

ALBERTVILLE

PLAN LOCAL D'URBANISME

3 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Objet	Approbation
Révision du POS valant élaboration du PLU	1er juillet 2013
Révision allégée n°1 du PLU	17 novembre 2014
Modification simplifiée n°1 du PLU	06 juillet 2015
Modification simplifiée n°2 du PLU	21 septembre 2015
Modification n°1	9 mai 2016
Révision allégée n°2	12 septembre 2016
Mise en compatibilité du PLU	15 juillet 2019
Modification n°2	23 septembre 2019

SOMMAIRE

Préambule	p 4
Présentation de l'ensemble des secteurs	p 5
1 – SECTEUR DE L'HOTEL DE VILLE	p 7
1.1 - SITUATION	
1.2 - ÉTAT DES LIEUX	
1.3 - OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	
1.4 - ILLUSTRATION	
2 – SECTEUR GARE	p 15
2.1 - SITUATION	
2.2 - ÉTAT DES LIEUX	
2.3 - OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	
2.4 - ILLUSTRATION	
3 – SECTEUR NOYER	p 23
3.1 - SITUATION	
3.2 - ÉTAT DES LIEUX	
3.3 - OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	
3.4 - ILLUSTRATION	
4 – SECTEUR BERGES DE L'ARLY	p 31
4.1 - SITUATION	
4.2 - ÉTAT DES LIEUX	
4.3 - OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	
4.4 - ILLUSTRATION	
5 – SECTEUR CONTAMINE	p 39
5.1 - SITUATION	
5.2 - ÉTAT DES LIEUX	
5.3 - OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT	
5.4 - ILLUSTRATION	
Le volet programmation	p 45
L'habitat intermédiaire	p 46
Les principes	
Images de référence	
Principes d'aménagements paysagers et architecturaux	p 49

PREAMBULE

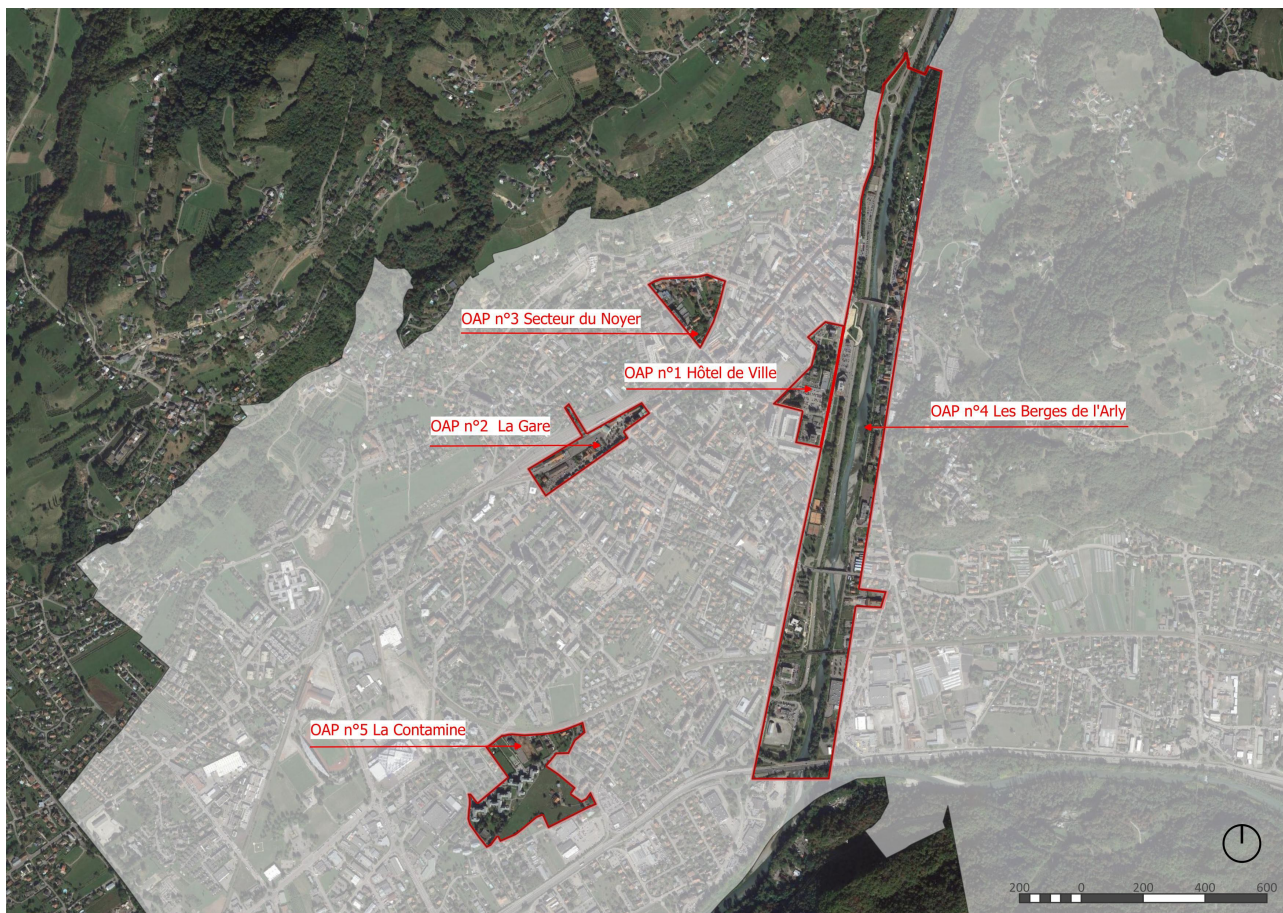
« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. » (article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme)

Sur la commune, les orientations d'aménagement et de programmation précisent les conditions d'aménagement des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. La commune précise ainsi les types de morphologie urbaine des développements à venir (implantation, hauteur du bâti etc.), des prescriptions en matière de plantations et de traitement des espaces collectifs, des orientations en matière de réhabilitation du bâti, d'intégration paysagère. Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, et en respecter les principes.

Ces orientations permettent d'organiser les développements à venir sans pour autant figer les aménagements.

PRESENTATION DE L'ENSEMBLE DES SECTEURS

PLAN DE LOCALISATION DES SECTEURS D'ORIENTATIONS D(AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)



PRESENTATION DE L'ENSEMBLE DES SECTEURS

L'orientation majeure formulée dans l'objectif de « recomposer la ville » du PADD est de **reconstruire la ville sur la ville**, c'est-à-dire de promouvoir une ville compacte, lisible, attractive, conforme aux principes du développement durable, en instaurant des dispositifs qui permettront :

- le renouvellement urbain et la reconquête des friches urbaines.
- des principes de composition efficaces en termes de densité.
- l'intégration des nouvelles constructions dans le respect des tissus existants.
- la mobilisation des parcelles non bâties dites « dents creuses » et leur aménagement, dans le but de construire ou d'améliorer la trame urbaine.
- l'émergence de nouvelles formes d'habitat dense, offrant des contreparties en termes d'espaces verts qualitatifs et d'accessibilité à la ville centre et ses aménités.
- l'accessibilité à la ville centre et aux équipements.

Cinq secteurs ont été identifiés et retenus au regard du diagnostic et des enjeux formulés dans le PADD :

- le **secteur de l'hôtel de ville**, dans l'objectif de conforter et rendre lisible le centre historique.
- le **secteur de la gare**, qui doit développer une offre multimodale dans le prolongement du transport ferroviaire, incitant à l'utilisation des modes doux, permettant de réduire l'usage de la voiture et ainsi d'apaiser la ville centre.
- le **secteur du Noyer**, dans l'objectif de développer un habitat intermédiaire visant la densification résidentielle tout en préservant l'attrait de l'habitat individuel, s'agissant d'optimiser la ressource foncière par une forme urbaine adaptée au contexte urbain.
- le **secteur des berges de l'Arly**, dans l'objectif de requalification des espaces de contact entre la ville et la rivière, permettant d'affirmer l'identité géographique d'Albertville.
- le **secteur de La Contamine** dans l'objectif de restructurer sur le plan urbain ce quartier retenu par l'A.N.R.U. (Agence Nationale de Renouvellement Urbain), de le désenclaver, de proposer une offre d'habitat diversifié ainsi que des commerces, des services de proximité, des équipements et des espaces publics, structurants à l'échelle d'Albertville.

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.1 SITUATION



Situé dans la continuité Sud du centre historique de la ville, à l'endroit où la vallée se resserre, le secteur «Hôtel de Ville» longe les berges de l'Arly, face à la cité médiévale implantée sur les hauteurs de Conflans. Il s'étend sur plus de 3,5 ha, entre l'avenue du Général Buisson au Sud et la rue Pargoud au Nord, entre l'avenue des Chasseurs Alps à l'Est et la rue Jacques Porraz à l'Ouest.

Le secteur s'inscrit dans la continuité Sud de l'opération d'envergure réalisée lors des Jeux Olympiques en 1992, amorçant le renouvellement de l'image de la ville sur les berges de l'Arly, et constituée de deux barres de logements collectifs implantées de part et d'autre de la place de l'Europe, et d'un équipement culturel, le Dôme.

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.2 ETAT DES LIEUX



La rue République, un dynamisme d'hyper-centre



Articulation paysagère avec la Cité de Conflans



L'avenue des Chasseurs Alpins



Le Square Soutiras



La place du Commandant Bulle



La Cité scolaire Jean Moulin, un verrou à l'échelle du piéton



La place du Pénitencier, un parking de 200 places



Immeuble collectif



Tissu urbain historique

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.2 ETAT DES LIEUX

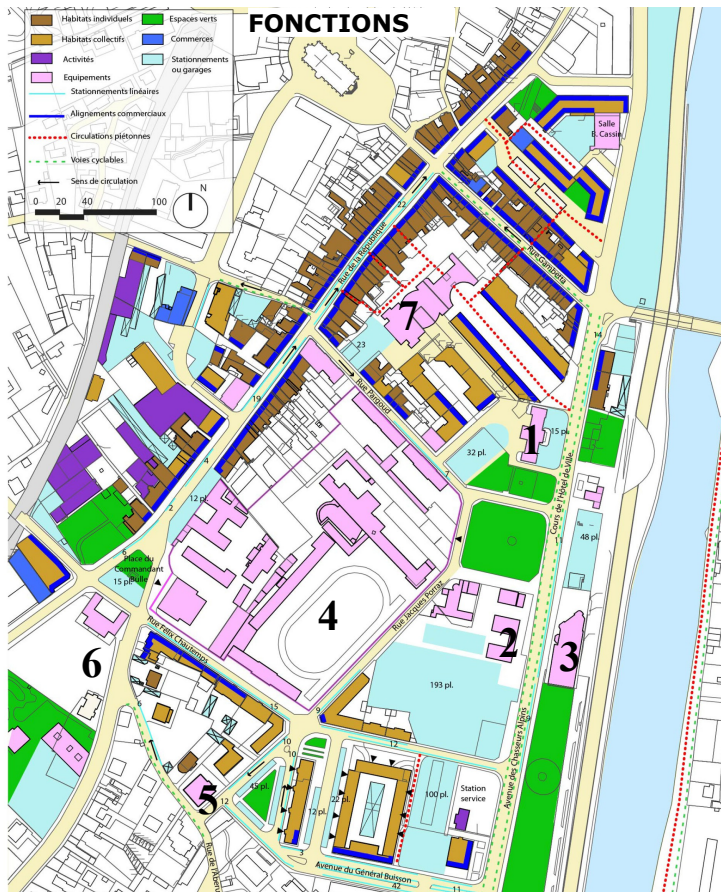
EPANNELAGE



Deux axes historiques structurent la ville de façon radiale convergeant vers le centre ville : la rue de la République (axe Nord-Est/Sud-Ouest) et l'avenue des Chasseurs-Alpins (axe Nord/Sud).

