

Commune de

Le Coudray

(Eure-et-Loir)

Élaboration du plan local d'urbanisme

Pos approuvé le 9 juillet 1986

Élaboration du Plu prescrite
le 19 décembre 2005

Plu arrêté le 17 décembre 2007

Plu approuvé le 22 décembre
2008

Vu pour être annexé à la
délibération du conseil municipal
du 22 décembre 2008
approuvant le plan local
d'urbanisme de la commune du
Coudray

Le maire,

Orientations d'aménagement

Date :

19 décembre 2008

Phase :

Approbation

2b

Mairie du **Coudray** 32 rue du Gord 28630 Le Coudray
Tél. : 02 37 28 17 14, fax : 02 37 30 17 60

Thierry **Gilson** architecte-paysagiste 2, rue des Côtes 28000 Chartres
Tél. : 02 37 91 08 08 / fax : 02 37 907 687 / e-mail : gilsonpaysage@wanadoo.fr

Jean-Paul **Porchon**, architecte, 3, rue du Frou 28000 Chartres tél : 02 37 34 55 17 fax : 02 37 30 83 45

1 – Le secteur de développement urbain de la Butte Cordelle

1.1. Quelques éléments d'analyse

- Surface :

- Le site s'inscrit dans un rectangle d'environ 400 m x 650 m soit 26 hectares.

- Limites, occupations du sol et routes

Les limites du secteur de la butte Cordelle au sud du Coudray sont marquées par :

- au nord, - la route départementale 105 dénommée rue de La-Vieille-Église dans la moitié ouest et la Rd 29, rue de Voves, dans la moitié est ;
- au sud, - la Rn 123 ou rocade sud de Chartres ;
- à l'ouest, - un secteur de pavillons, la rue des Bellangères, et l'ancien site militaire, le centre mobilisateur 101 où se trouve la chapelle des Barbelés classée monument historique.
- des parcelles boisées en arrière de la rue des Bellangères
- le terrain réservé pour l'extension du cimetière au de la rue de La-Vieille-Église ;
- à l'est - le carrefour de liaison vers la rocade donc vers la sortie est de Chartres, vers l'autoroute A 11 (direction Paris et Tours), vers l'hôpital et vers le bourg.

Relief :

Le relief est faible mais sensible, plus élevé à l'est et au sud, une pente douce régulière vers le nord est.

Végétation :

La plaine dévolue à la grande culture couvre l'ensemble du site ; il n'existe aucune construction. Les arbres se confondent et marquent certaines des limites du site.

- les boisements à l'ouest,
- l'alignement de platanes le long des rues de La-Vieille-Église et de Voves.

Vues :

L'orientation générale de la plaine, avec une pente vers le nord et le nord-est, donne des vues remarquables vers la cathédrale de Chartres.

Deux axes de vues vers la cathédrale sont identifiés et reportés sur le schéma :

- axe des Larris qui ne concerne pas le secteur,
- axe du stade qui longe le Cm 101.

Échelle :

Une comparaison sommaire de l'emprise générale du site avec :

- le quartier des Copeaux et des Vallées, dont la surface en forme de trapèze a été urbanisée par un ensemble de lotissements pour la même superficie, présente une capacité de 250 logements sous forme de maisons individuelles, avec une couverture totale et assez homogène ;
- la Zac des Larris, le centre ville du Coudray en cours d'aménagement, correspond seulement au cinquième de la superficie de la Butte Cordelle avec une capacité de l'ordre de 330 logements.

1.2. Les orientations d'aménagement de la Butte Cordelle

L'extension de la ville du Coudray vers le sud se comprend comme la conquête d'un site vierge. Vaste espace apparemment vide et libre de contraintes particulières mais riche de possibilités qu'il faut faire émerger :

- la proximité du bourg, mais la route départementale 105 est une coupure forte et très fréquentée,
- l'adossement à la rocade, mais le franchissement doit être anticipé et organisé,
- le relief doux exposé au nord est frappé des vents d'ouest, mais les vues vers Chartres et la cathédrale sont attirantes et majestueuses.

