (écoles et cantines en particulier), et le renforcement des réseaux (d'électricité en particulier) et les problématiques connues, en particulier liées aux Eaux Pluviales.

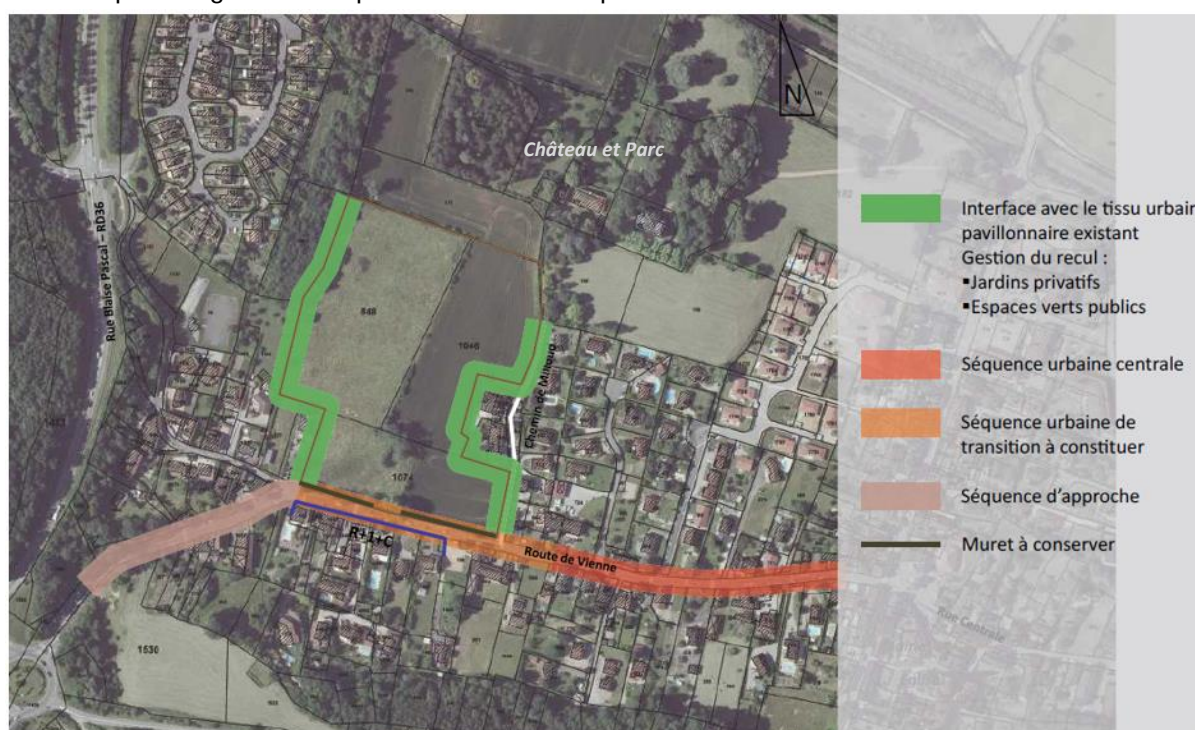
Les orientations en matière d'aménagement

Une façade urbaine qualitative sur la route de Vienne

Le principe proposé s'appuie sur cette séquence urbaine de transition à constituer sur un linéaire d'environ 170 mètres avec pour objectif de préserver la qualité de l'ambiance et l'aménagement de cette façade dans sa situation d'entrée de bourg.

Séquence urbaine de transition :

- murets et arbres existants à conserver le long de la route de Vienne ;
- implantation du bâti en retrait de l'espace public (route de Vienne) de 10 mètres ;
- épannelage : R+2 en partie Est et R+1 en partie Ouest.



Une insertion qualitative dans le tissu urbain et paysager (traitement des abords du site)

Les interfaces Est et Ouest avec le tissu urbain pavillonnaire existant seront traitées par un pré-verdissement des limites ainsi qu'avec les rues et espaces collectifs : *clôture identitaire du quartier, comprenant ponctuellement au moins des éléments en pierre sèche, des espèces buissonnantes, etc.*

Aucune construction en limite d'opération n'est autorisée, *un recul minimum de 4 mètres est donc à respecter.*

Au Nord du site, la vue ouverte sur le parc et le château devra être préservée.

En cœur de site, les arbres existants sont à conserver autant que possible ou à remplacer.

L'armature viaire

La desserte du site s'effectuera par une voirie interne principale à créer assurant la liaison entre la route de Vienne (au Sud) et le secteur de Muissiat via le rond-point de l'avenue Blaise Pascal (RD36) au Nord-Ouest.

Les parcelles constructibles, quelle que soit la forme urbaine projetée, seront desservies à partir de cette armature principale qui regroupera les voies secondaires. Les voies pourront prendre des formes différentes selon leur situation et le degré de leur caractère plus privatif, en privilégiant le partage de l'espace public entre les véhicules motorisés, les piétons et les cycles.

A l'exception de cette voie de desserte interne, aucune autre voirie ouverte à la circulation publique ne peut déboucher sur la route de Vienne dans le périmètre de l'OAP.

Le site sera également raccordé par deux accès via le chemin de Milloud qui pourra alors être mis à sens unique dans son extrémité Sud, interdisant ainsi le débouché sur la Route de Vienne (sauf piétons) et assurant la sécurisation des usagers riverains de ce chemin.

Pour faciliter les liaisons piétonnes entre les différents quartiers, la voie de desserte interne principale comprend des trottoirs ou des allées dédiés aux modes doux.

Une liaison piétonne Est-Ouest est à créer, selon le principe inscrit sur le document graphique du règlement (pièce 4.2.), se raccordant aux autres cheminements limitrophes à l'opération à aménager conjointement par la Commune. Cette connexion prendra la forme d'un espace paysagé structurant de l'opération dédié aux piétons et modes doux, lieu privilégié de rencontre et de vie du quartier à développer comprenant des aménagements et traitements propices à une ambiance de qualité. Le traitement de cet espace prendra en compte les éventuelles contraintes techniques pouvant le concerner, mais surtout l'objectif de liaison tendant « au plus court » de l'itinéraire piétons avec une bonne lisibilité en termes de perception ou perspective visuelle de cet axe traversant l'opération d'Ouest en Est et visant à une continuité des déplacements modes doux.

Des formes urbaines diversifiées

A l'échelle du périmètre de l'OAP, la diversité des formes urbaines permet la constitution d'un quartier qui s'insère dans son environnement urbain, répond aux objectifs de densité du SCOT Nord Isère et propose des logements pour différents types de ménage.