Le secteur «Hôtel de Ville» est organisé selon une trame urbaine Est/Ouest, perpendiculaire à l'avenue des Chasseurs-Alpins, contrairement au tissu historique organisé selon une trame urbaine (Nord-Ouest/Sud-Est), perpendiculaire à la rue de la République. Les bâtiments qui composent le secteur sont ainsi majoritairement implantés selon un axe Nord/Sud, parallèlement aux berges de l'Arly, à l'image de la récente Maison de l'Intercommunalité, qui en outre affirme un nouvel alignement en recul sur l'avenue des Chasseurs-Alpins, face au Tribunal de Grande Instance.

Le secteur «Hôtel de Ville» s'inscrit dans un tissu urbain hétérogène dans ses formes et ses fonctions. La hauteur des constructions environnantes varie entre R+1 et R+5, une barre et une tour situées au Sud du secteur marquant toutefois le paysage urbain par leur hauteur supérieure (R+10). Le tissu urbain est également caractérisé par une forte présence d'équipements et de nombreux linéaires commerciaux, que ce soit le long de la rue de la République ou le long des transversales reliant les berges de l'Arly (rue Gambetta, place de l'Europe, rue Félix Chautemps, avenue du Général Buisson,...), affirmant le caractère central et institutionnel du quartier.



Le secteur «Hôtel de Ville» est aujourd'hui peu bâti, réparti entre espaces végétalisés (square Soutiras) et surfaces dédiées au stationnement (place du Pénitencier, place Borrel, place du 11 novembre 1918). Ces différents parkings qui proposent une offre importante de places de stationnement, en sus de celles réparties le long des rues, sont majoritairement sous-occupés, nuisent fortement à la qualité des espaces publics et ainsi qu'à l'image du secteur.

- 1 L'Hôtel de Ville
- 2 La maison de l'intercommunalité
- 3 Tribunal de Grande Instance
- 4 Lycée et collège Jean Moulin
- 5 Sécurité Sociale
- 6 Sous Préfecture
- 7 Le Dôme

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Dans le respect des orientations du PADD, l'aménagement du secteur «Hôtel de Ville» doit permettre de conforter la fonction centrale du quartier et contribuer à une revalorisation globale du centre-ville.

Il s'agit pour cela :

- d'élargir la polarité commerciale entre la rue de la République et l'avenue des Chasseurs Alpains, en créant une nouvelle offre, complémentaire, affichée sur les berges de l'Arly requalifiées.
- d'ouvrir et de rendre lisible des continuités piétonnes entre ces deux axes structurants.
- de préserver et valoriser le square Soutiras.
- de diminuer très sensiblement la surface dédiée au stationnement sur l'espace public, afin de dégager du foncier constructible, et d'améliorer l'image et la pratique du centre-ville.
- de constituer, entre la Maison de l'Intercommunalité et l'avenue du Général Buisson, dans la continuité de l'opération de la place de l'Europe créée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992, une façade contemporaine, active et attractive sur l'avenue des Chasseurs Alpains, face aux espaces requalifiés des berges de l'Arly et à la cité de Conflans,
- de créer une passerelle modes doux sur l'Arly dans l'axe de la perspective de la place de l'Europe vers la Cité de Conflans, connectée à la promenade E. Herriot, lieu de passage de la future véloroute, au niveau du parc Manuel, permettant d'offrir un accès piéton et sécurisé à Conflans.

Trame urbaine et fonctions

La trame urbaine à développer doit s'appuyer sur l'existant, c'est-à-dire s'inscrire de manière perpendiculaire à l'avenue des Chasseurs Alpains, dessinant ainsi quatre îlots urbains constructibles :

- un îlot à vocation d'équipement, à l'Ouest d'un îlot accueillant la Maison de l'Intercommunalité,
- trois îlots à vocation d'habitat, avec commerces en rez-de-chaussée pour les deux situés le long de l'avenue des Chasseurs Alpains.

Des traversées Est/Ouest reliant la rue Jacques Porraz à l'avenue des Chasseurs Alpains permettront l'accès aux différentes constructions et pourront accepter une circulation automobile motorisée de manière limitative : camions pompiers, véhicules d'enlèvement des ordures ménagères, camions de déménagement, VL pour dépose-minute, accès éventuel aux parkings, ...

Des percées Nord/Sud reliant les transversales accueilleront prioritairement les déplacements doux et seront largement paysagées.

Morphologie

La constitution d'une façade structurant l'avenue des Chasseurs Alpains devra respecter un alignement clair, organisé à partir de la Maison de l'Intercommunalité, c'est-à-dire selon un large retrait par rapport à la voie circulée, permettant de préserver et d'étendre une frange paysagère en rive Ouest de cet axe structurant, en complément de la coulée verte aménagée en rive Est. Les îlots devront être composés sur le principe de l'îlot ouvert. Les constructions seront implantées en périphérie, de manière discontinue, dans le but de dégager des vues et perméabilités entre l'espace public et un cœur d'îlot fortement végétalisé, participant à la qualité résidentielle de l'ensemble des logements. L'implantation des constructions, parallèlement ou perpendiculairement à l'alignement, devra permettre de favoriser les apports solaires, valoriser les vues et gérer les vis-à-vis.

Afin d'intégrer les bâtiments dans la ligne de ciel, la composition volumétrique des îlots s'inspirera des formes déjà présentes avec des constructions de hauteurs différentes proposant des ruptures d'échelle, associant des formes horizontales avec des formes verticales au sein de chaque îlot. Les hauteurs de constructions sont toutefois limitées à 18 m concernant l'îlot à vocation d'équipement et ceux en front de l'avenue des Chasseurs Alpains, et à 25 m concernant l'îlot à vocation d'habitat situé plus à l'Ouest ; la partie située à l'angle de la rue Jacques Porraz et de la rue Félix Chautemps pourra accueillir des constructions d'une hauteur de 50 m. Cette gradation depuis l'Est vers l'Ouest devra permettre au front bâti le long de l'avenue de Chasseurs Alpains de ne pas faire écran à la Cité de Conflans et de proposer des percées visuelles vers celui-ci, tout en créant un signal urbain au cœur du secteur.

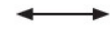
Le stationnement résidentiel devra être enterré et localisé en périphérie des îlots afin de préserver des espaces de pleine terre en cœur d'îlot, permettant la plantation d'arbres de haute tige ainsi que l'infiltration des eaux pluviales.

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT



TRAME URBAINE ET FONCTION



liaison à créer



îlot à vocation d'habitat



îlot à vocation d'équipement



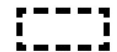
alignement commercial



MORPHOLOGIE



retrait par rapport à la voie et aménagement paysager



implantation à l'alignement de façon discontinue



hauteurs limitées à 50 m



hauteurs limitées à 25 m



hauteurs limitées à 18 m

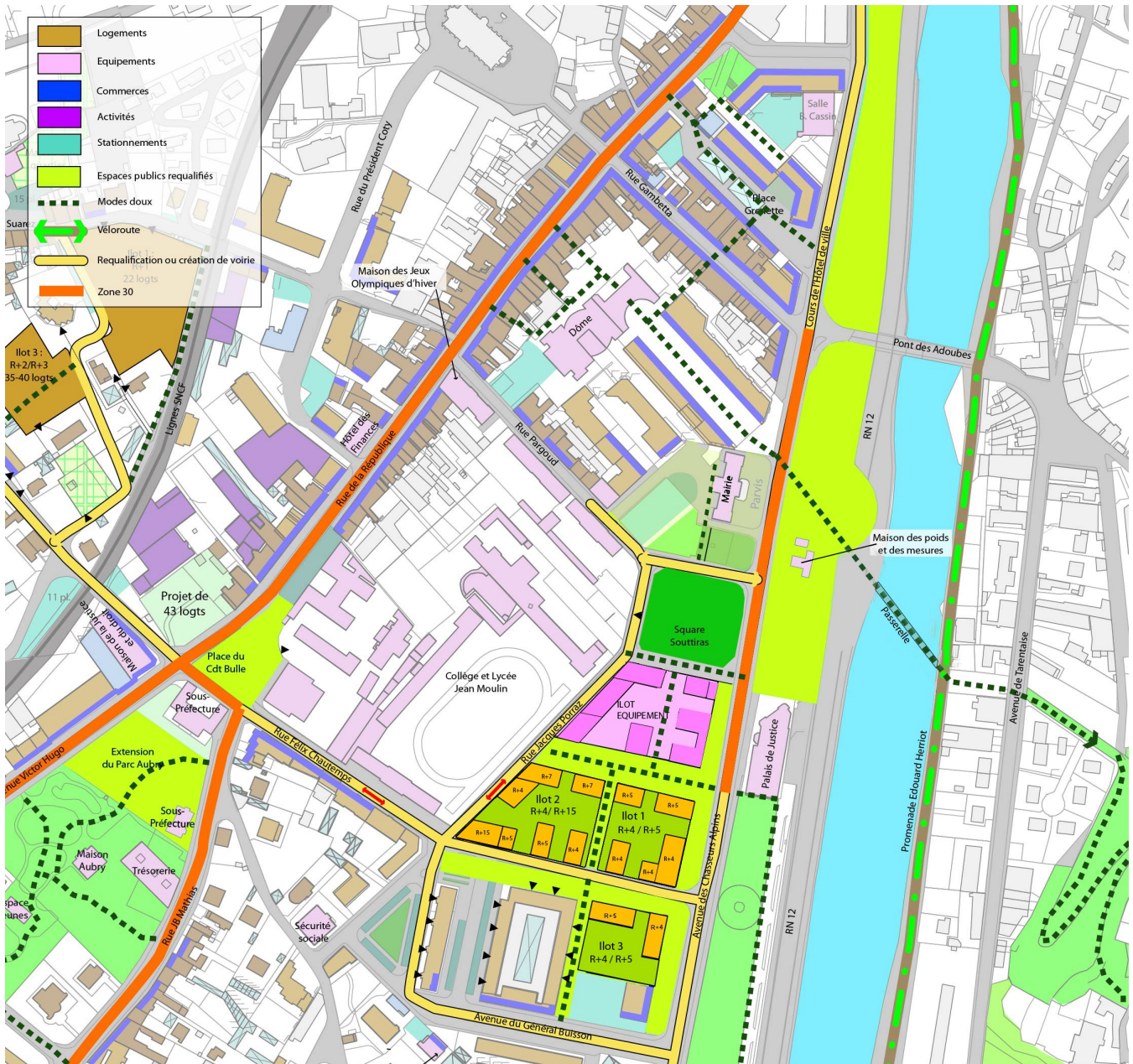
continuité le long de l'avenue

sens de la gradation

1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.4 ILLUSTRATION (non opposable)

Ce scénario est présenté à titre d'exemple, pour illustrer ce que pourrait être le futur quartier.



