

## **PLAN LOCAL D'URBANISME DU TOUVET**

Orientation d'aménagement et de programmation  
Centre-Bourg



## Sommaire

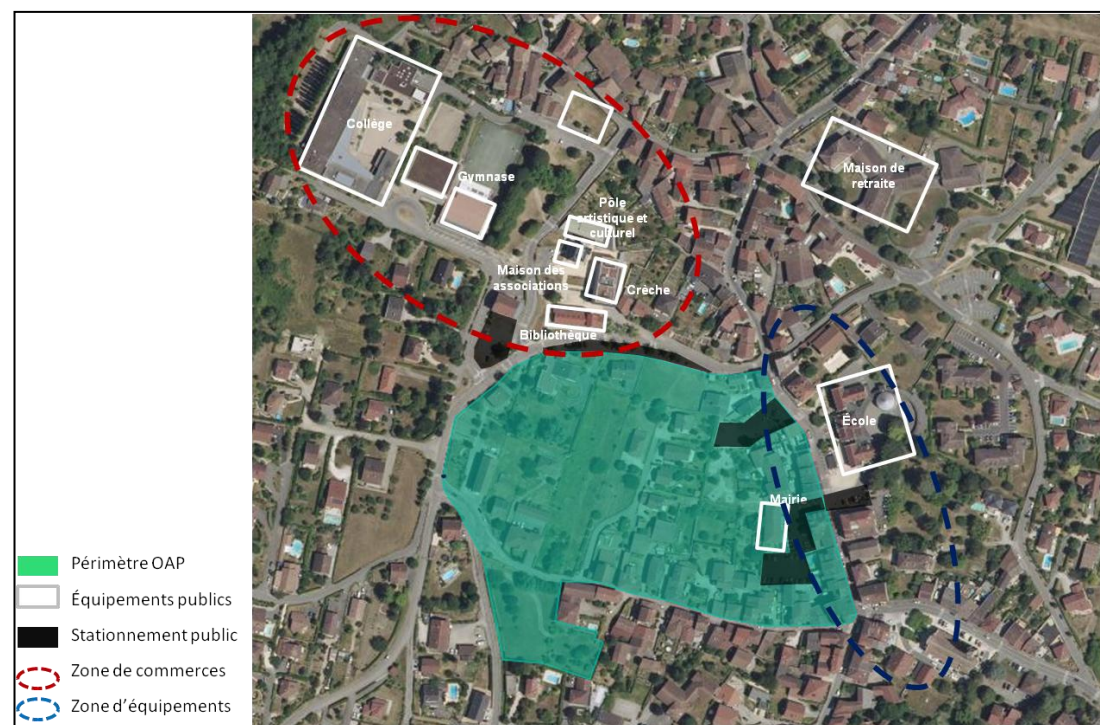
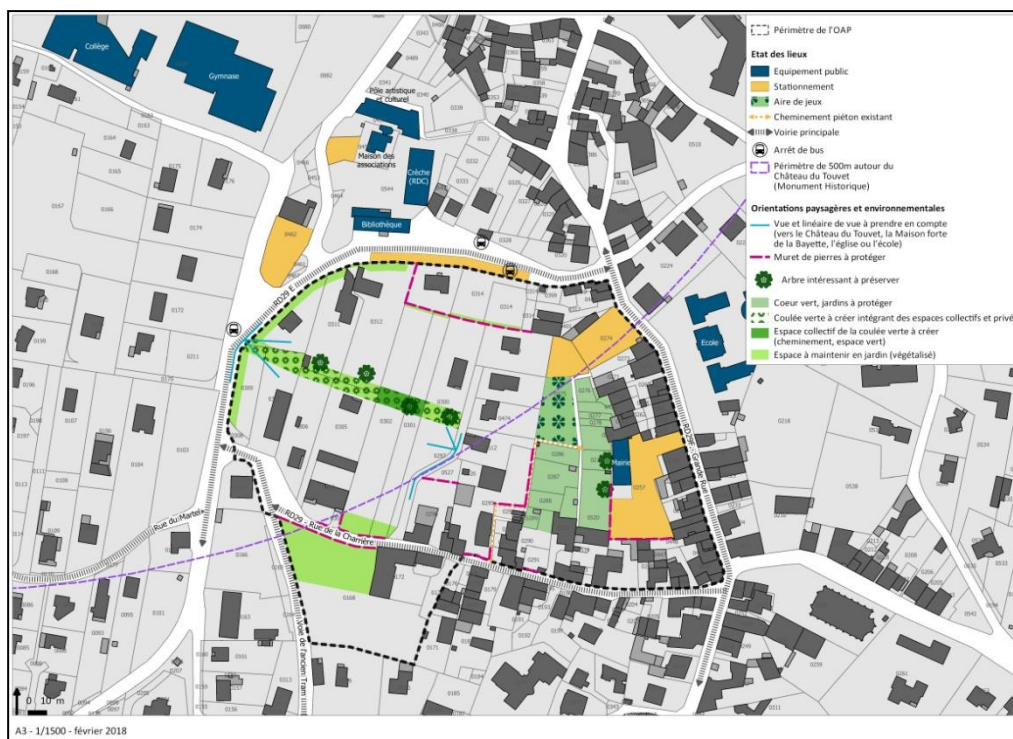
Localisation et descriptif du site .....	3
Les enjeux.....	5
Prise en compte des objectifs du PADD .....	8
Les objectifs .....	9
Schéma de synthèse .....	17