Chaque logement disposera d'un espace extérieur, y compris les logements collectifs qui disposeront pour la majorité d'un espace extérieur minimum, d'environ 10 à 15 m² en moyenne : jardin pour les logements en rez-de-chaussée et balcon ou terrasse pour les logements en étage de préférence avec une partie comprise à l'intérieur du volume du bâtiment ou ménageant un espace plus intime et préservé des vues extérieures.

La programmation de quatre-vingt-dix-sept, à développer pour l'opération et leurs typologies s'appuiera sur les objectifs qui suivent :

Un principe de « décroissante » de la forme depuis le Sud vers le Nord, mais aussi depuis l'Ouest et une cohérence globale à l'ensemble du secteur en matière de forme urbaine visant une qualité de vie des espaces privés et publics.

Des petits collectifs pour la séquence urbaine en façade de la route de Vienne :

- R+2 en partie Est ; en deux volumes d'environ 15 logements maximum par immeuble,
- R+1 en partie Ouest ; en un seul volume d'environ 10 logements maximum.

Des formes intermédiaires organisées et présentant une identité unitaire :

- petits collectifs R+1 maxi de 4 logements par bâtiment,
- individuel accolé en bande R+1 maxi.

Un habitat individuel sur des lots libres :

- R+1 maxi,
- avec une densité moindre en partie Nord du site, au contact de l'espace agricole et du parc du château.

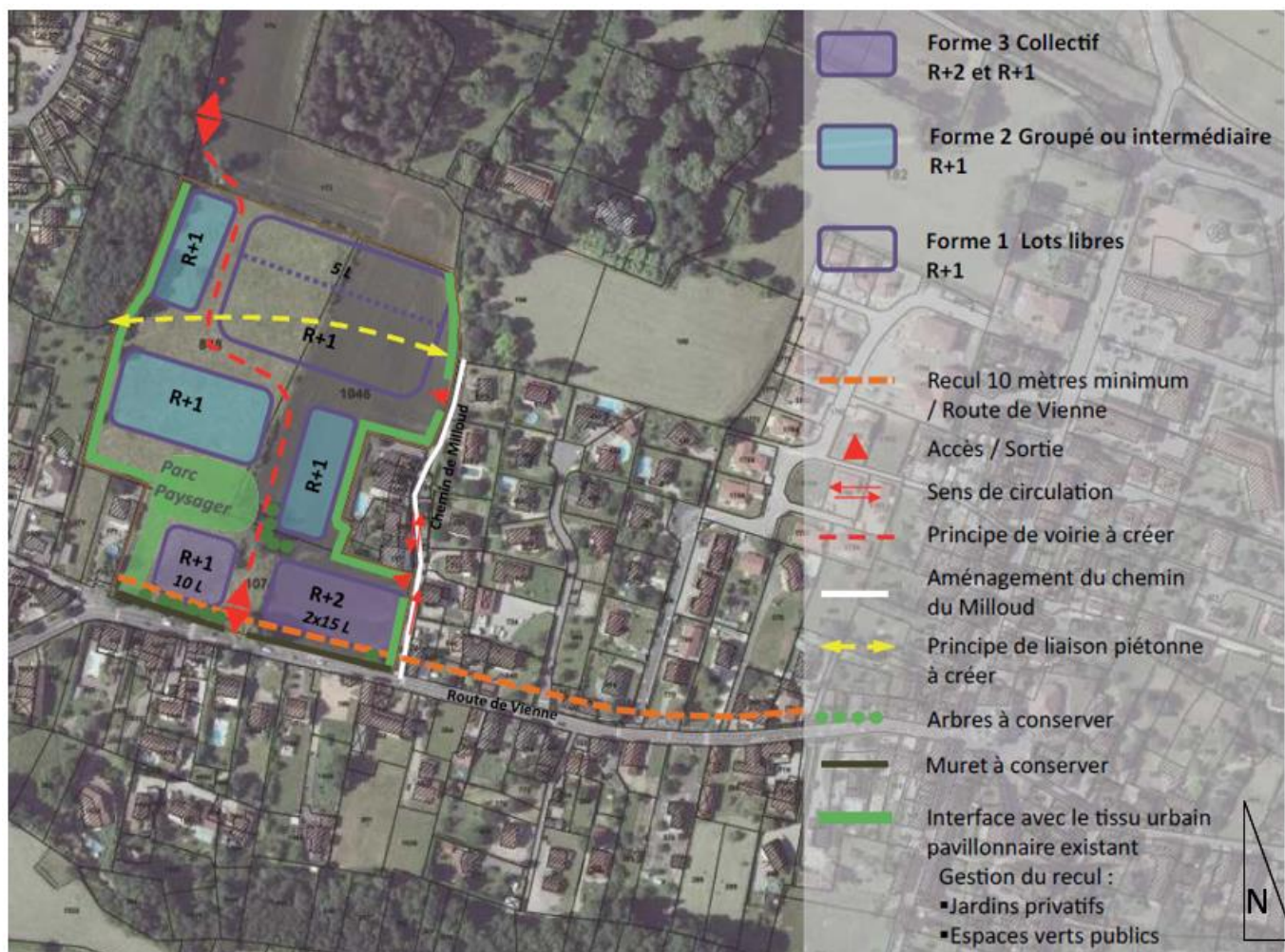
Des espaces libres diversifiés en accompagnement, publics ou privés

Les espaces verts collectifs seront répartis en deux espaces principaux dont un à proximité des logements collectifs et intermédiaires ; une localisation d'un parc paysager au Sud-Ouest du site semble pertinent au vu des contraintes hydrauliques repérées.

Concernant les plantations, à l'intérieur du site, sont à prévoir, dans une notion de compatibilité :

- le maintien des arbres existants ou leur remplacement,
- 1 arbre par logement,
- 1 arbre pour 3 places sur parking et sur voirie,
- 1 arbre tous les 20 mètres linéaires de voirie.

Concernant la collecte des ordures ménagères, y compris tri sélectif, les conteneurs seront enterrés.



Les orientations en matière de programmation

Un parc de logements diversifié

Au terme de l'aménagement, le programme prévoit la création d'**environ 97 logements** proposant une qualité d'habiter exemplaire notamment quant aux espaces privatifs extérieurs proposés en continuité de chaque logement, à l'intimité des logements (pas de vis-à-vis) et à la convivialité des espaces collectifs :

- 40 logements en petits collectifs environ,
- 42 logements en habitat intermédiaire,
- 15 logements individuels sur lot libre au plus.