BILAN

Ilot 1 : 3000m²

Environ 4000 m² de surface de plancher
60 logements (R+4 / R+5) + commerces / bureaux en RDC

Ilot 2 : 4000m²

Environ 9600 m² de surface de plancher
140 logements (R+4 / R+15)
dont 23 en relogement (logements démolis)

Ilot 3 : 2400m²

Environ 2700 m² de surface de plancher
40 logements (R+4 / R+5) + commerces / bureaux en RDC

TOTAL : 240 logements soit environ 500 habitants

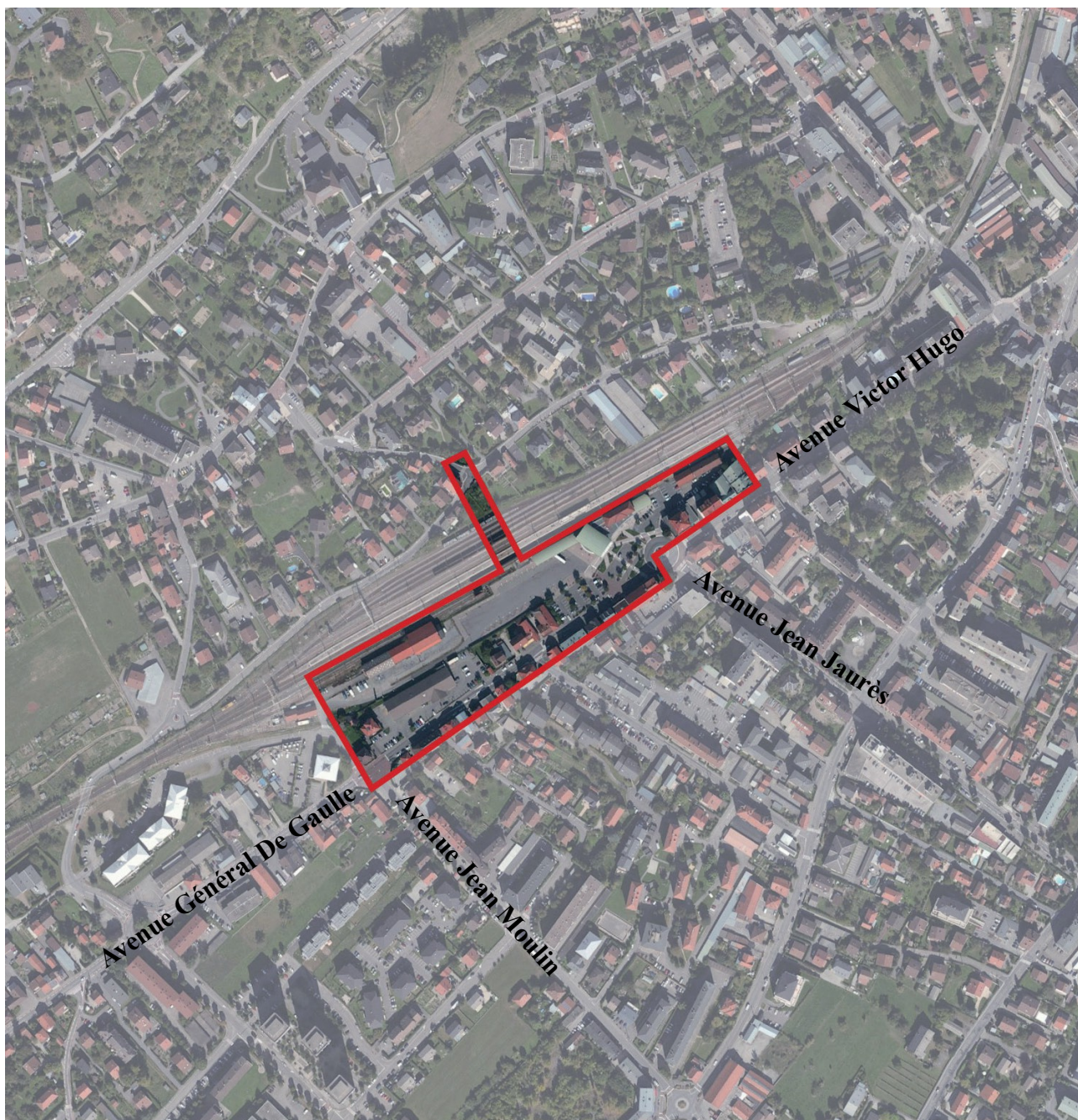
1 – SECTEUR HOTEL DE VILLE

1.4 ILLUSTRATION (non opposable)



2 – SECTEUR GARE

2.1 SITUATION



La gare d'Albertville est située à proximité du centre historique, parallèle à l'axe comprenant l'avenue Général de Gaulle, l'avenue Victor Hugo et rue de la République et perpendiculaire à l'avenue Jean Jaurès qui relie l'équipement aux berges de l'Arly à l'avenue des Chasseurs Alpains. Cette position lui confère une grande lisibilité et accessibilité depuis l'ensemble de la commune. En revanche, les voies de chemin de fer constituent une ligne infranchissable, depuis le passage à niveau rue de Longeray à l'Ouest jusqu'à la rue Félix Chautemps à l'Est.

La gare est un pôle d'échanges important, en particulier avec les bus de ramassage scolaire. Dans l'environnement immédiat, la cité scolaire Jean Moulin occasionne des déplacements de lycéens et collégiens sur l'avenue Général de Gaulle.

2 – SECTEUR GARE

2.2 ETAT DES LIEUX



L'avenue Victor Hugo



La rue JB Mathias, un axe très large



L'avenue Jean Jaurès, arborée mais peu qualifiée



Le secteur de la gare, une diversité des îlots bâtis



Le parc Aubry



Le parking des bus à l'arrière de la gare



Le parvis de la gare : un vaste rond-point

Le quartier de la gare qui se développe entre l'avenue Général de Gaulle / Victor Hugo et la rue Jean-Baptiste Mathias est traversé par l'avenue Jean Jaurès. Encombrés par le stationnement, ces trois axes également caractérisés par leur largeur, sont peu lisibles dans le paysage urbain du secteur. Le parvis de la gare manque quant à lui de qualification, se présentant actuellement sous forme de rond-point.

Le parc Aubry situé à l'intersection de l'avenue Victor Hugo et la rue Jean Baptiste Mathias constitue une articulation avec le centre ville, toutefois peu valorisée. Bien qu'il possède un riche patrimoine arboré, il se révèle peu perceptible, sa partie Nord (propriété du Département utilisée par la Sous-Préfecture) n'étant en outre pas accessible au public.

Le quartier de la gare est un quartier hétérogène, caractérisé par une diversité des fonctions et des formes d'habitat, du collectif à la maison individuelle. Les hauteurs de constructions sont variées, de R à R+5, seuls quelques immeubles d'habitat collectif atteignent R+6/R+7. Les îlots sont majoritairement ouverts et accueillent de nombreux espaces de stationnement.

2 – SECTEUR GARE

2.2 ETAT DES LIEUX

EPANNELAGE



FONCTIONS



2 – SECTEUR GARE

2.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Le développement d'une mobilité performante est un objectif fondamental du PADD. A ce titre, il s'agit de conforter la gare SNCF comme pôle multimodal, permettant d'améliorer (avec un minimum de perte de charge) les reports modaux de la voiture particulière vers :

- Le transport ferroviaire,
- Les transports en commun, en bus et autocars,
- L'auto-partage,
- Le vélo / piéton.

L'aménagement du quartier doit permettre de concentrer, dans l'environnement immédiat de la gare voyageurs, une gare routière, des services pour l'éco mobilité (location de vélos, de voitures propres, etc ...) et un espace de stationnement mutualisé, afin de constituer un véritable pôle multimodal. La fonction du quartier pourra être confortée par l'implantation d'activités tertiaires, profitant d'une bonne accessibilité.

Par ailleurs, l'accessibilité du pôle multimodal devra être renforcée par le traitement des espaces publics (qualité d'image et d'usage, pour les PMR en particulier), et le raccordement à l'ensemble des espaces publics de la ville (continuité piétons / cycles).

Il s'agit ainsi de :

- requalifier les avenues Général de Gaulle/Victor Hugo et Jean Jaurès ainsi que la rue Jean Baptiste Mathias. Leur aménagement devra faire une large place aux modes doux, et aux alignements d'arbres, permettant leur identification comme axes secondaires.
- aménager le parvis de la gare, comme un espace dévolu essentiellement aux piétons, intégrant une dépose minute et un arrêt des transports en commun urbains.
- restructurer le secteur situé à l'Ouest du bâtiment voyageur pour accueillir au sein d'un même bâtiment la gare routière en rez-de-chaussée, surmontée d'un parking mutualisé d'environ 200 places sur deux niveaux, et lui faisant face, des bâtiments d'activités tertiaires implantés le long de l'avenue du Général de Gaulle. Une première opération de bureaux peut être envisagée sur l'actuel parking de la gare, une seconde sur les propriétés privées plus au Sud, qui seront très certainement amenées à muter suite à la construction de la gare routière. Le parking envisagé pourra également intégrer l'éventuelle demande de réservation de places de stationnement par la Région pour les usagers du TER.
- créer une passerelle franchissant le faisceau de voies ferrées et reliant le bâtiment « gare routière/parking » au quartier St Sigismond, permettant alors de désenclaver ce secteur situé au Nord et d'atténuer l'effet barrière de l'infrastructure ferroviaire.
- envisager l'ouverture du parc Aubry sur la ville permettant une meilleure intégration à l'espace urbain avec le développement de parcours piétons, à l'articulation du centre ville avec le quartier de la gare.
- requalifier la place du Commandant Bulle en parvis de la cité scolaire, espace partagé permettant de rationaliser les circulations automobiles à l'intersection de l'avenue Victor Hugo, de la rue Félix Chautemps et de la rue Jean Baptiste Mathias, et ainsi valoriser la place du piéton, sur cet espace de flux stratégique à l'échelle de la ville.