## Localisation et descriptif du site

### Localisation

Le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) se situe entre les rues de la Charrière, la Grande Rue et l'avenue Fernand Gras, en plein cœur du centre-bourg. Il s'inscrit en partie dans le périmètre de protection du Château du Touvet.

Il s'agit de la dernière emprise foncière importante partiellement urbanisée dans le centre-bourg. L'intercommunalité n'adhérant à aucun établissement public foncier, la municipalité n'a pas de possibilité de portage pour ce site. C'est donc à travers le document d'urbanisme que la collectivité encadrera l'aménagement de ce quartier.



Visualisation du site d'étude, Géoportail



### Descriptif

Le site a été découpé en 8 zones. Le découpage a été effectué selon 2 méthodologies distinctes : des rendez-vous individuels avec les différents propriétaires fonciers et un travail régulier avec la commission urbanisme sur une année. Il en est ressorti un découpage graduant les zones selon les temporalités d'urbanisation future.

Les 3 premières zones correspondent à des parcelles qui pourront faire l'objet de densification à court-terme. En effet, il s'agit soit de parcelles nues, soit de parcelles partiellement bâties en vente.

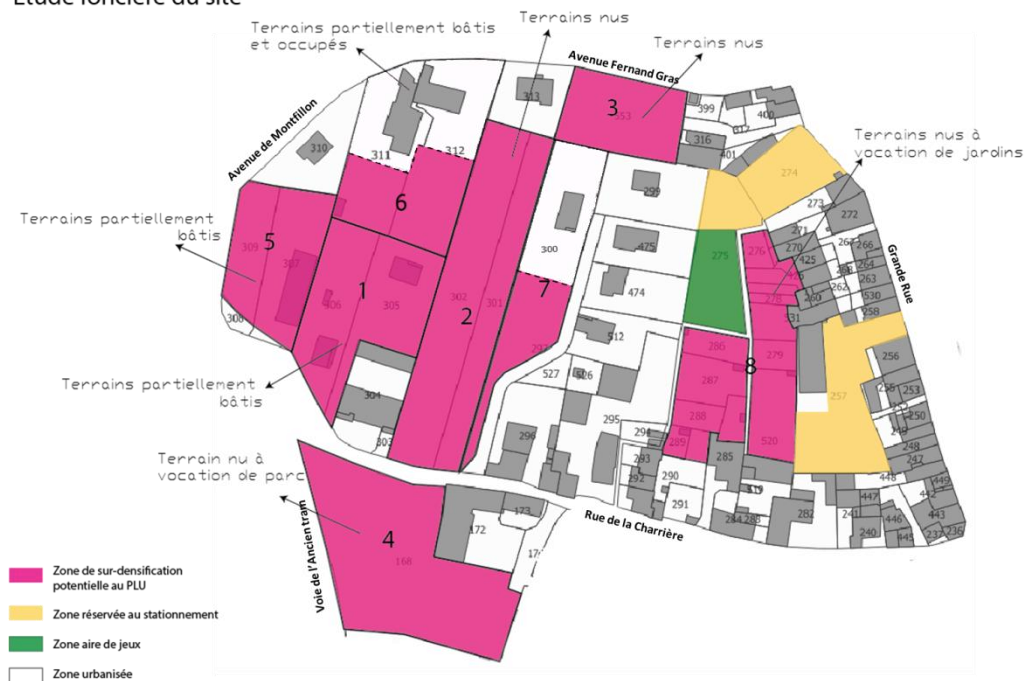
Les zones 4 et 6 correspondent à des tènements qui pourront faire l'objet de constructions à moyen terme. Il s'agit pour la zone 4 d'un tènement vide, et pour la zone 6 d'une parcelle qui fait l'objet d'un projet de division.