Afin de satisfaire les objectifs de mixité sociale et répondre aux besoins, les logements locatifs aidés représenteront à minima 20 % des logements à créer, la granulométrie des logements sera précisée en phase pré-opérationnelle et équilibrée à l'échelle du périmètre de l'OAP (T2, T3 et T4).

La gestion des besoins en stationnement

Les besoins en stationnement des logements sont organisés sur les voies ouvertes à la circulation publique, à l'exception des lots libres dont le stationnement sera assuré à l'intérieur des lots.

Secteur 2 - « Route de Vienne» (Ub_{OA2})

Éléments de contexte et orientations d'aménagement

Ce secteur se situe en bordure de la route de Vienne, dans un secteur au développement pavillonnaire inscrit dans un tissu comprenant du bâti ancien implanté à l'alignement généralement en pignon (faîtage principal perpendiculaire à la voie), ou parallèlement à la route, en retrait éventuellement.

Ce secteur d'une superficie d'environ 3400 m² est bâti en façade de la route de Vienne, avec un espace de jardin à l'arrière correspondant à moins de 2000 m² non bâti. Il n'est pas concerné par un risque naturel.



Bâti existant en limite de la route de Vienne (côté Est)



Bâti existant en limite de la route de Vienne (côté Ouest)

Le site est desservi par la route de Vienne.

L'objectif est d'intégrer tout projet de constructions en deuxième ligne par rapport au bâti existant de forme traditionnelle et patrimoniale sur rue au tissu environnant pavillonnaire, mais aussi de prendre en compte la capacité des équipements publics existants avec les extensions nécessaires (écoles et cantines en particulier), et le renforcement des réseaux (d'électricité en particulier) et les problématiques connues, en particulier liées aux Eaux Pluviales.

Programmation

L'aménagement de ce secteur pourra compter au plus 12 nouveaux logements, y compris la réhabilitation du bâtiment existant.

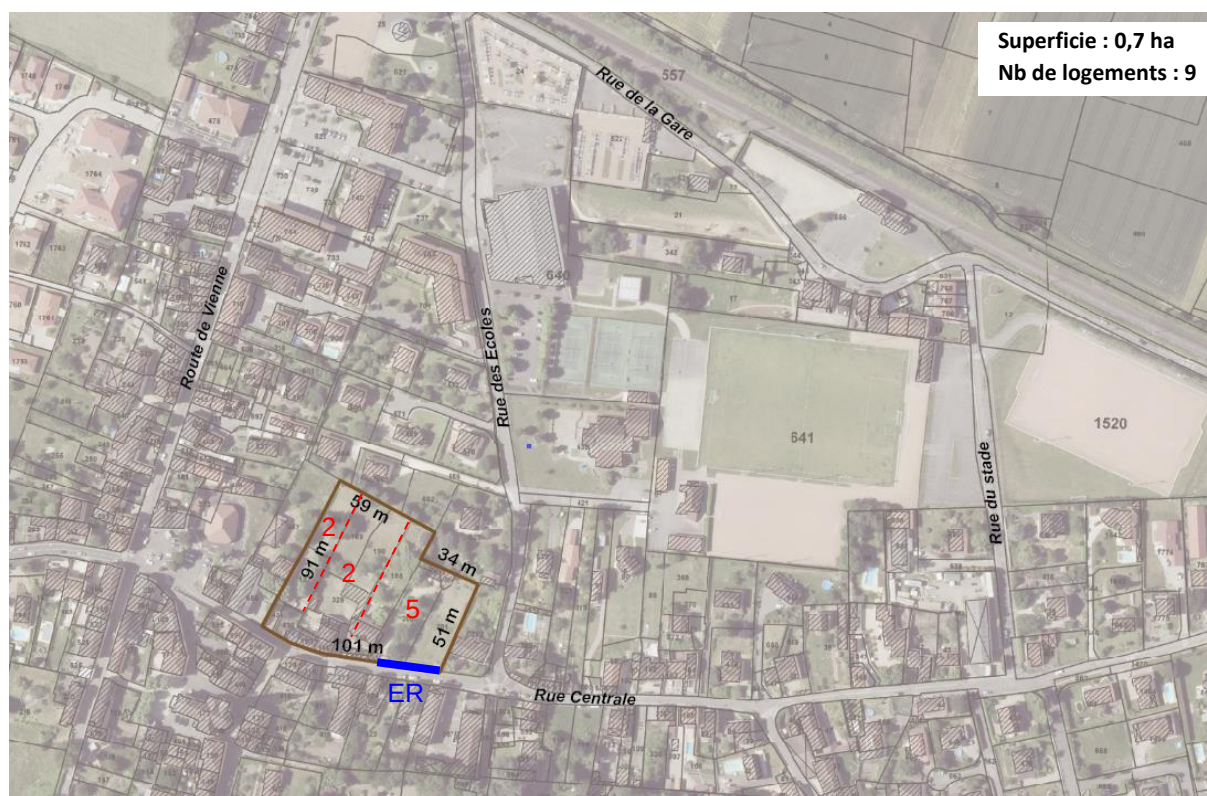
Afin de satisfaire les objectifs de mixité sociale et répondre aux besoins, les logements locatifs aidés représenteront à minima 20 % des logements à créer.

Secteur 3 - « Rue Centrale » (UaOA3)

Éléments de contexte et orientations d'aménagement

Ce secteur est idéalement placé dans le centre-village de Vaulx-Milieu bénéficiant de la proximité immédiate des différents équipements publics (mairie, équipements scolaires et sportifs), aux commerces et services publics.

Le site de l'OAP couvre une superficie d'environ 7000 m². Il correspond à un ensemble de fonciers bâtis privés et présente un potentiel foncier important en jardins, en fond de parcelle pour la moitié Ouest avec le bâti implanté à l'alignement de la rue centrale et en façade de rue pour la partie Est avec le bâti en fond de parcelle.



L'objectif est d'encadrer la densité sur ce secteur, au regard des contraintes foncières actuelles et d'accès liés au gabarit de la rue Centrale, seul desserte possible du site. La voie est étroite et en sens unique (chaussée et trottoirs de part et d'autre), en particulier dans cette section, qui débouche sur le carrefour du centre-village.