2 – SECTEUR GARE

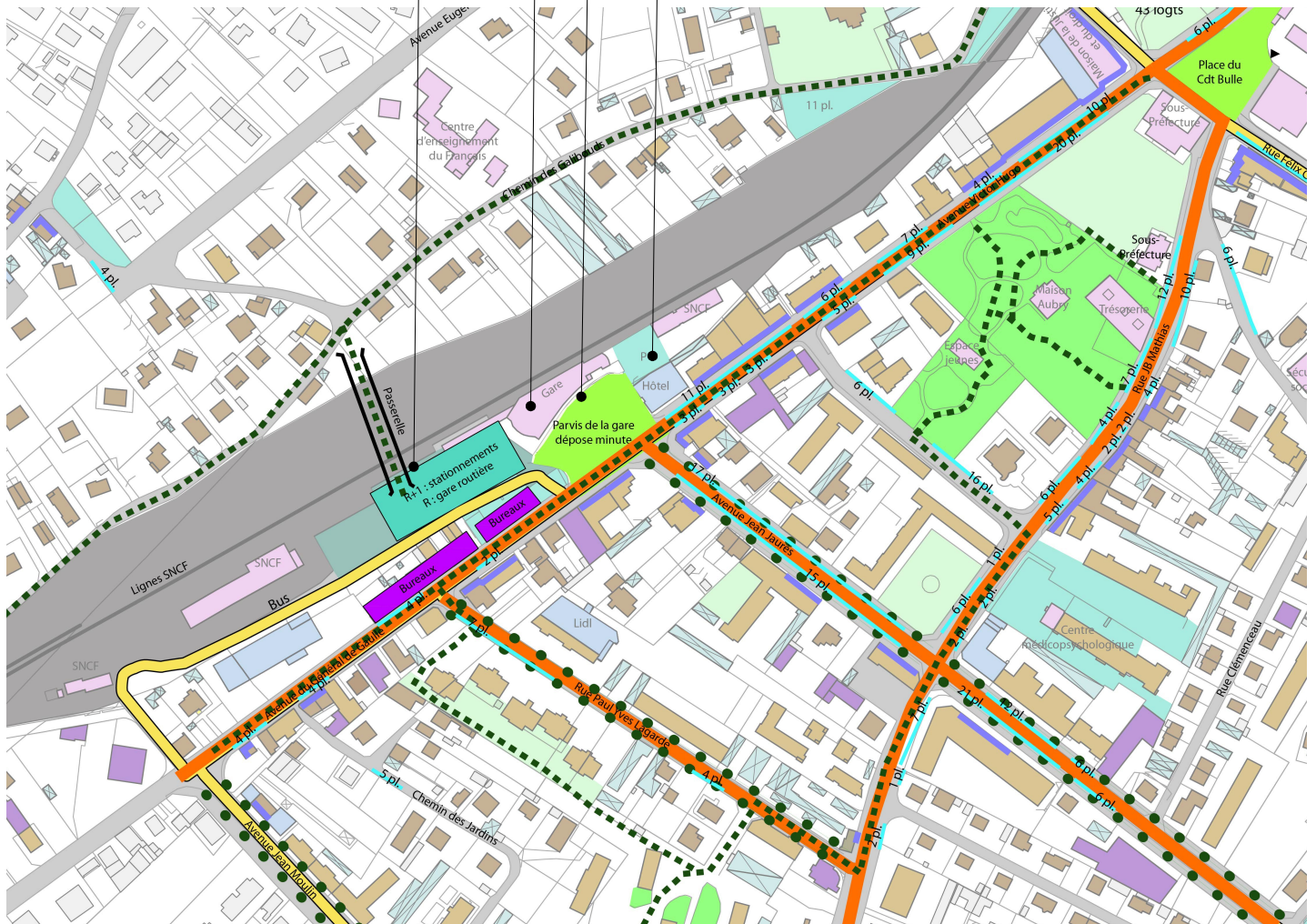
2.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Bâtiment voyageur
(accès aux quais, informations,
accueil billetterie, services
vélos, services à la mobilité)

Arrêt TC urbain
Dépose minute

Gare routière (cars interurbains, car
scolaires, cars touristiques) +
stationnement mutualisé pour les
employés des bureaux, les usagers
des TC, les résidents,...)

Parking pour location voitures,
autopartage et taxis

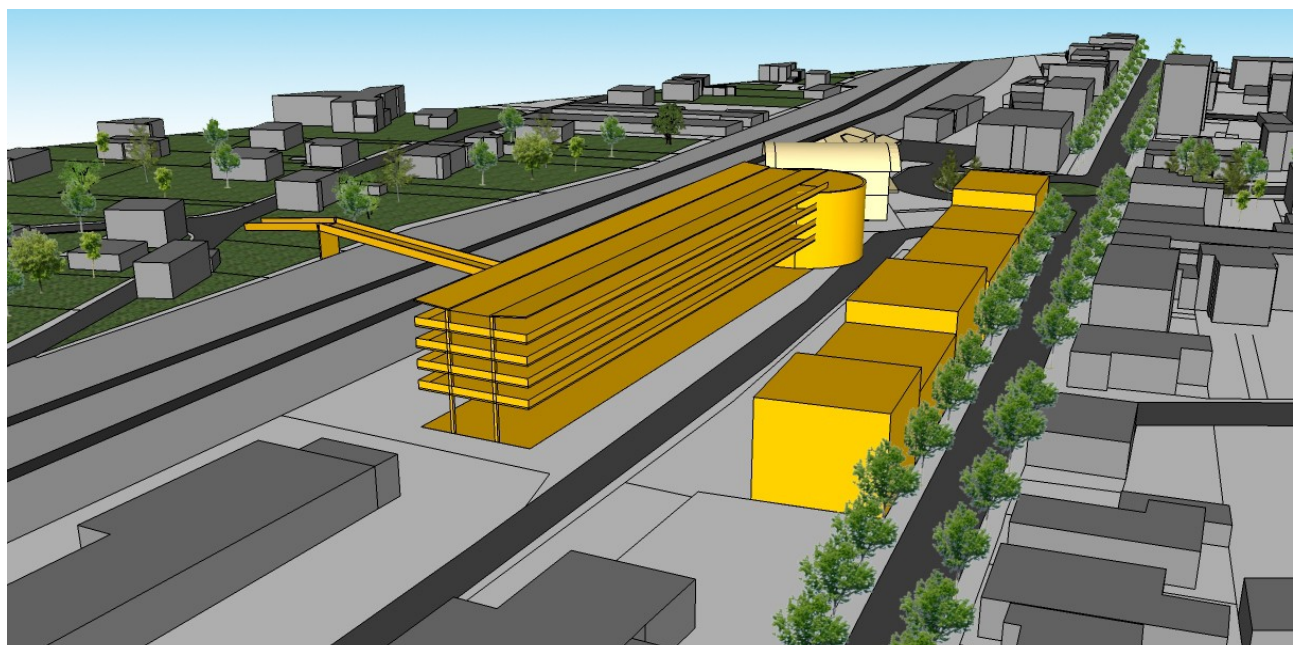


- Logements
- Équipements
- Commerces
- Activités
- Stationnements
- Espaces publics
requilifiés
- Modes doux
- Requalification ou
création de voirie
- Zone 30

2 – SECTEUR GARE

2.4 ILLUSTRATION (non opposable)

Ce scénario est présenté à titre d'exemple, pour illustrer ce que pourrait être le futur quartier.



BILAN

Stationnements : 4 600 m² sur 2 niveaux
Bureaux : 4 500 m² de surface de plancher

Environ 200 places en ouvrage

2 – SECTEUR GARE

2.4 ILLUSTRATION (non opposable)



Châlon-sur-Saône (Architecture Studio) - quais



PEM de Bellegarde



Futur PEM d'Annecy



Passerelle / ascenseur



Une rampe d'accès en signal sur la place de la gare

3 – SECTEUR DU NOYER

3.1 SITUATION



Le secteur du Noyer est situé dans la proximité de la centralité d'Albertville, à l'Ouest de la ligne de chemin de fer Albertville – Annecy. Délimité par la rue Suarez au Nord, la rue Félix Chateaux à l'Ouest et la voie SNCF à l'Est, le quartier du Noyer s'inscrit dans un triangle dont le sommet Nord-Ouest est constitué par l'ancien bourg de Saint-Sigismond.

3 – SECTEUR DU NOYER

3.2 ETAT DES LIEUX



La place Biguet, centralité de Saint-Sigismond



Vacance de l'habitat dense



Les anciens garages sur la rue F. Chautemps



Parking pénétrant l'îlot du Noyer



Voie interne à l'îlot du Noyer, longeant la voie ferrée



Collectif à l'intérieur de l'îlot du Noyer



Collectif à l'intérieur de l'îlot



Rue de la République



Locaux d'activités amenés à muter sur la rue du Président Coty

L'axe rue Suarez, sinueux et historique, présente des constructions anciennes, vernaculaires et à l'alignement, constituant l'ancien bourg. La rue Félix Chautemps, qui se prolonge jusqu'aux berges de l'Arly, présente des constructions récentes à l'alignement ou légèrement en retrait. Un chemin longeant la voie ferrée rejoint le chemin des Galibouds, qui dessert l'intérieur de cet immense îlot. La voie de chemin de fer créée une césure urbaine importante. De vastes surfaces, enclavées au cœur de cet îlot, sont disponibles et présentent un intérêt majeur, du fait de leur proximité avec le centre-ville.

3 – SECTEUR DU NOYER

3.2 ETAT DES LIEUX

EPANNELAGE



FONCTIONS



3 – SECTEUR DU NOYER

3.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Dans l'objectif de densification et de reconstruction de la ville sur elle-même fixé au PADD, l'aménagement du secteur du Noyer doit permettre d'assurer la continuité urbaine entre le centre historique d'Albertville et le centre historique de Saint-Sigismond.