Les zones 5 (parcelles contenant un ancien bâtiment artisanal reconverti partiellement en habitation qui fera l'objet d'une démolition à terme) et 7 (projection de division parcellaire) sont des tènements bâtis qui pourraient permettre de densifier à plus long terme.

La zone 8 correspond à un ensemble de parcelles constitué de jardins privés et d'une aire de loisirs, qui formera un cœur vert.

Les 2 carrefours où se rejoignent la rue de la Charrière, la Voie de l'Ancien Tram, l'avenue de Montfillon et la route de Saint-Hilaire du Touvet seront à aménager pour pouvoir desservir les habitations futures mais aussi sécuriser les déplacements dans ce secteur de la commune.

Étude foncière du site



Découpage du site en 8 zones, Extrait cadastral

## Les enjeux

Les enjeux de cette OAP sont de conforter le centre-bourg et d'en maîtriser l'urbanisation, de sécuriser les accès, de valoriser les espaces publics, de favoriser les liaisons piétonnes et de préserver le paysage et les espaces verts.

### Conforter le centre-bourg et maîtriser l'urbanisation

#### Conforter le centre-bourg

La plupart des zones de l'OAP sont en zone UAa du PLU, « qui favorise une densification du tissu urbain le long des axes structurants et dans le cœur de Bourg » sauf une partie de la parcelle AH 168 (zone 4) classée en zone UA du PLU.

Le tissu urbain existant présente déjà les caractéristiques d'une urbanisation dense : des petites parcelles, une implantation du bâti en alignement (rue de la Charrière), mais aussi des percées perpendiculaires, et des hauteurs s'étageant du R+1+comble au R+3.

La densité et l'organisation urbaine de ce secteur doivent être maintenues voire renforcées afin de conforter le centre bourg et favoriser les déplacements doux.

#### Maîtriser l'urbanisation

Le règlement du PLU dans la zone UAa vise un nombre de logements très importants dans ce secteur. Il paraît cependant souhaitable de maîtriser cette urbanisation afin d'éviter de développer une proximité excessive voire la promiscuité entre les futures constructions. De plus, le développement résidentiel doit être en adéquation avec la capacité des équipements collectifs existants.

L'objectif n'est donc pas celui d'une extension urbaine dense, mais d'une extension maîtrisée au cœur d'un village. La composition architecturale et urbaine s'inspirera de l'existant.



*Rue de la Charrière : front bâti avec des percées perpendiculaires,  
Photos Le Touvet*



*Diversité du bâti : maisons individuelles et collectif,  
Photos Le Touvet*

### **Sécuriser les accès**

Pour desservir les zones 1 et 2 et le cœur de l'OAP, il est envisagé de créer une nouvelle voie dont l'entrée se situera au sud ouest (angle rue de la Charrière / Ancien Tram) permettant un accès depuis l'ensemble des voies débouchant sur le carrefour rue de l'ancien tram-avenue Montfillon-rue de Saint Hilaire-rue de la Charrière.