Il est à noter l'inscription d'un emplacement réservé pour permettre l'élargissement de la rue centrale sur la partie Est du site pour son aménagement avec la création de places supplémentaires de stationnement.

Il s'agit également de prendre en compte la capacité des équipements publics existants avec les extensions nécessaires (écoles et cantines en particulier), et le renforcement des réseaux (d'électricité en particulier) et les problématiques connues, en particulier liées aux Eaux Pluviales et au risque d'inondation de pied de versant.

Programmation

L'urbanisation de ce secteur pourra compter 9 nouveaux logements au plus, répartis au prorata des surfaces foncières disponibles suivant le principe présenté en extrait.

Secteur 4 - « Belmont Centre » (Aub_{OA4})

Eléments de contexte

Ce secteur se situe à l'Est du village, dans le quartier de Belmont, entre la rue de la Bouvaresse (à l'Ouest), la rue de Montgeard (à l'Est), la rue de la Rochette (au Sud) qui constitueront les accès au site et la voie ferrée Lyon-Grenoble (au Nord).

Le développement du hameau de Belmont s'effectuera dans le prolongement de l'urbanisation existante constituée d'un tissu ancien initial ponctuellement dense avec des constructions traditionnelles implantées à l'alignement et sur limite séparative. L'extension des dernières décennies correspond à un tissu d'habitat pavillonnaire greffé le long des voies existantes ou sur des impasses créées lors d'opérations ponctuelles.

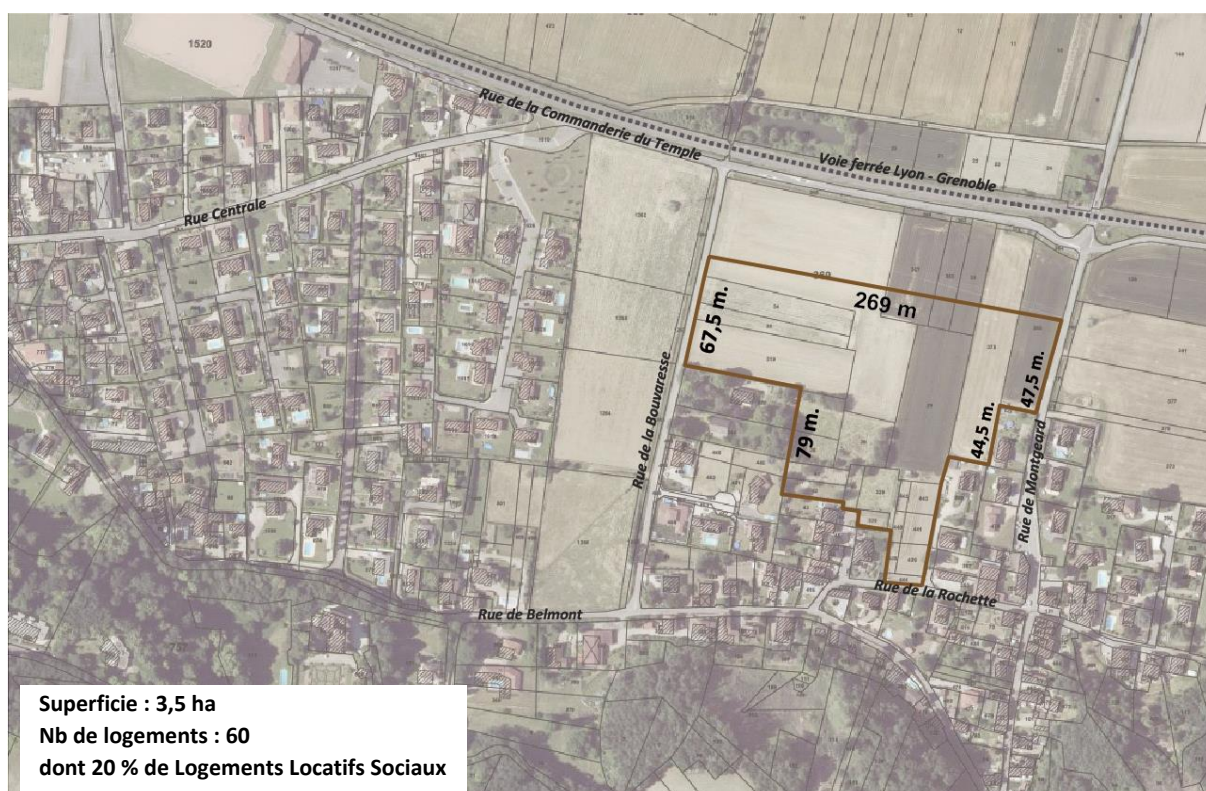
Contraintes d'urbanisation

Le secteur est concerné, dans l'angle Nord-Ouest en limite de la rue de la Bouvaresse, par un aléa faible de crue torrentielle, par un aléa faible de ruissellement sur versant et par un aléa faible d'inondation de pied de versant, traduits règlementairement par des prescriptions pour se prémunir des risques, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable.

En partie Est, le site est également concerné par un risque faible de ruissellement traduit règlementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable.

La présence de la voie ferrée au Nord à proximité du secteur à ouvrir à l'urbanisation génère des nuisances sonores.

Un emplacement réservé est inscrit pour la création de places de stationnement en bordure de la rue de la Rochette, étroite et limitée majoritairement par du bâti ancien, notamment en pierre.



Superficie : 3,5 hectares mobilisables.



Accès par la rue de la Rochette



Vue depuis carrefour rue de la commanderie du Temple et rue de la Bouvaresse

Orientations d'aménagement et programme

L'objectif est d'organiser l'aménagement et le confortement progressif et équilibré du quartier de Belmont, en assurant une transition qualitative avec le tissu pavillonnaire mitoyen ou les espaces agro-naturels environnant et en conciliant compatibilité avec les objectifs du SCOT Nord Isère de limitation de la production de logements pour la période concernée de 2013 à 2030.

Lors de l'aménagement de ce secteur, seront respectées notamment les dispositions fixées au Règlement du PLU liées aux risques Bt, Bi' et Bv.

Les nuisances sonores, en particulier liées à la présence de la voie ferrée au Nord, justifient pour ce secteur à ouvrir à l'urbanisation que le projet d'ensemble propose un recul de 100 mètres des constructions vis-à-vis de la voie ferrée et un espace planté constituant un écran notamment visuellement.