L'objectif est de développer une forme d'habitat attractive pour de jeunes ménages notamment, concurrentielle par rapport à l'offre pavillonnaire proposée à l'extérieur de la ville, afin de répondre aux enjeux de peuplement formulés dans le PADD.

Le maillage viaire à développer, favorisant la viabilisation des terrains, et désenclavant le cœur de l'îlot, permettra de raccourcir les distances et d'ouvrir de nouvelles possibilités de circuler, de traverser la ville.

Les formes urbaines et architecturales à développer devront faire le lien entre modernité et histoire :

- Un habitat intermédiaire, par son gabarit (R+1/ R+2) et sa particularité (grands logements, simplex ou duplex avec accès indépendant et individuel), se rapprochera de l'habitat vernaculaire, tout en proposant le confort moderne et une image valorisante. Cette forme d'urbanisation est envisagée au Nord-Est le long de la rue Suarez.
- Des bâtiments collectifs s'implantant en articulation avec les immeubles récents, en second rideau par rapport à la rue Félix Chautemps, et intégrant une offre de stationnement mutualisé en sous-sol.

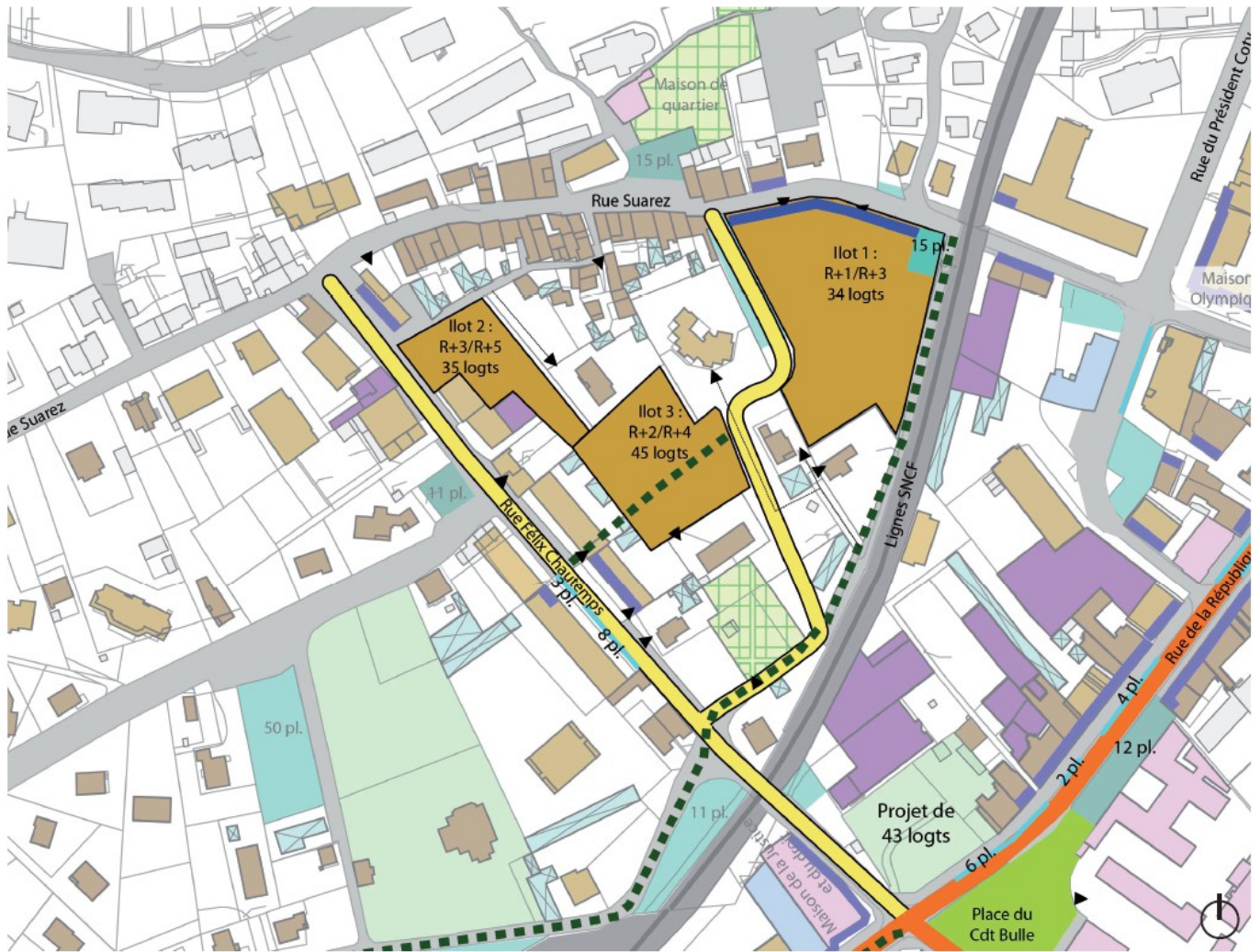
Sur l'ensemble de l'îlot, l'implantation des constructions devra permettre de favoriser les apports solaires, valoriser les vues et gérer les vis-à-vis.













Ainsi, la restructuration de cet îlot consiste à :

- aménager une voie Nord/Sud reliant la rue Félix Chautemps à la rue Suarez.
- réaliser une opération de constructions en cœur d'îlot, sous forme d'immeubles collectifs, nécessitant la suppression des garages des immeubles situés le long de la rue Félix Chautemps. Les 15 places ainsi supprimées pourront être proposées, à défaut d'une autre solution, dans les parkings mutualisés en sous-sol. La perméabilité piétonne offerte par le passage sous porche de l'immeuble collectif situé le long de la rue Félix Chautemps devra être maintenue.
- réaliser une opération de constructions au Nord de la rue Félix Chautemps, nécessitant la mutation du bâtiment d'activités et permettant de prolonger l'alignement existant sur la rue.
- réaliser une opération de construction au Nord-Est de l'îlot, sous forme de logements intermédiaires, avec commerces et bureaux, complétant l'alignement existant le long de la rue Suarez, et de maisons en bandes avec jardins à l'arrière. Le stationnement public présent à l'angle Nord-Est de l'îlot devra être maintenu mais réorganisé.
- réserver la voie longeant la ligne SNCF aux modes doux et assurer sa connexion au reste du réseau.

3 – SECTEUR DU NOYER

3.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

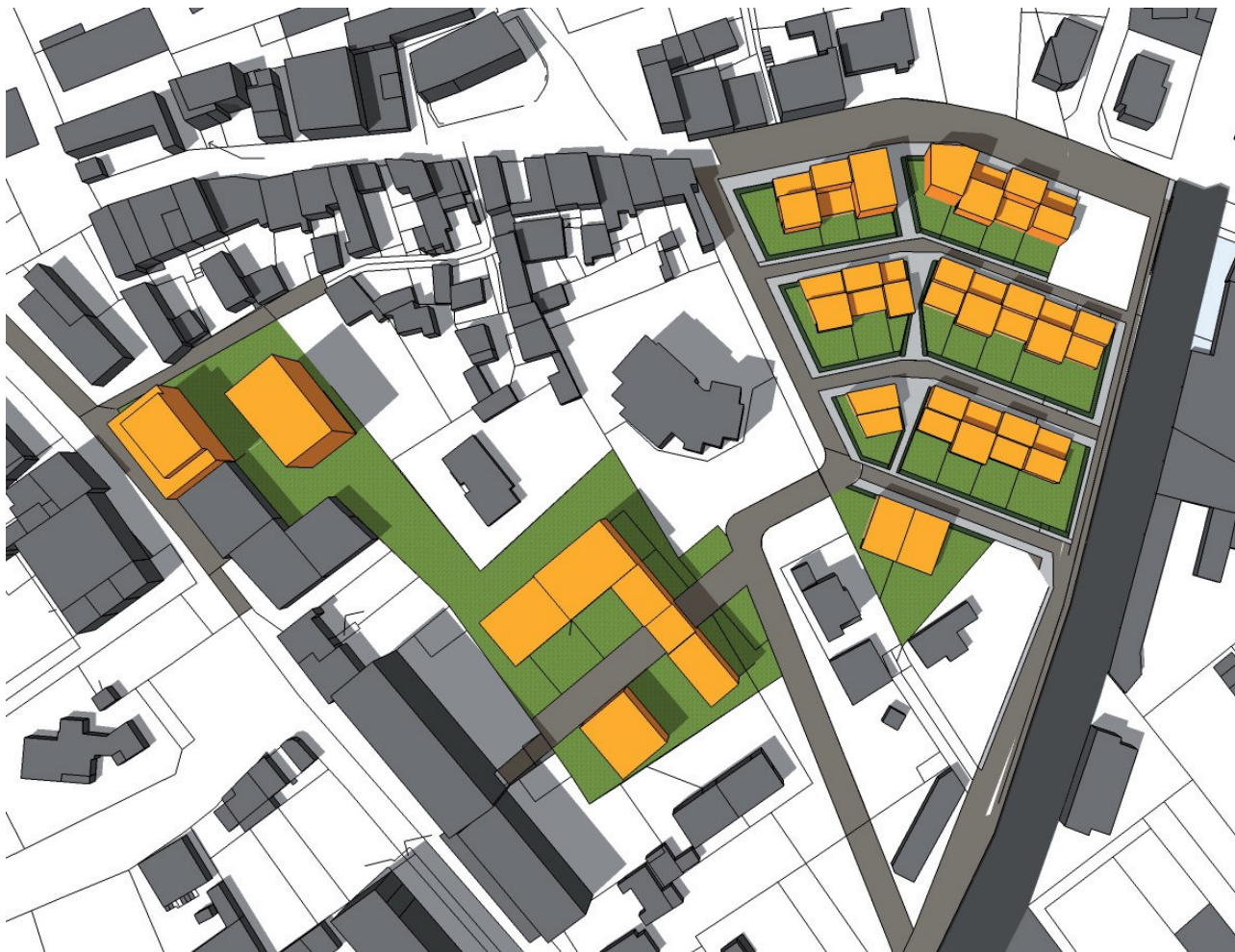


- | | |
|--|---|
|  Logements |  Espaces publics requalifiés |
|  Équipements |  Nouveaux îlots |
|  Commerces |  Nouveaux parkings |
|  Activités |  Modes doux |
|  Stationnements |  Véloroute |
| |  Requalification ou création de voirie |
| |  Zone 30 |

3 – SECTEUR DU NOYER

3.4 ILLUSTRATION (non opposable)

Ce scénario est présenté à titre d'exemple, pour illustrer ce que pourrait être le futur quartier.