Du fait du phasage des constructions, cette nouvelle voie sera temporairement à double sens dans la zone 1. Puis, lors de l'urbanisation de la zone 2, la desserte des zones 1 et 2 se fera de manière différenciée :

- à sens unique depuis le carrefour Charrière / Ancien Tram / avenue Montfillon (permettant de desservir les zones 1 et 2),
- une circulation à double sens sera autorisée pour desservir uniquement la zone 2 (entrée/sortie rue de la Charrière).

Cette voie sera doublée d'un cheminement piéton confortable et arboré.

D'autres voies secondaires doivent être envisagées sur ce secteur, notamment pour desservir les zones 3 et 6. Dans la zone 6, elle doit également être doublée d'un cheminement piéton.

### **Valoriser les espaces publics**

Des aménagements seront programmés en vue de sécuriser les espaces publics (carrefour Charrière / avenue Montfillon), et les valoriser (plantations, conservation des alignements d'arbres...). Une coulée verte sera créée au cœur du secteur de l'OAP, qu'elle traversera d'est en ouest. Dans la zone 2, la coulée verte s'élargira pour intégrer une zone d'espace collectif.

Le cœur vert (zone 8), à vocation de loisirs et de détente, sera renforcé, l'aire de jeux existante sera conservée. Les espaces alentours pourront ultérieurement faire l'objet de création d'espaces collectifs (jardins partagés...).

Le stationnement sera réalisé dans les parcelles à construire. Son positionnement sera privilégié en bordure de voie. S'il est organisé de manière mutualisée (poche), il serait envisagé qu'il soit en partie couvert afin de développer d'autres usages tels que des fêtes de quartiers.

### **Favoriser les liaisons piétonnes**

Le secteur sera perméable par la création de cheminements piétons :

- Un cheminement perpendiculaire à la coulée verte pour rejoindre l'avenue Fernand Gras d'un côté, ou la rue de la Charrière de l'autre côté
- La ré-ouverture d'un cheminement doux : le passage à talons des Lavandières

Ces cheminements permettront d'accéder facilement aux 2 pôles stratégiques du centre-bourg : le quartier de la Gare (collège, gymnase, Perception, clos Schmitt, bibliothèque, maison des associations et halte-garderie) et le centre-bourg (école maternelle, école primaire, mairie, commerces de la grande rue).

### **Préserver le paysage et les espaces verts**

Un cœur vert d'environ 4000m<sup>2</sup> (zone 8) a été répertorié et sera a minima maintenu en l'état et si possible renforcé. L'objectif de ce cœur vert est de favoriser et d'accroître la biodiversité au sein du centre-bourg. Un objectif de zéro pesticide sera recommandé. Naturellement, la



végétation existante et notamment les arbres de haute tige seront conservés. La création de la coulée verte vient créer une respiration au cœur de l'urbanisation future de ce quartier.

La géographie des lieux devra également être prise en compte qu'il s'agisse de la pente naturelle qui sera une composante à mettre en valeur en termes d'architecture et de gestion des eaux pluviales mais aussi, bien sûr, s'agissant de la co-visibilité entre le site du projet et le Château. Enfin, les vues sur le grand paysage seront à valoriser : vue sur les balcons sur Belledonne et vue en contre-plongée sur la Chartreuse.



*Vues Chartreuse et Belledonne, Photos Le Touvet*

Mars 2018

*Passage à talons et aire de jeux  
Photos Le Touvet*

## Prise en compte des objectifs du PADD

---

Au regard du diagnostic et des enjeux qui sont ressortis lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en 2007, la commune du Touvet a conçu le projet de développement de son territoire dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) autour de deux axes principaux :

### **Axe 1 : Le Touvet, une identité villageoise à haute valeur patrimoniale**

- Préserver les paysages et maintenir la biodiversité

La création du cœur vert (8) permet de valoriser un milieu naturel ordinaire en plein centre-bourg. Il s'agit d'un espace de 4000m<sup>2</sup> non desservi par le réseau viaire et qui le restera. Cet espace est constitué de jardins privés et d'une aire de loisirs.

La mise en place de la coulée verte traversant le secteur d'Ouest en Est assurera une continuité biologique et faunistique.