Un quartier au croisement de deux axes.

Prolonger l'urbanisation de la ville se fait en assurant la **continuité avec le bourg ancien**. Pour cela, le centre de gravité du quartier futur occupe la frange nord-est du site, **de part et d'autre d'une avenue** qui remplacera la route départementale 105 et 29 (rue de Voves pour partie et rue de La-Vieille-Église), perdant ainsi un caractère de voie de contournement au profit de l'ambiance d'une avenue irriguant le nouveau quartier.

La structure viaire (c'est-à-dire l'organisation des voies) ne doit **pas être raccordée** sur le carrefour **giratoire de la Rd 29** à l'est : il faut éviter l'effet d'aspiration des grandes voies de communication et privilégier les liaisons directes avec et à travers les parties urbanisées, centre ancien du Coudray notamment, pour renforcer l'insertion du nouveau quartier.

Par son organisation, chaque quartier du Coudray doit contribuer au fonctionnement de la ville. Inversement, le centre ville des Larris doit offrir la proximité de ses services aux quartiers nouveaux.

Pour concrétiser ce parti, la **liaison directe** avec le centre ville par le prolongement sud de la **place de l'Abbé-F.-Stock** s'impose.

Le centre de gravité du quartier futur sera donc installé au **croisement** de l'actuelle Rd 29 –dénommée rue de Voves–, future *avenue* est-ouest et d'un cheminement piéton (voire cycles) nord-sud qui conduit directement au centre ville via le vieux Coudray, en passant près de l'église Saint-Julien. Le futur quartier deviendra un pôle secondaire qui, en assurant les échanges entre les quartiers voisins, donnera aussi une **image de ville que l'on traverse**. Mais au-delà de l'image, c'est bien la ville que l'on traversera, avec son avenue déjà plantée, ses carrefours, ses façades bâties, son animation qui imposera une vitesse réduite renforçant ainsi la sécurité routière.

Ce quartier doit également être relié aux activités économiques qui se développent autour des bâtiments du Cm 101.

La trame végétale prévue par le plan vert et par le plan local d'urbanisme cerne le territoire à aménager sans le clore et sans laisser ce qui pourrait apparaître comme *l'arrière* du Cm 101. Un chemin cycles et piétons reliera le futur quartier à la rue des Bellangères. En effet, une liaison « habitat-travail » s'organise simplement par le prolongement naturel des voies internes du Cm 101, qui deviennent des rues *ordinaires* de la ville.

La **liaison** des deux espaces, le **Cm 101** et le futur quartier de la **Butte Cordelle**, doit être **particulièrement bien étudiée**. Il ne faut pas que l'on passe des fonds de parcelles à usage d'activité aux fonds de parcelles à usage d'habitat ; bien au contraire, c'est la **continuité d'ambiance** qui est recherchée.

Le prolongement de ce **quartier très organisé vers l'est**, d'une part, et **une densification au long de la route départementale 29** (en particulier dans la partie de la rue de Voves entre la rue des Vergers et la rue de l'Ancienne-Mairie), d'autre part, vont établir les continuités urbaines et le cadre –ou la trame primaire– retenue pour structurer l'urbanisation de la Butte Cordelle.

La salle Gérard-Philippe devra être rattachée à ce quartier. Une capacité à bâtir existe à l'est de la salle ; par contre, à l'ouest, au droit des terrains de sport jusqu'au cimetière, aucun obstacle ne doit modifier les vues remarquables dont profiteront les opérations de construction prévues au sud de la rue de La-Vieille-Église. La pente générale du terrain et l'attraction forte de la cathédrale devront guider l'organisation de détail de ce secteur.

La **nuisance sonore** de la rocade et de l'autoroute doit être réduite pour donner à ce quartier du confort. Un relief artificiel confisquera les vues de la cathédrale existant depuis la rocade, au bénéfice d'une promenade qui, en longeant ce relief à mi-pente du versant nord, reliera le franchissement de la rocade à la trame verte.