BILAN

Ilot 1 : 5700m²

R+1 à R+3

environ 34 logements : 15 maisons et 19 intermédiaires

+ commerces / bureaux en RDC positionnés sur la rue Suarez

Ilots 2 et 3 : 4700m²

Ilot 2 : R+3 / R+5 - 35 logements collectifs

Ilot 3 : R+2 / R+4 - 45 logements collectifs avec parking en sous-sol mutualisé

TOTAL : 114 logements soit environ 240 habitants

TPOLOGIE D'HABITAT ET PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

1 - Stationnement collectif en sous-sol. Avec accès au parking depuis l'une des deux voies parallèles à la ligne de la SNCF.

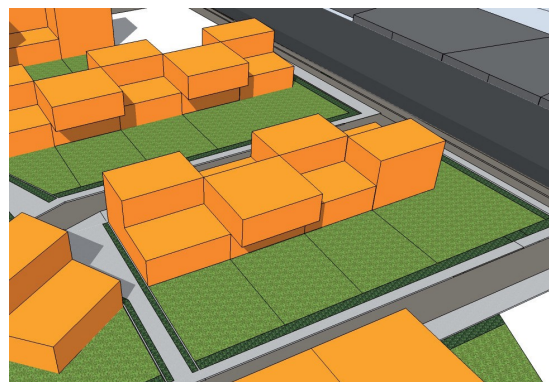
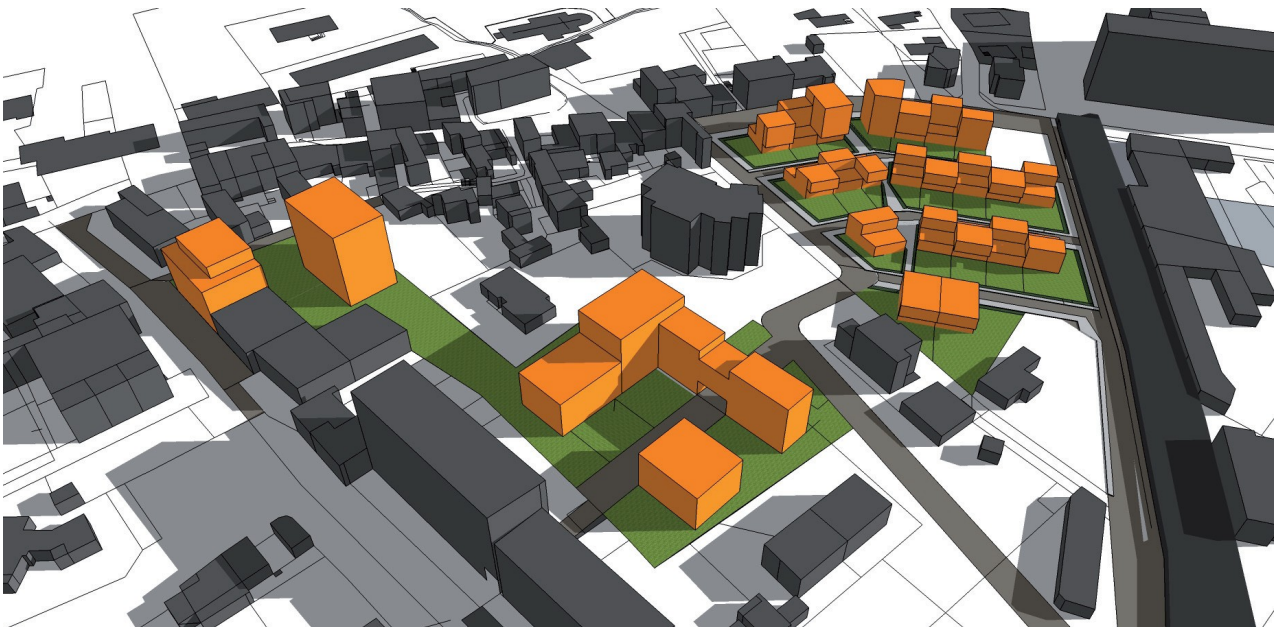
2 - Jardins privés avec accès direct depuis les pièces à vivre.

3 - Création d'une noue généreusement plantée, créant une limite entre espace public et privé.

4 - Logements intermédiaires (R+3/ R+2) ou individuels (R+1).

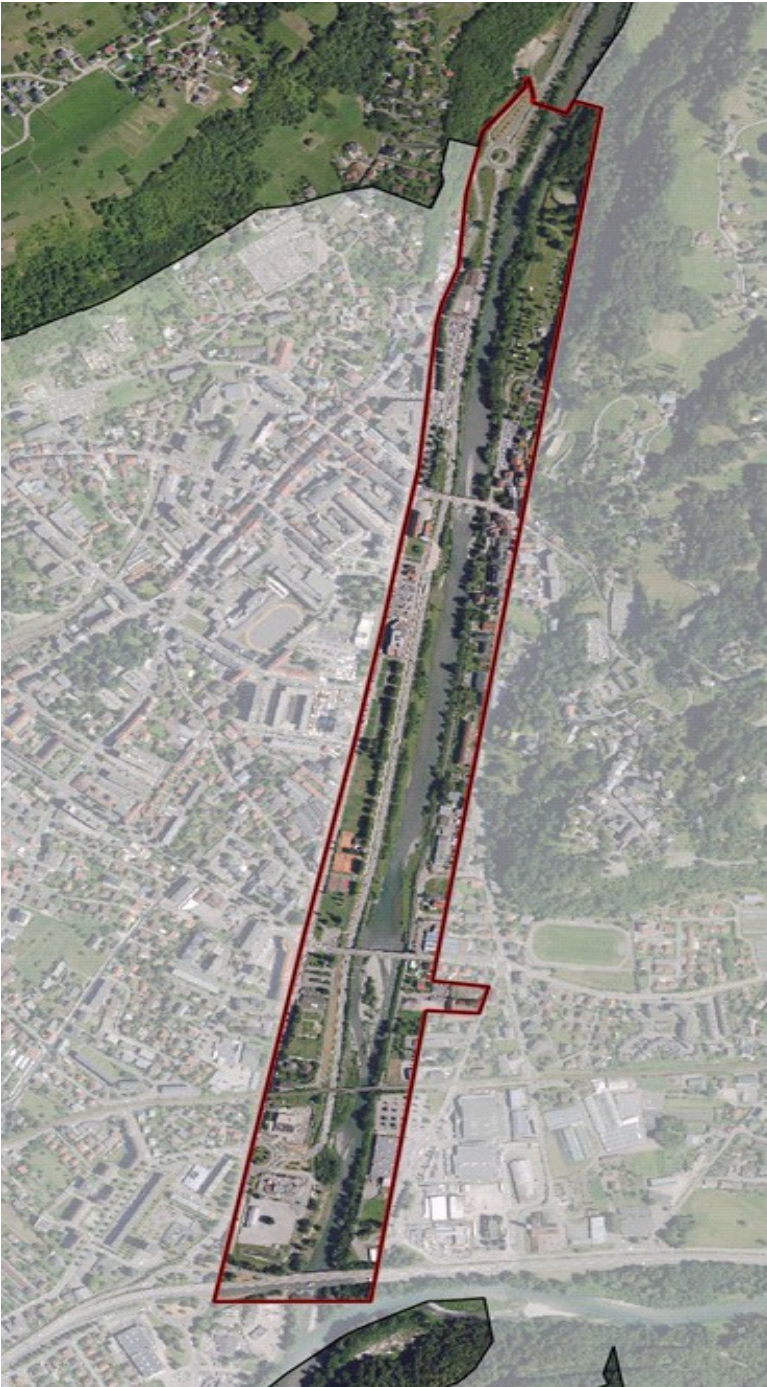
3 – SECTEUR DU NOYER

3.4 ILLUSTRATION (non opposable)



4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.1 SITUATION



Les berges de l'Arly constituent un secteur s'étirant selon un axe Nord/Sud depuis l'échangeur avec la voie rapide jusqu'au rond-point d'entrée de ville Nord. Il est composé d'un axe naturel, l'Arly, et de deux axes routiers situés en rive droite, l'avenue des Chasseurs Alpains, correspondant à la pénétrante, et la voie sur berges correspondant au contournement.

Ce secteur permet également d'assurer les liaisons Est/Ouest, entre le centre ville et la cité de Conflans, via le pont des Adoubes, ou entre la gare et la plaine de Conflans, via le pont du Mirantin. Il est en outre franchi par la ligne de chemin de fer.

Le secteur des berges de l'Arly assure l'entrée Nord et l'entrée Sud d'Albertville et constitue ainsi un site à enjeux en terme d'image pour la ville.

4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.2 ETAT DES LIEUX



L'intersection entre les avenues des Chasseurs Alpins, Jean Jaurès et le pont du Mirantin



Friche de l'ancienne piscine municipale



Direction de l'urbanisme et des services techniques



Promenade Edouard Herriot



Passerelle en encorbellement de la voie ferrée



Espace associatif



Covoiturage sauvage



Ilôt polymorphe en rive droite



Mixité des fonctions en rive gauche

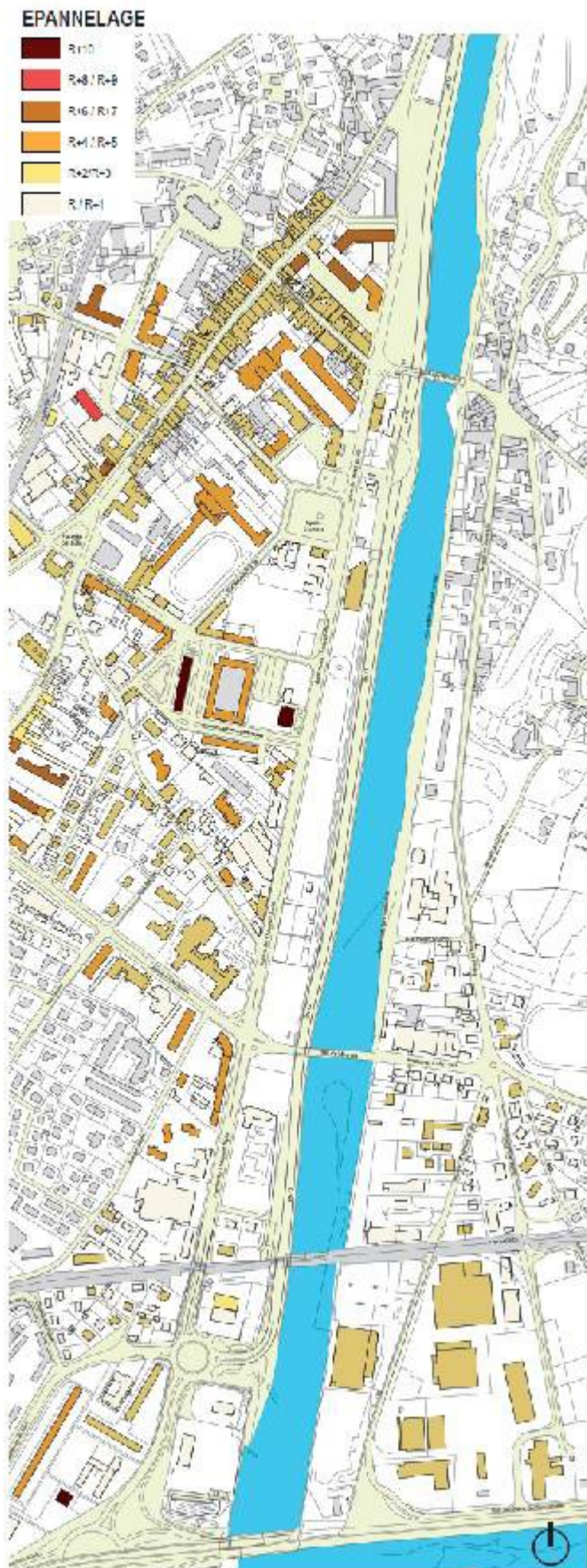
La séquence Sud de ce secteur, entre la voie rapide et le pont du Mirantin, est peu qualitative, caractérisée par un tissu urbain hétérogène (pavillonnaire, centralité du quartier du Champs de Mars, équipements publics, zone d'activités) et marquée par la présence de friches urbaines. Celle de l'ancienne piscine fait néanmoins l'objet d'un projet avec l'aménagement de 6000 m² à vocation tertiaire avec commerces en rez-de-chaussée.