- Assurer un développement urbain qualitatif et maîtrisé

L'orientation d'aménagement et de programmation s'inscrit dans un objectif de limiter l'étalement urbain et de conforter prioritairement le centre-bourg. Le secteur est dans la zone UAa du PLU avec des gisements fonciers disponibles. Il s'agit d'optimiser le foncier disponible sans développer la promiscuité en favorisant l'habitat intermédiaire.

Le site s'inscrit dans un environnement patrimonial remarquable (périmètre de co-visibilité du Château du Touvet, intervisibilité avec l'Église, murs, passage à talons, maison forte de la Bayette). Le secteur se situe dans un environnement paysager ordinaire à valoriser (4 arbres).

### **Axe 2 : Le Touvet, un bourg vivant à taille humaine**

- Préserver le lien social entre les habitants

Le secteur devrait croître progressivement au gré d'un phasage naturel, par le biais de l'évolution foncière des terrains disponibles (division parcellaire).

- Préserver et développer l'animation du centre-bourg

Un cheminement piéton sécurisé et confortable va être créé afin de favoriser l'attractivité commerciale du centre-bourg et de favoriser les modes de déplacements doux. L'accès aux écoles et aux services sera ainsi facilité. Les espaces de stationnement seront calibrés et sécurisés. Afin d'aménager un lieu de convivialité et de rencontres, la coulée verte pourrait s'élargir (au niveau de la zone 2) et proposer un mobilier urbain permettant l'échange et la détente.

- Accueillir une nouvelle population et permettre aux Touvetains de rester sur leur commune

En adéquation avec les objectifs du PLH la densification du secteur permettra d'accueillir une nouvelle population mais également de favoriser la mixité sociale en augmentant le parc de logements sociaux.



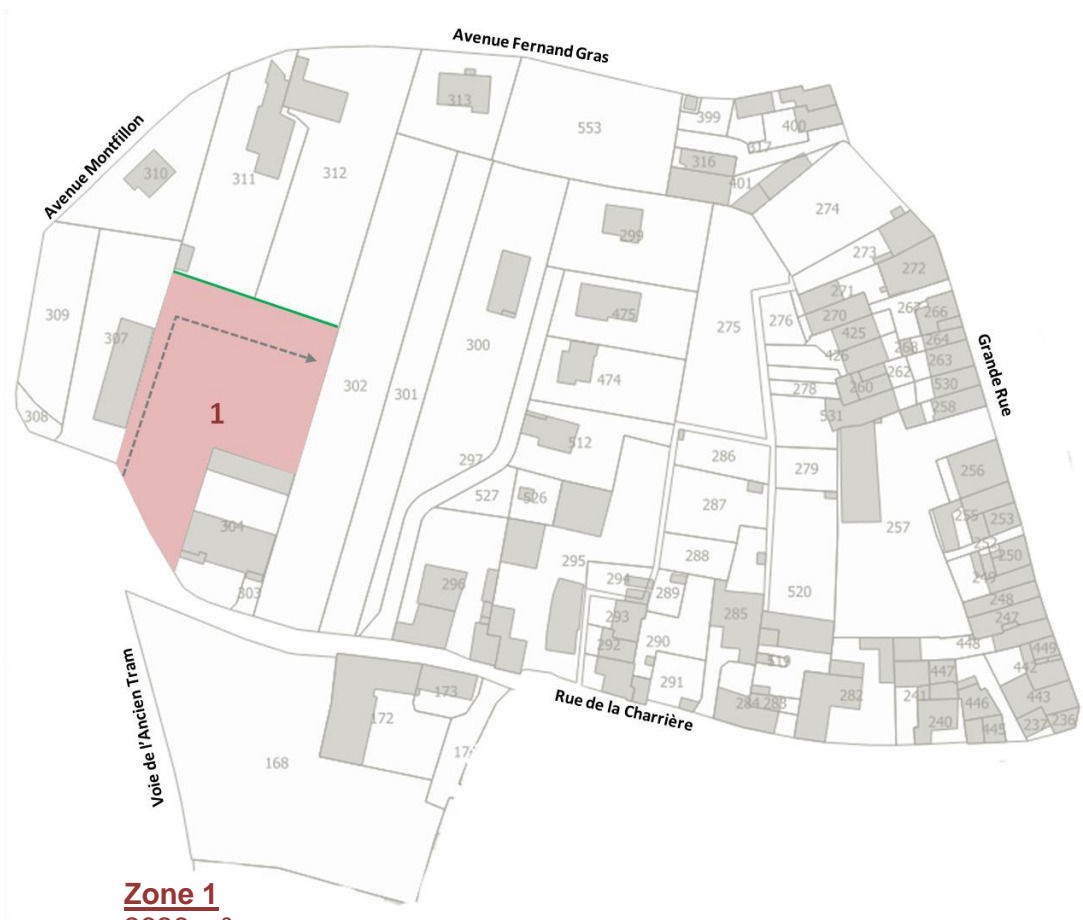
Différents objectifs sont définis pour la mise en œuvre de l'OAP du secteur Centre-Boug, à savoir :