Il devra également être pris en compte la capacité des équipements publics existants avec les extensions nécessaires (écoles et cantines en particulier), et le renforcement des réseaux (d'électricité en particulier) et les problématiques connues, en particulier liées aux Eaux Pluviales.

Les orientations en matière d'aménagement

Une insertion qualitative dans le tissu urbain et paysager (traitement des abords du site)

Les interfaces avec le tissu urbain pavillonnaire existant seront traitées par un pré-verdissement des limites ainsi qu'avec les rues et espaces collectifs : *clôture identitaire du quartier, comprenant des espèces buissonnantes, etc.*

Aucune construction en limite d'opération n'est autorisée, *un recul minimum de 4 ou 5 mètres est donc à respecter.*

Au Nord du site, une haie arbustive et arborescente ponctuellement, de type haie bocagère, devra être plantée en pré-verdissement permettant d'assurer à la fois la transition avec l'espace agricole, les arrière-plans boisés du versant de Montgeard, mais aussi d'isoler l'opération des nuisances notamment sonores liées à la présence de la voie ferrée et à la voie communale limitrophe de la rue de la gare.

L'armature viaire

La desserte du site s'effectuera par une voirie interne principale à créer, pouvant être réalisée au fur et à mesure de l'urbanisation du secteur. Elle assurera la liaison entre la rue de la Bouvaresse à l'Ouest, la rue de Montgeard à l'Est et la rue de la Rochette au Sud.

Les parcelles constructibles, quelle que soit la forme urbaine projetée, seront desservies à partir de cette armature pouvant prendre des formes différentes, mais ménageant des espaces dédiés aux modes doux.

Des formes urbaines diversifiées

A l'échelle du périmètre de l'OAP, la diversité des formes urbaines permet la constitution d'un quartier qui s'insère dans son environnement urbain, répond aux objectifs de densité du SCOT Nord Isère et propose des logements pour différents types de ménage.

Chaque logement disposera d'un espace extérieur, y compris les logements collectifs qui disposeront pour la majorité d'un espace extérieur minimum, d'environ 10 à 15 m² en moyenne : jardin pour les logements en rez-de-chaussée et balcon ou terrasse pour les logements en étage de préférence avec une partie comprise à l'intérieur du volume du bâtiment ou ménageant un espace plus intime et préservé des vues extérieures.

La programmation d'environ soixante logements, sans dépasser le nombre soixante-dix logements maximum, à développer pour l'opération et leurs typologies s'appuiera sur les objectifs qui suivent :

Un principe de cohérence globale à l'ensemble du secteur en matière de forme urbaine visant une qualité de vie des espaces privés et publics et une intégration avec le tissu urbain environnant.

Des petits collectifs pour la séquence urbaine en limite d'opération Nord et/ou en cœur de secteur pour structurer l'espace public :

- R+1 en quatre volumes au plus d'environ 10 logements maximum chacun.

Des formes intermédiaires organisées et présentant une identité unitaire :

- petits collectifs R+1 maxi de 4 logements par bâtiment,
- individuel accolé en bande R+1 maxi.

Un habitat individuel sur des lots libres :

- R+1 maxi.

Des espaces libres diversifiés en accompagnement, publics ou privés

Les espaces verts collectifs seront répartis en deux espaces principaux dont un à proximité des logements collectifs et intermédiaires ; une localisation d'un parc paysager Nord du site semble pertinent au vu des contraintes hydrauliques repérées et des aménagements en isolement attendus, et/ou en cœur d'ilot.

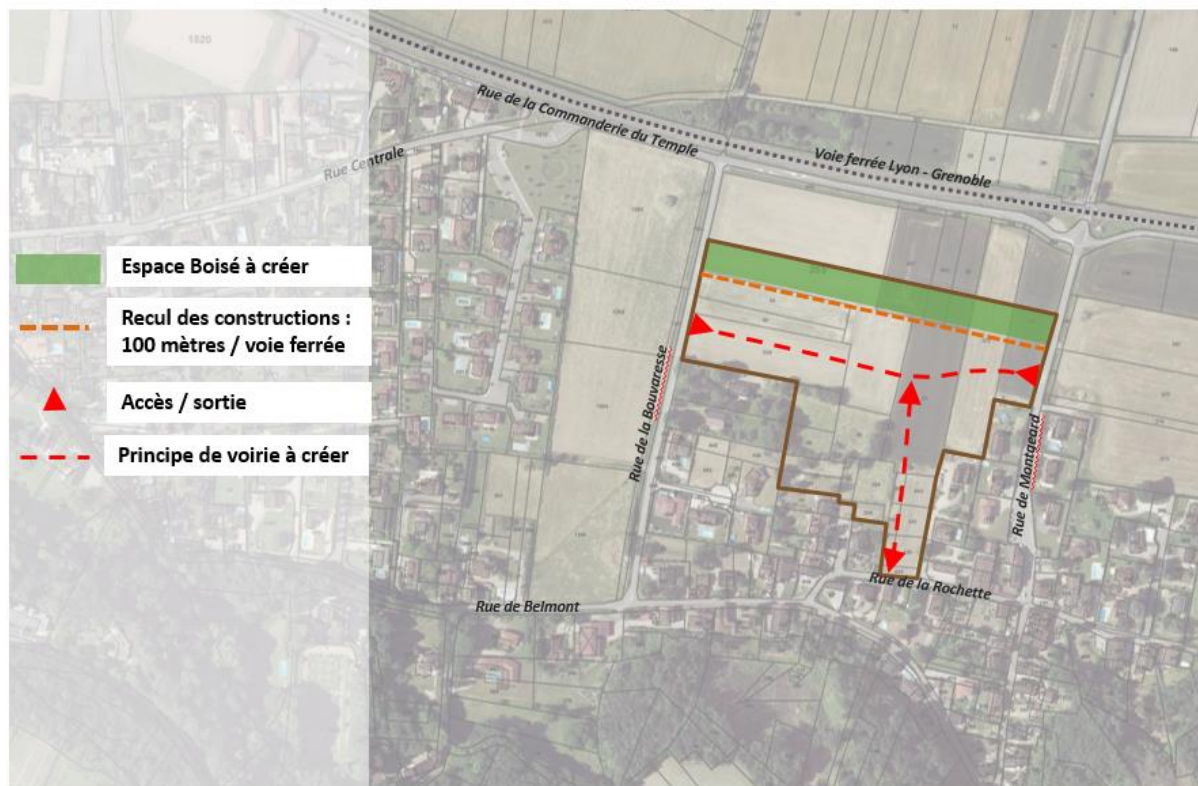
Concernant les plantations, à l'intérieur du site, sont à prévoir, dans une notion de compatibilité :

- 1 arbre par logement,

- 1 arbre pour 3 places sur parking et sur voirie,
- 1 arbre tous les 20 mètres linéaires de voirie.