Le franchissement de la rocade se trouve dans le prolongement du cheminement nord-sud qui conduit directement au centre ville des Larris.

Les espaces intermédiaires non bâtis constituent des **réserves à terme**.

Objectifs de mixité sociale : dans tout le secteur de la Butte Cordelle correspondant en grande partie à la zone 2AU, la proportion de logements sociaux sera au moins égale aux objectifs fixés par la loi et le programme local de l'habitat. Dans ce secteur, les densités de logements seront compatibles avec les densités minimales inscrites dans les orientations du programme local de l'habitat.

3 – Extension urbaine et requalification de l'entrée de ville par la Rn 123

Application de l'article L 111-1-4.

La commune est concernée par le classement des routes à grande circulation soumises à l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme par rapport au voisinage de l'autoroute A11 et de la Rn 123.

Le secteur Uxa, le Bas des Caveaux (entre le transporteur, la salle des ventes et la rocade), est frappé par l'amendement Dupont (loi sur les entrées de ville, article L. 111-1, 4° du code de l'urbanisme).

La Rn 123 est classée voie à grande circulation et soumise à l'application de l'article L 111-1, 4° du code de l'urbanisme (ou « amendement Dupont », article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite « Loi Barnier »).

L'article L.111.1-4° vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes. Il définit un principe de réservation, en dehors des secteurs déjà urbanisés, d'une bande inconstructible de part et d'autre de l'axe de ces voies, bande de 100 mètres pour les autoroutes et routes express et bande de 75 mètres pour les autres voies classées à grande circulation.

Toutefois, les communes peuvent, sous réserve d'avoir édicté pour les secteurs concernés des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, s'affranchir de ces dispositions à un degré plus ou moins important.

La loi précise que cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou l'extension de constructions existantes.

L'axe routier concerné au Coudray compte tenu des projets d'extension urbaine prévue par le Plu est la route nationale 123. Les orientations d'aménagement précisent les mesures prises en fonction des cinq critères définis par la loi : sécurité, nuisances, qualité de l'urbanisme, qualité des paysages, qualité architecturale du bâti.

Le secteur à urbaniser concerné est le secteur du Bas des Caveaux destiné à l'activité.

	Diagnostic	Propositions
Sécurité	. Le trafic et la vitesse de véhicules peuvent être sources de danger.	. Les conditions d'accès sont décrites dans le règlement (article 3). . Aucun accès ne se fera pas par la rocade de Chartres, mais au contraire uniquement par la rue Claude-Bernard (Rd 105 ⁷)
Nuisances	. La circulation peut générer une nuisance sonore ; . les occupations et utilisations du sol induiront des rejets d'eaux usées.	. La mise en place de plantations peut contribuer à atténuer psychologiquement le bruit. . Les effluents issus des futures constructions seront traités par la station d'épuration. . Les eaux pluviales pourront être récupérées sur chaque terrain.
Qualité de l'urbanisme	. Les vues sur le Coudray depuis la Rn 123 sont d'ores et déjà filtrées par la végétation implantée sur le domaine public routier : alignement d'arbres tiges sur larges massifs arbustifs hauts.	. La hauteur des bâtiments est limitée ce qui atténuera l'impact des bâtiments dans le site. . Les clôtures sont assez strictement réglementées de façon à bien maîtriser la limite entre domaine privé et domaine public.

Qualité de l'architecture	. Les bâtiments déjà existants, hôtel des ventes notamment, présentent une architecture intéressante.	. La qualité de l'architecture est prise en compte dans le règlement de façon à donner une certaine cohérence au secteur.
Qualité du paysage	. Le secteur Uxa se trouve dans une zone relativement verte cernée par des espaces appartenant au plan vert communal et proche du parc de l'hôpital...	. Le règlement du Plu renforcera cet aspect paysager en imposant un minimum d'espaces verts, un minimum de plantations d'arbres et le choix d'essences locales pour les haies situées le long des voies ouvertes à la circulation.