- ✓ Optimiser la constructibilité des parcelles tout en préservant le caractère du village
- ✓ Proposer des formes bâties diversifiées de type habitat groupé et habitat intermédiaire
- ✓ Aménager des circulations piétonnes, relier le quartier au centre du village, rendre perméable le secteur pour les quartiers alentours

Afin de répondre aux objectifs de développement maîtrisé de l'urbanisation, les grands principes d'aménagement et d'organisation de l'espace ont été définis.

## Consommation de l'espace : principes urbains et paysagers

Des hypothèses de densité sont définies pour chacune des 8 zones (du minimum au maximum) afin d'avoir une urbanisation progressive du secteur.



### Zone 1

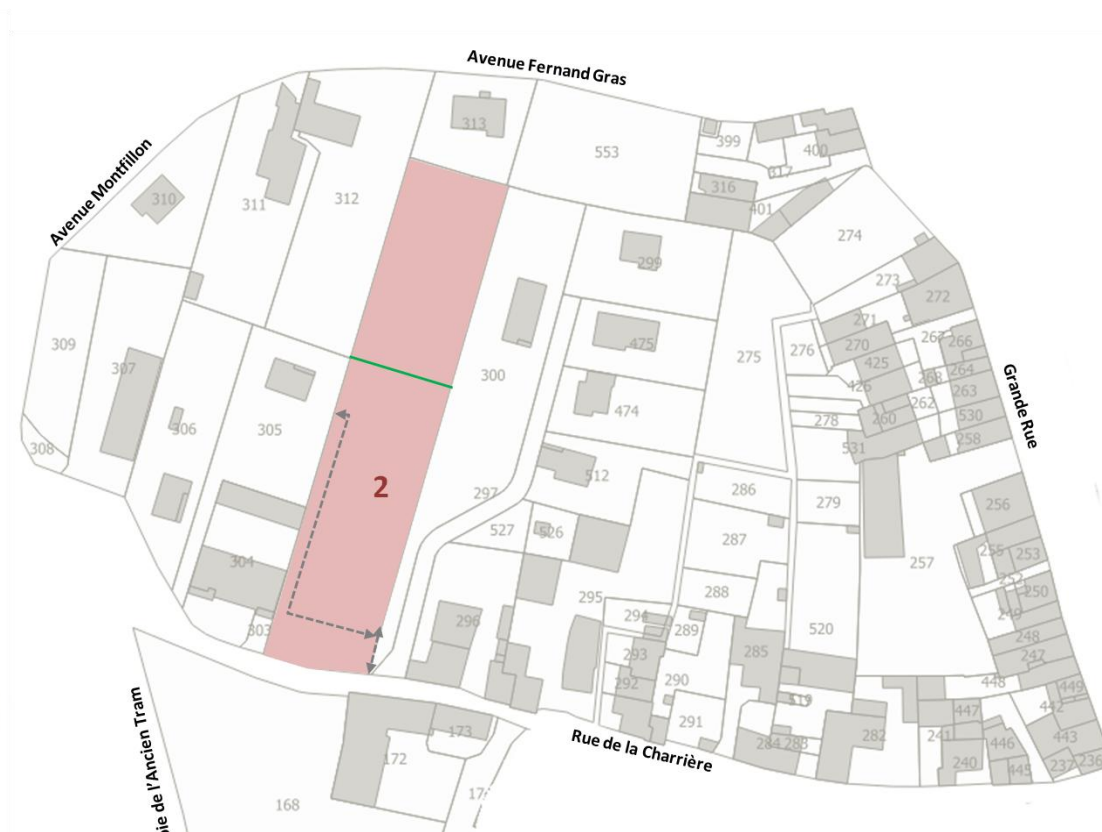
2626 m<sup>2</sup>

Densité : 10 à 15 logements

Accès via la Voie de l'Ancien Tram en sens unique à terme (double sens avant urbanisation zone 2)

Voirie doublée d'un cheminement piéton

Bande verte de 1,50 mètres (aucune construction à usage d'habitation)



### Zone 2

3931 m<sup>2</sup>

Densité : 20 à 30 logements

Accès :

- entrée en sens unique par la voie de la zone 1 et sortie rue de la Charrière
- entrée/sortie rue de la Charrière

Voirie doublée d'un cheminement piéton

Bande verte de 3 mètres pouvant s'élargir jusqu'à 8 mètres pour un espace collectif (aucune construction à usage d'habitation)



### Zone 3

1287 m<sup>2</sup>

Densité : 4 à 8 logements

Accès mutualisé via Avenue Fernand Gras au niveau de l'arrêt de bus



### Zone 4

3912 m<sup>2</sup>

Densité : 10 à 15 logements

Accès via rue de la Charrière ou Voie de l'Ancien Tram (accès existants)

La partie Nord correspondant au parc du corps de ferme existant pourrait être préservée en l'état en vue de garder un espace arboré



### **Zone 5**

2002 m<sup>2</sup>

Densité : 6 à 10 logements

Accès via la Voie de l'Ancien Tram

Bande verte de 1,50 mètres (aucune construction à usage d'habitation)



### **Zone 6**

Environ 1700 m<sup>2</sup> en cas de division parcellaire ou 3500 m<sup>2</sup> (existant)