Concernant la collecte des ordures ménagères, y compris tri sélectif, les conteneurs seront enterrés.

Le principe d'aménagement illustré ci-dessous correspond à la création de voies nouvelles pour la desserte interne du site et d'un espace vert tampon en frange Nord à la fois pour intégrer l'opération et pour l'isoler, notamment des nuisances sonores.



Les orientations en matière de programmes

Un parc de logements diversifié

Au terme de l'aménagement, le programme prévoit la création d'**environ 60 logements** proposant une qualité d'habiter exemplaire notamment quant aux espaces privatifs extérieurs proposés en continuité de chaque logement, à l'intimité des logements (pas de vis-à-vis) et à la convivialité des espaces collectifs.

Afin de satisfaire les objectifs de mixité sociale et répondre aux besoins, les logements locatifs aidés représentent à minima 20 % des logements à créer, la granulométrie des logements sera précisée en phase pré-opérationnelle et équilibrée à l'échelle du périmètre de l'OAP (T2, T3 et T4).

La gestion des besoins en stationnement

Les besoins en stationnement des logements sont organisés sur les voies ouvertes à la circulation publique, à l'exception des lots libres dont le stationnement sera assuré à l'intérieur des lots.

Secteur 5 - « Route de Vienne » (Ub_{OA5})

Éléments de contexte et orientations d'aménagement

Ce secteur se situe en bordure de la route de Vienne, à proximité du centre-village, dans un secteur au développement pavillonnaire inscrit dans un tissu comprenant du bâti ancien implanté à l'alignement généralement par le pignon.

Ce secteur d'une superficie d'environ 4200 m² est bâti en façade de la route de Vienne, avec un espace de jardin à l'arrière présentant une surface mobilisable d'environ 2600 m². Il n'est pas concerné par un risque naturel.



Le site est desservi par la route de Vienne.

L'objectif est d'intégrer tout projet de constructions en deuxième ligne par rapport au bâti existant de forme traditionnelle et patrimoniale sur rue au tissu environnant pavillonnaire, mais aussi de prendre en compte la capacité des équipements publics existants avec les extensions nécessaires (écoles et cantines en particulier), et le renforcement des réseaux (d'électricité en particulier) et les problématiques connues, liées aux Eaux Pluviales en particulier.

Programmation

L'aménagement de ce secteur pourra permettre la réalisation d'environ 8 nouveaux logements et la réhabilitation du bâtiment existant en 2 logements.

III. Le développement des zones d'activités économiques

Orientations générales

Gestion économe du foncier

Le PLU révisé confirme le principe d'une gestion économe du foncier pour les besoins d'implantation des locaux d'activités, en privilégiant notamment l'optimisation des espaces disponibles au sein des zones d'activités économiques existantes pour les entreprises de tailles importantes.

Gestion de l'eau

Assainissement des eaux pluviales

Pour la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle après rétention est préconisée si la nature des sols le permet, sinon le rejet, après rétention, au milieu superficiel si sa capacité le permet, ou le cas échéant, au réseau collecteur « eaux pluviales » existant avec un débit de fuite limité conforme à celui fixé dans le règlement pluvial et compatible avec la capacité du système. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés sous réserve de s'assurer de la qualité des eaux infiltrées, les toitures végétalisées le cas échéant, etc.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera recherchée, c'est à dire notamment en aérien (noues et bassin d'infiltration paysager plutôt que canalisations et réservoir).

Assainissement des eaux usées :

Les eaux usées doivent être obligatoirement rejetées dans le réseau d'assainissement collectif.

Eau potable

L'ensemble des secteurs à construire, urbaniser, ou renouveler, est desservi par le réseau d'alimentation en eau potable.

Gestion de l'énergie

Les projets doivent favoriser une conception bioclimatique, peu consommateur en énergie privilégiant les apports solaires (orientation du bâtiment et construction).

L'objectif de réaliser des bâtiments basse consommation induit des implantations bâties et des dispositifs architecturaux facilitant les économies d'énergie en hiver (chauffage) et en été (climatisation). Ainsi, il est préconisé :

- de réaliser des bâtiments les plus compacts possibles (moins de surface de déperdition),
- d'implanter les bâtiments en veillant à ce qu'ils ne produisent pas d'ombre portée les uns sur les autres,
- de favoriser des implantations de constructions avec des orientations pertinentes lorsque l'ordonnancement urbain le permet,
- d'organiser la distribution des logements avec un maximum d'exposition au Sud pour les pièces de jour,
- de concevoir des bâtiments économes en énergie,
- de recourir aux énergies renouvelables et aux énergies propres.

S'agissant des déplacements, les modes alternatifs à la voiture seront facilités, notamment avec la mise en œuvre d'aménagement pour les transports en commun et pour les cycles. Conjointement, des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides seront implantées.

Performances environnementales générales

La prise en compte des aspects environnementaux doit être intégrée de façon globale et générale dans les projets avec pour objectifs de :

- réduire les pollutions, la combustion d'énergie fossile et les GES Gaz à Effet de Serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- réduire la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie, plantations privilégiant une végétation adaptée au site, ...),
- limiter, trier et recycler les déchets de chantier et valoriser leur réutilisation,
- réduire à la source le volume des déchets ménagers (collecte sélective, tri...) et industriels,
- valoriser les déchets organiques,
- intégrer et préserver la faune et la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...),
- etc.

Grandes orientations d'urbanisme

Pour les zones d'activités en bordure de la RD 1006 et de l'A 43 dites « en entrée de ville »

1.1. Analyse du site

1.1.1. Le relief

Le Parc Technologique occupe la transition entre deux secteurs géographiques assez distincts : le système collinaire au Sud et la plaine agricole au Nord. Ces deux domaines se mêlent au sein d'une bande longitudinale de piedmont limitée au Sud par la voie ferrée et traversée par la RD 1006 et l'A 43. Les collines au Sud forment des coteaux rythmés de plis ouvrant des lignes de vues depuis la vallée. Ces coteaux sont le lieu d'implantation des opérations de logements telles que les quartiers de Muissiat et du Vert Village. L'ancien marais de la vallée de la Bourbre continue d'être le lieu privilégié de l'activité agricole dans cette région du fait de la richesse des sols et de leur humidité. Cependant, il partage la plaine avec les grandes infrastructures de transport et les activités industrielles.