La séquence centrale est caractérisée en rive droite par le secteur de la place du Pénitencier, au Sud de l'Hôtel de Ville, et en rive gauche par la cité de Conflans. Le secteur de la place du Pénitencier, dominé par son vaste parking, a vocation à être restructuré (OAP 1 - secteur Hôtel de Ville) en renforcement du centre ville. La séquence Nord est marquée en rive droite par la centralité du quartier des Adoubes.

Si la question de la revalorisation des fronts bâtis accompagnant ce secteur de part et d'autre est essentielle, les berges de l'Arly offrent également un potentiel stratégique de connexions piétonnes. En rive droite, la promenade de l'Arly et la Rotonde constituent un espace de belvédère sur la cité de Conflans. En rive gauche, la promenade Edouard Herriot est en cours de réaménagement en espace paysager de promenade. Une seule liaison piétonne, peu qualitative, permet actuellement de connecter les deux rives grâce à une passerelle en encorbellement de la voie ferrée. Bien que les berges de l'Arly se remarquent par la présence de l'eau, les fonctionnalités de flux liées à l'automobile n'apportent pas aux espaces de promenade le confort attendu par des rives naturelles.

4 - SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.2 ETAT DES LIEUX



4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Dans l'objectif, fixé au PADD, de valoriser l'identité paysagère d'Albertville et de requalifier les entrées de ville, il s'agit de reconquérir la traversée Nord/Sud par une requalification des espaces qui bordent les berges de l'Arly afin que ce secteur participe, dans un rapport identitaire, au rayonnement et à l'attractivité d'Albertville.

La nécessité de marquer une entrée de ville qualitative passe par le réaménagement et l'apaisement de l'avenue des Chasseurs Alpains. Elle sera ainsi largement plantée d'arbres d'alignement. Le côté Ouest de cette avenue devra affirmer un front bâti urbain.

L'entrée de ville Nord qui est aussi l'entrée du centre-ville d'Albertville, a une double position stratégique qui n'est à ce jour pas valorisée et fait émerger deux enjeux majeurs :

- > Une image d'Albertville peu valorisante pour les automobilistes arrivant d'Ugine,
- > Un centre-ville mal accessible et peu lisible ce qui menace sa vitalité et son tissu économique.

L'objectif des actions projetées vise à redynamiser le centre-ville d'Albertville :

- en renforçant les rues commerciales,
- en réorganisant les sens de circulation,
- en proposant des stationnements à sa périphérie,
- en développant des logements,
- en proposant une offre culturelle,
- en proposant une offre commerciale et économique.

Il s'agit également de faciliter les circulations sur le quai des Allobroges (en permettant notamment des demi-tours aisés) et d'intégrer la possibilité de la création d'une voie pour faciliter l'accès vers la commune de Pallud.

L'opération de la place du Pénitencier (OAP 1-Hôtel de Ville) engage une évolution, qui devra se poursuivre vers le Sud en suivant les opportunités foncières. Le côté Est de l'avenue des Chasseurs Alpains sera conforté en un secteur ouvert constituant un parc urbain linéaire, ponctué d'équipements de plein air et d'espaces pouvant accueillir des événements, à proximité immédiate du centre ville, tout en bénéficiant de l'ouverture visuelle sur Conflans et de la perspective au Nord vers le Beaufortain. Cet espace de parc continu entre les deux entrées de ville Nord et Sud apportera une qualité et une ambiance urbaine rare, de ville tournée vers son paysage, et constituera un élément fort d'attractivité et de qualification de la future façade bâtie sur l'avenue des Chasseurs Alpains. Cette coulée verte sera étendue sur les terrains de l'ancienne piscine (11 000 m²), réservés à un secteur économique de bureaux et services.

L'espace de la Rotonde constituera un point focal par l'aménagement d'un vaste parvis au devant de la mairie, Des espaces libres et des gradins pour l'accueil d'événements divers, des jardins thématiques, expositions temporaires et fontaines pour la détente et la rêverie, des tonnelles/kiosques/halles pour la rencontre et la discussion, des espaces ludiques pour toutes les générations (skate park, jeux de boules, ...) seront autant de lieux potentiels pour l'animation ponctuelle ou quotidienne. Ce parc devra aussi être un lieu de proximité pour le quartier du centre ville. Des jeux d'enfants, des tables, de nombreux bancs au soleil ou ombragés devront ponctuer l'esplanade.

Les berges de l'Arly sont également un secteur à valoriser pour des pratiques de mobilités douces. L'accueil d'une voie verte permettra un réaménagement de la promenade Edouard Herriot, au contact de l'eau,

En rive gauche, l'éventuelle libération des terrains occupés par la Direction de l'Urbanisme et des Services Techniques permettra d'envisager une opération de logements d'habitat de qualité. L'accès sera aménagé depuis le chemin de la Pierre du Roy. Dans un objectif de circulation interne apaisée, il est souhaité que les accès véhicules soient restreints et gérés strictement. L'opération pourra accueillir différents habitat : maisons groupées, habitat intermédiaire, petits collectifs.













L'aménagement de l'entrée Nord en bordure Est de la RD1212 et en amont du carrefour giratoire visera à proposer une offre complémentaire de places de stationnement dédiées au covoiturage. Cet espace paysagé sera accompagné d'une aire de repos. Cet emplacement stratégique est facilement accessible et situé à proximité de la voie sur berges.

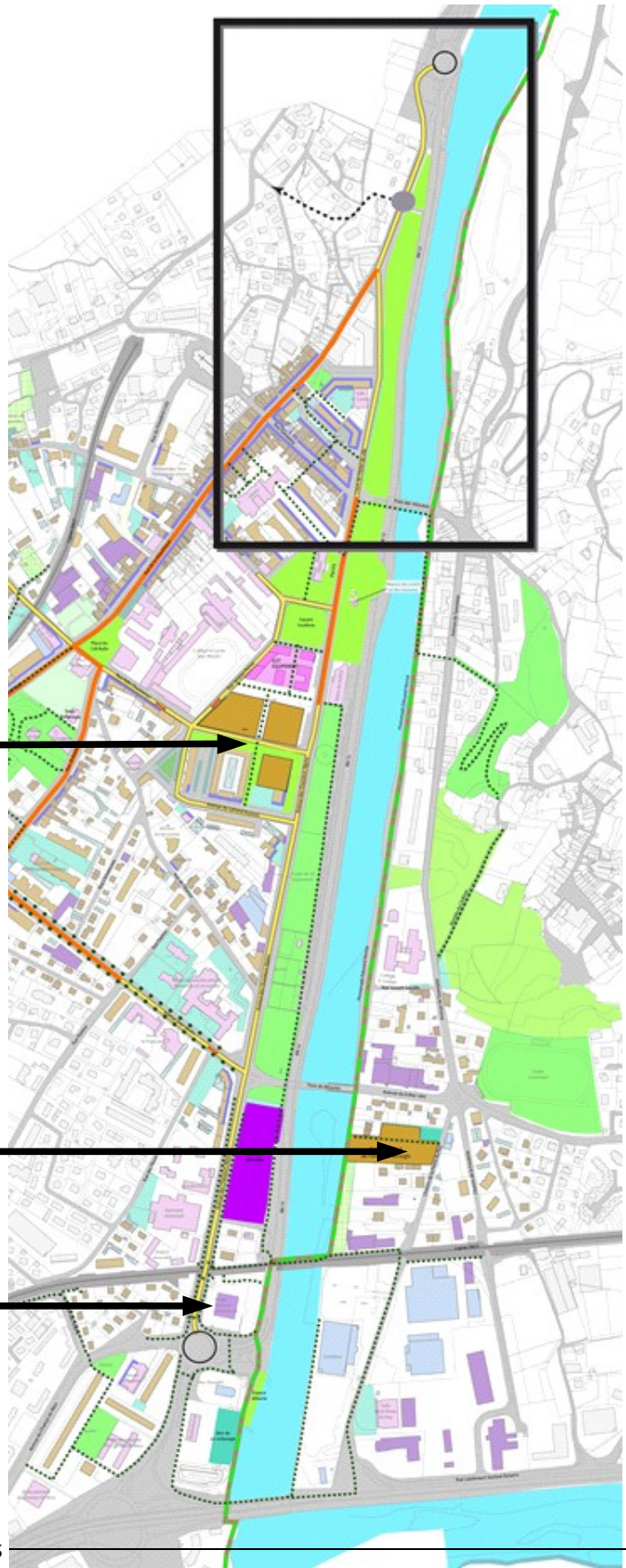
La dimension environnementale de cet ensemble, par ailleurs répertorié en tant que zone humide, doit être intégrée dans le cadre du projet qui devra, dans le même temps, concilier les enjeux de mise en valeur tout en préservant l'espace de mobilité de la rivière. Aussi, tout aménagement devra-t-il garantir une certaine transparence hydraulique.