Densité : 4 à 8 logements (sur les 1700 m<sup>2</sup>) ou 10 à 20 logements (sur les 3500 m<sup>2</sup>)

Accès via l'Avenue Fernand Gras (accès existant)

Voirie doublée d'un cheminement piéton

Bande verte de 1,50 mètres (aucune construction à usage d'habitation)





### Zone 7

Environ 700 m<sup>2</sup> en cas de division parcellaire ou 2200 m<sup>2</sup> (existant)  
 Densité : 2 à 4 logements (sur les 700 m<sup>2</sup>) ou 4 à 8 logements (sur les 2200 m<sup>2</sup>)  
 Accès via la rue de la Charrière (accès existant)  
 Bande verte de 1,50 mètres (aucune construction à usage d'habitation)



### Zone 8

Environ 3400 m<sup>2</sup>  
 Cœur vert  
 Constitué d'espaces naturels ordinaires (jardins privés, espaces collectifs)  
 Accès par le passage à talons des Lavandières

## **Organisation de l'espace : principes de circulation automobiles et piétonnes**

### **Carrefour rue de la Charrière / avenue Montfillon / voie de l'Ancien Tram / route de Saint-Hilaire**

Ce carrefour est actuellement très large, les différentes voiries ne sont pas suffisamment définies et le régime des priorités est à faire apparaître plus clairement. Le principe d'aménagement retenu est celui du maintien du caractère prioritaire de la rue de la charrière (RD29) par rapport à la voie de l'ancien tram du fait de l'application de la règle de priorité à droite puis de l'aménagement d'un rond-point (matérialisé par des marquages au sol) à trois branches (rue de la Charrière et voie de l'ancien tram – Avenue Montfillon – Route de Saint-Hilaire)

Cela permettra de réduire les vitesses de circulation sur chacun des axes composant ce carrefour mais aussi d'assurer l'intégration de la voie nouvelle à créer pour desservir le cœur de l'OAP.

### **Voies de desserte**

Les voies de desserte à l'intérieur de l'OAP devront être doublées d'un cheminement piéton afin d'assurer la perméabilité du quartier et de favoriser les cheminements doux.