1.1.2. Le paysage

Le paysage qui résulte de l'aménagement du Parc Technologique est marqué par plusieurs caractéristiques qui forment aujourd'hui son identité :

- le bâti s'installe en parallèle de la RD 1006 et montre des façades de grande qualité architecturale,
- les terrains privés non bâtis sont largement plantés de pelouse et de bosquets,
- en bordure de la RD 1006, dont le doublement des voies de circulation est réalisé dans sa section Ouest et est programmé pour sa section Est, de larges reculs enherbés participent à la mise en valeur du Parc d'activités,
- la traversée du site est rythmée au Nord de la RD 1006 et en bordure de l'autoroute par des bosquets composés de diverses essences végétales qui créent une signalétique particulière très visible depuis les grands axes.

L'ensemble est donc marqué par la cohabitation recherchée entre le bâti qui s'affirme et un cadre végétal qui le souligne. Le site qui sera à ouvrir à l'urbanisation dans le cadre de l'extension du Parc à travers une nouvelle ZAC créée le 5 novembre 2009 par Arrêté préfectoral (dossier de création) est actuellement un plateau agricole sans végétation particulière. Le projet est de traiter cette extension dans le même esprit que la ZAC initiale.

1.1.3. La perception du site

La ZAC du Parc Technologique ainsi étendue forme une entité géographique homogène, nonobstant une très légère déclivité vers l'est, en direction de l'ex RD 36. L'ensemble du site est perçu de la même manière depuis l'A 43, la RD 1006 et la voie ferrée ; il constitue d'abord un lieu de passage entre Lyon et Grenoble/Chambéry. Depuis les collines au Sud, et en particulier à partir des quartiers voisins comme Muissiat et Vert Village, le Parc Technologique 1 reste peu visible derrière la voie de chemin de fer malgré l'importance de certains bâtiments.

1.1.4. Le bâti et les infrastructures

La zone initiale est commercialisée à plus de 85 % au regard de l'ensemble de la ZAC du Parc Technologique 1 et à près de 75 % pour la partie concernant le territoire de Vaulx-Milieu avec :

- au Sud de la RD 1006, des très grands lots et des bâtiments imposants et présentant une unité architecturale dont une dernière phase est en cours d'aménagement ;
- au Nord de la RD 1006, des constructions moins monumentales abritent divers établissements tels que la CCI Nord Isère, l'hôtel Mercure, les entreprises Groenveld, Kerneos... et entreprises bénéficiant d'une visibilité depuis l'A 43 jusqu'au hameau des Guinguettes.

Du point de vue des infrastructures routières, la zone est desservie par des voies primaires qui se raccordent à deux ronds-points sur la RD 1006 et l'échangeur de Villefontaine sur l'A 43. Les travaux de mise à 2 x 2 voies de la RD 1006 mobilise progressivement la réserve d'emprise prévue à cet effet.

1.2. Parti d'aménagement

La préservation des paysages constitue un enjeu fort de la zone d'activités du Parc Technologique. Le projet tire parti de ces orientations ainsi que des réflexions engagées à l'occasion de diverses études menées sur le secteur du Parc Technologique dès le Plan de Paysage 1999. Les orientations fondamentales du projet d'aménagement découlent très directement des principes mis en œuvre dans la zone d'origine.

Grands principes d'aménagement

Les éléments caractéristiques de la zone existante sont reconduits dans les phases qui se succèdent afin de confirmer l'appartenance au même projet d'aménagement tout en conservant l'identité particulière du Parc Technologique. Ce sont pour l'essentiel :

- **Les mêmes règles d'orientation** principale des bâtiments en continuité de l'existant par rapport à la voie ferrée et ce malgré le fléchissement de l'axe de la RD 1006.
- **Les obligations de recul minimum** des constructions zone (non aedificandi), pouvant servir à des plantations ou à des parkings, imposées par le règlement du P.L.U. par rapport aux voies publiques :
 - 40 mètres à partir de l'axe des voies artérielles pour l'autoroute A 43, la RD 1006, l'avenue Steve Biko (RD 138), l'avenue Blaise Pascal (RD 36) et la voie ferrée
 - 6 mètres à partir de la limite d'emprise des voies secondaires pour l'ex RD 36 et l'avenue A. Condorcet.
- **Les principes de paysagement** sont réutilisés et adaptés :
 - le système de bosquets déjà mis en œuvre au Nord de la RD 1006 entre les deux ronds-points est transposé au Sud de la RD 1006 le long du secteur d'extension. Plusieurs carrés plantés, dans l'espace privé, sont disposés dans une séquence rectiligne de 300 mètres à l'Est du rond-point RD 1006 / RD 36. Entre la limite privée et les voies de circulation, une bande d'espaces verts publics est réservée,
 - plus à l'Est, une bande d'espaces verts publics du même type sera aménagée ; par contre, le système des bosquets est abandonné pour permettre une transition avec d'autres principes d'aménagements le long de la RD 1006 en allant vers l'Isle d'Abeau,
 - une bande continue d'espaces verts de 5 mètres minimum est imposée en domaine privé le long des voiries secondaires,
 - les voies secondaires sont accompagnées de plantations en alignement.
- **Les accès** au site de la zone s'opèrent par les voies primaires perpendiculaires à la RD 1006 (RD 318, RD 36 et ex RD 36). Les accès directs depuis la RD 1006 sont proscrits.

1.3. Les conditions d'aménagement des entrées de ville

En raison de sa situation en bordure de la RD 1006 et de l'autoroute A 43, la zone d'activités du Parc Technologique est directement concernée par les dispositions de l'Amendement Dupont qui stipule : *« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »*.

Toutefois, les dispositions de la loi ne s'appliquent pas dès lors que *« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »*.

Le règlement du PLU reconduit la règle de recul des constructions de 40 mètres par rapport à l'axe des voies artérielles (RD 1006 et A 43) compte tenu de l'existence d'un projet urbain comme prévu à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme (ex-L 111-1.4 préalable à l'ordonnance du 23 septembre 2015). Conformément aux exigences de l'article susmentionné, les règles d'aménagement concernant cette zone sont justifiées et motivées notamment au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les nuisances

Les accès des parcelles à partir des voies secondaires internes à la zone ont pour conséquence d'orienter les façades principales des bâtiments sur ces voies, les locaux sont ainsi protégés des nuisances sonores éventuelles.

Les nuisances sonores émises par les voies (autoroutière, départementales, ferrée) correspondent aux principales nuisances.

La mise en place de bosquets plantés le long des grands axes (A 43 - RD 1006) participera à casser les effets de défilement sonore liés au trafic automobile. Ces éléments, qui concourent à la recherche de la qualité de l'environnement et de la réduction des nuisances sont traduits par diverses dispositions dans le règlement du PLU.

La sécurité

Les accès directs sont interdits sur la RD 1006 et à fortiori sur l'autoroute A 43.

Tous les accès s'opèrent à partir des voies secondaires reliées aux grands axes et à leur giratoires, les accès et la sortie des lots devront se faire sur le réseau routier de voies secondaires sans gêner d'aucune manière la circulation assurée par ces voies avec le souci d'éviter tout stationnement lors de l'entrée dans une propriété privée.

Afin d'éloigner les constructions des grands axes et par-là même de permettre un élargissement des voies, toute construction est interdite à moins de 40 mètres de leur axe. Cet éloignement renforce la sécurité en cas de sinistre (accident et incendie sur voies rapides).

Dans des cas particuliers (le long de la RD 1006), l'interdiction de construire à moins de 6 mètres de la limite séparative renforce encore les dispositions issues du projet de paysage.

La qualité architecturale

Les emprises réservées à la RD 1006 et à l'A 43 éloignent les constructions de ces grands axes et la présence de bosquets peut renforcer cet éloignement au cas par cas.

Le stationnement est contenu à l'intérieur des parcelles privatives et ne peut se faire le long des voies primaires et secondaires, sauf en ce qui concerne les relais d'information et arrêts de bus dans les emplacements prévus à cet effet.

Les orientations de façade indiquées au plan graphique parallèlement ou perpendiculairement aux axes de circulation contribuent à un meilleur ordonnancement le long de ces grandes voies et aussi à protéger les locaux des bruits liés au trafic routier.

La qualité de l'urbanisme et du paysage

Le plan paysager prévoit un cadre de bosquets en bordure de l'A 43 et de la RN 6 appuyés sur de larges bandes d'espaces verts à caractère public et privé (bande de 5 mètres).

Ces bosquets ont pour but, outre le fait de réduire les nuisances sonores, de rythmer le linéaire de ces axes et de permettre de découvrir les bâtiments entre les bosquets. La desserte secondaire, plus sinueuse, est accompagnée de plantations d'alignement.

Par ailleurs, à travers les orientations complémentaires d'urbanisme, les objectifs du parc en termes d'environnement, d'urbanisme et de paysage peuvent être précisés.

Enfin, différents aspects ayant trait aux matériaux et à la couleur, à la qualité architecturale, aux clôtures... sont intégrés dans le règlement du PLU.

Tous ces éléments ont pour finalité de favoriser une bonne intégration de chaque projet dans le Projet général.

Secteur - « Extension du Parc d'activités de Muissiat » (Uzya0A)

Eléments de contexte

Ce secteur se situe en entrée Nord-Ouest de Vaulx-Milieu en extension Est de la zone d'activités de Muissiat, au droit de la RD 36, entre la voie ferrée et le lotissement Vert Village. Il est compris dans le périmètre de la ZAC de Saint-Bonnet Centre pour majeure partie, seule la bande de petites parcelles à l'Est se trouve hors ZAC.

Orientations d'aménagement et programmation

Ce secteur porte sur une superficie d'environ 4 hectares, à aménager par la CAPI, disposant de la compétence intercommunale. A l'échelle de cet espace, interface entre Parcs d'activités et quartier résidentiel, des activités économiques dont les besoins en bâtiments sont plus petits pourront être installées. La mutualisation d'espaces, extérieurs notamment, sera recherchée ou le développement de modules à proposer afin d'assurer une cohérence à travers une certaine homogénéité.

Un seul accès pour l'ensemble du secteur est admis depuis le rond-point de l'avenue Blaise Pascal à partir de la quatrième branche en attente. La voie à créer servira non seulement à la desserte de cette extension du parc d'activités mais aussi de liaison avec le secteur d'habitat projeté correspondant au secteur d'OAP1 Cime de Vaulx au Sud-Est qu'elle traversera pour se raccorder à la Route de Vienne. Cette opération constituera à terme une nouvelle entrée de Ville tant vis-à-vis du nouveau front urbain à traiter par un aménagement paysager structurant en prolongement du vallon boisé attaché à l'avenue Blaise Pascal, que du quartier en devenir de la Cime de Vaulx.

En cohérence avec les orientations générales, notamment gestion de l'eau et performances environnementales, les espaces publics, et en particulier la voirie, feront l'objet de plantations participant à l'intégration paysagère à la fois pour les usagers et pour les habitants-riverains.

Un aménagement d'ensemble cohérent est à promouvoir sur ce secteur. Il est en effet très perçu, en particulier depuis les habitations le surplombant, mais aussi à terme par les usagers de la voie interne qui desservira le quartier à développer dit de la « Cime de Vaulx » rejoignant la route de Vienne.

Le parti architectural (volumétrie et colorimétrie notamment), paysager (traitements et essences) et urbain (orientation des façades et proximité par rapport à la voie, traitement des limites) devra assurer la qualité globale de l'opération et sa bonne insertion au quartier et site.

Des prescriptions architecturales et paysagères mais aussi environnementales adaptées au secteur seront précisées et encadreront de façon spécifique les aménagements des lots.

En l'occurrence, les clôtures autorisées devront obligatoirement être de même nature et adaptées à leur implantation (grillage à maille orthogonale de couleur sombre unique à définir pour les limites latérales et de fond de parcelle ou éventuellement muret en alignement notamment pour intégrer les raccordements techniques et les portails, signalétiques, etc).

De même, les plantations seront choisies parmi des listes données d'essences (arbres (tiges et baliveaux), arbustes (à petit et moyen développements) et couvres-sols). Un pré-verdissement des limites de la voie de desserte, des abords de la RD 36 et de la limite avec le chemin longeant la voie ferrée est à privilégier.

Les traitements (matériaux et couleurs), y compris toiture, et les volumétries des bâtiments, leur implantation avec une orientation préférentielle parallèle à la voie ferrée devront être soumis à avis d'un architecte-conseil garant de la cohérence d'ensemble et de l'intégration au site.