### **Les liaisons piétonnes**

Les cheminements doux existants et en projet dans l'OAP ont été définis de manière à assurer la perméabilité du secteur. Des cheminements totalement réservés aux piétons viennent renforcer le maillage viaire qui proposera également une circulation piétonne.

La ré-ouverture du passage à talons permet d'accéder à pied à des parcelles enclavées ainsi qu'à l'aire de jeux et le parking Plaussu.

## **Prescriptions**

### ***a) La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère***

Le tissu urbain existant présente déjà les caractéristiques d'une urbanisation dense : des petites parcelles, une implantation du bâti en alignement (rue de la Charrière), mais aussi des percées perpendiculaires, et des hauteurs s'étageant du R+1+comble au R+3.

Le règlement de la zone UA s'applique dans l'orientation d'aménagement avec des dispositions particulières :

Le long de l'avenue Montfillon, l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques se fera avec un recul minimum de 5 mètres

Le long de la coulée verte, la construction à usage d'habitation est interdite dans une bande de 3 mètres de large.

### ***b) La mixité fonctionnelle et sociale***

La zone est dédiée à l'habitation. Des services pourront être implantés pour renforcer l'offre en centre-bourg.

Pour toutes les opérations d'au moins 5 logements, il sera réalisé au moins 20% de logements locatif social. Une typologie variée de l'offre en logements permettra de renforcer la mixité sociale (T5 à T1).

*c) La qualité environnementale et la prévention des risques*

L'aménagement doit prévoir une proportion d'espaces de pleine terre (perméable) d'un minimum de 20%.

Les boisements signalés seront conservés, les surfaces en herbe conservées seront valorisées.

Les aires de stationnement seront végétalisées et conçues avec des matériaux drainants.

Le chauffage des logements pourra être mutualisé et assuré par une chaudière collective au bois. Un complément d'énergie pourra être réalisé par l'énergie solaire.

Pour tous les logements collectifs, un emplacement permettant la collecte sera réservé pour la mise en place de containers semi-enterrés.

L'aménagement doit prévoir un point de tri sélectif et l'emplacement d'un point de compost mutualisé.

Les cheminements piétons-vélos et l'arrêt de bus à proximité doivent être conçus pour constituer une alternative à la voiture.

Les bâtiments devront respecter les normes en vigueur et viser l'excellence énergétique.

Rappel des points de vigilance et des orientations possibles :

- ✓ Isolation optimale : isolation thermique des parois et de la toiture renforcée, suppression des ponts thermiques, menuiseries très performantes
- ✓ Enveloppe étanche
- ✓ Utilisation passive du rayonnement solaire
- ✓ Aération et récupération de chaleur, le système peut être inversé pour un rafraîchissement en été
- ✓ Chaleur d'été : construire des bâtiments aérés, utiliser des isolants efficaces aussi pour la chaleur (ex : laine de bois)
- ✓ Sobriété de l'équipement électrique
- ✓ Récupération des eaux de pluies pour usage domestique

Prévention des risques : les constructions sont situées en partie en zone Bt0 (zones de crues des torrents et des rivières torrentielles).

*d) Les besoins en matière de stationnement*

Il est défini :

- ✓ 1 place de stationnement par logement dont la surface de plancher est  $< 25\text{m}^2$
- ✓ 1.5 places de stationnement par logement dont la surface de plancher est  $> 25\text{m}^2$  et  $< 50\text{m}^2$
- ✓ 2 places de stationnement maximum par logement dont la surface de plancher est  $> 50\text{m}^2$
- ✓ Si 2 places de stationnement sont obligatoires, 1 doit être couverte

*e) La desserte par les transports en commun*

Il existe 3 arrêts de bus à proximité : avenue Fernand Gras, avenue de Montfillon et Voie de l'Ancien Tram.

*f) La desserte des terrains par les voies et réseaux*

Les accès à créer sont détaillés dans la description des principes d'aménagement de chaque zone. Il faudra éviter la multiplication des voiries et la desserte en impasse à long terme.



## Schéma de synthèse