4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Zoom : entrée de ville Nord

 Logements	 Espaces publics requalifiés
 Équipements	 Nouveaux îlots logements
 Commerces	 Nouvelles activités
 Activités	 Modes doux
 Stationnements	 Véloroute
	 Requalification ou création de voirie
	 Zone 30



Vue OAP n°1 : Hôtel de ville

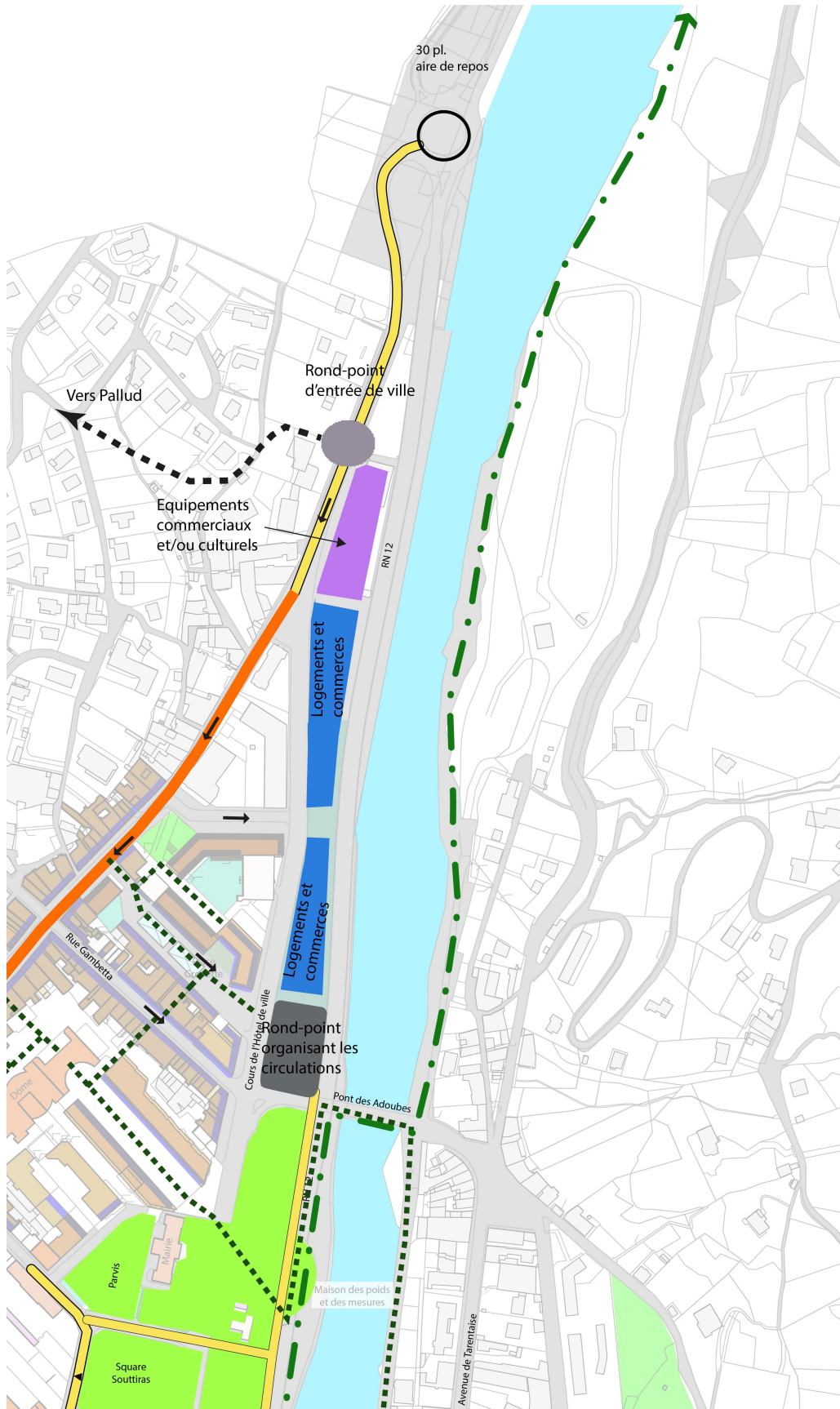
Tènement Chemin de la Pierre du Roy



Bâtiment réalisé

4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY – ZOOM ENTREE DE VILLE NORD

4.4 ILLUSTRATION (non opposable)



4 – SECTEUR DES BERGES DE L'ARLY

4.4 ILLUSTRATIONS (non opposable)



Un espace ouvert pour des événements

Des espaces de rencontre et de discussion

Des lieux de proximité pour le futur quartier



Une promenade urbaine

Une halle / ombrière / tonnelle / kiosque à musique / Café littéraire



Un parc à l'échelle de la ville

Terrasse / Gradins / Théâtre de plein air

Un jardin de sculptures – expositions / Valoniser les berges



Des lieux d'évasion, de réverie / des jardins théâtraux

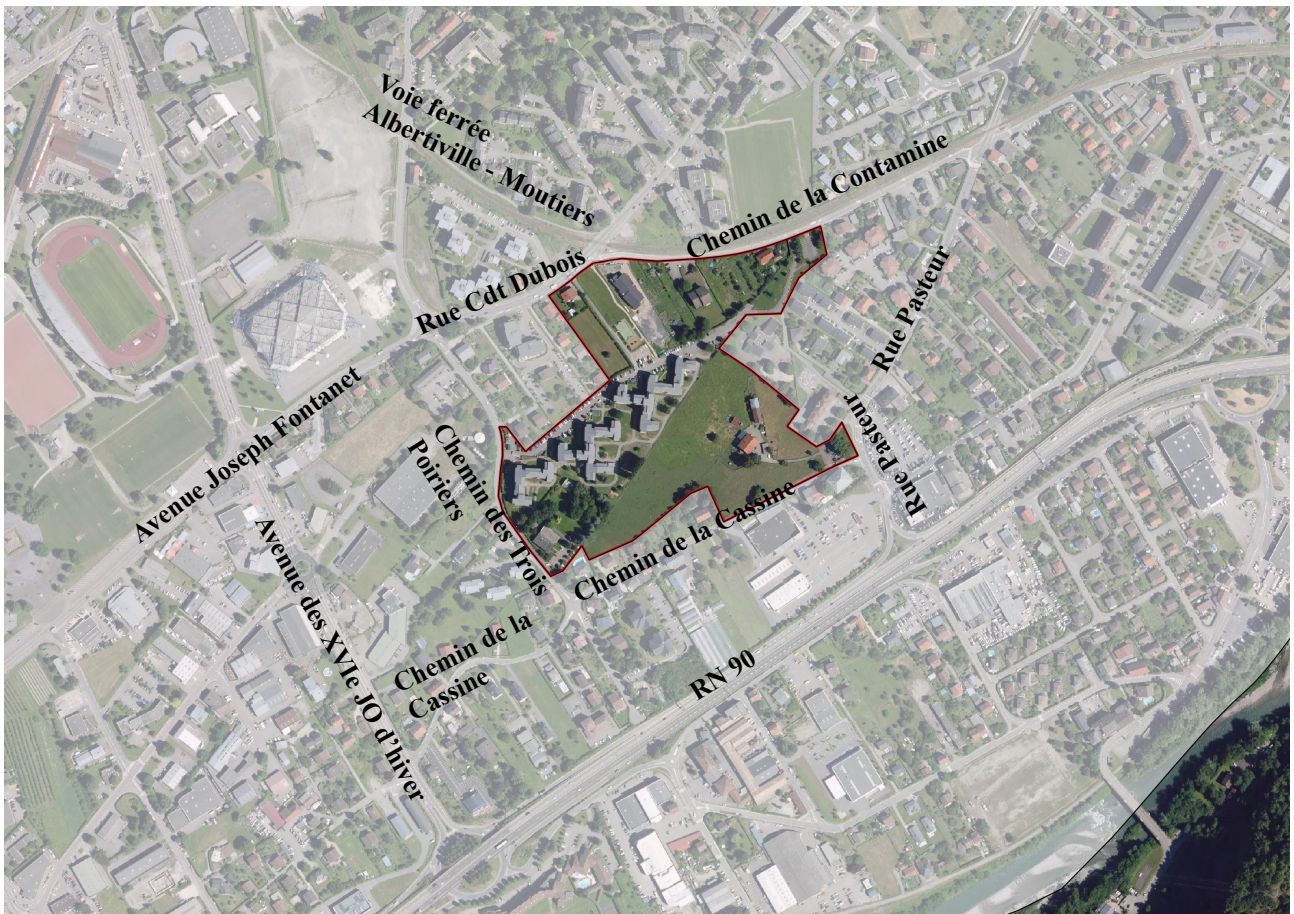
Des espaces ludiques pour toutes les générations



La passerelle vers les pentes de Conflans

5 – SECTEUR CONTAMINE

5.1 SITUATION



Le quartier de la Contamine se situe entre la RN 90 et la ZA du Chiriac, au Sud,Sud-Ouest, le Val des Roses et le Parc Olympique au Nord, Nord-Ouest, le Champ de Mars à l'Est.

Il est desservi à l'Ouest par l'avenue des XVIème Jeux Olympiques d'Hiver, au Nord par l'avenue Joseph Fontanet et à l'Est par la rue Pasteur.

Une seule voie Est/Ouest, constituée du chemin de la Cassine, relie l'avenue des XVIème Jeux Olympiques d'Hiver à la rue Pasteur.

Le chemin des Trois Poiriers, connecté à l'Avenue Joseph Fontanet au Nord, se termine en impasse au Sud, ne débouchant pas sur la RD90.

5 – SECTEUR CONTAMINE

5.2 ETAT DES LIEUX



Le site de la Contamine



Les immeubles de logements sociaux de la Contamine (secteur A.N.R.U)

L'OAP – Secteur de la Contamine, d'une surface totale de 66 501 m², est composé :

- Du grand ensemble de logements sociaux "La Contamine" composé de 244 logements occupant un tènement de 29 572 m² en partie Ouest du secteur d'OAP : ensemble d'habitat social retenu en 2016 par l'A.N.R.U. (Agence Nationale de Renouvellement Urbain – voir le périmètre retenu ci-après). Les immeubles imposant dans le paysage, en R+6, devraient être progressivement détruits à partir de 2019.
- D'un tènement agricole de 25 268 m², en prairies permanentes, enclavé au sein du quartier, et d'une ancienne ferme à l'Est des immeubles. Il jouxte le petit pôle commercial, rue de la Cassine.
- D'équipements publics, au Nord, avec le centre culturel et l'aire de jeux, l'Ecole de la plaine.

Si l'ensemble commercial, rue de la Cassine vient agrémenter la vie des habitants du quartier, il ne constitue pas pour autant une polarité urbaine structurante.

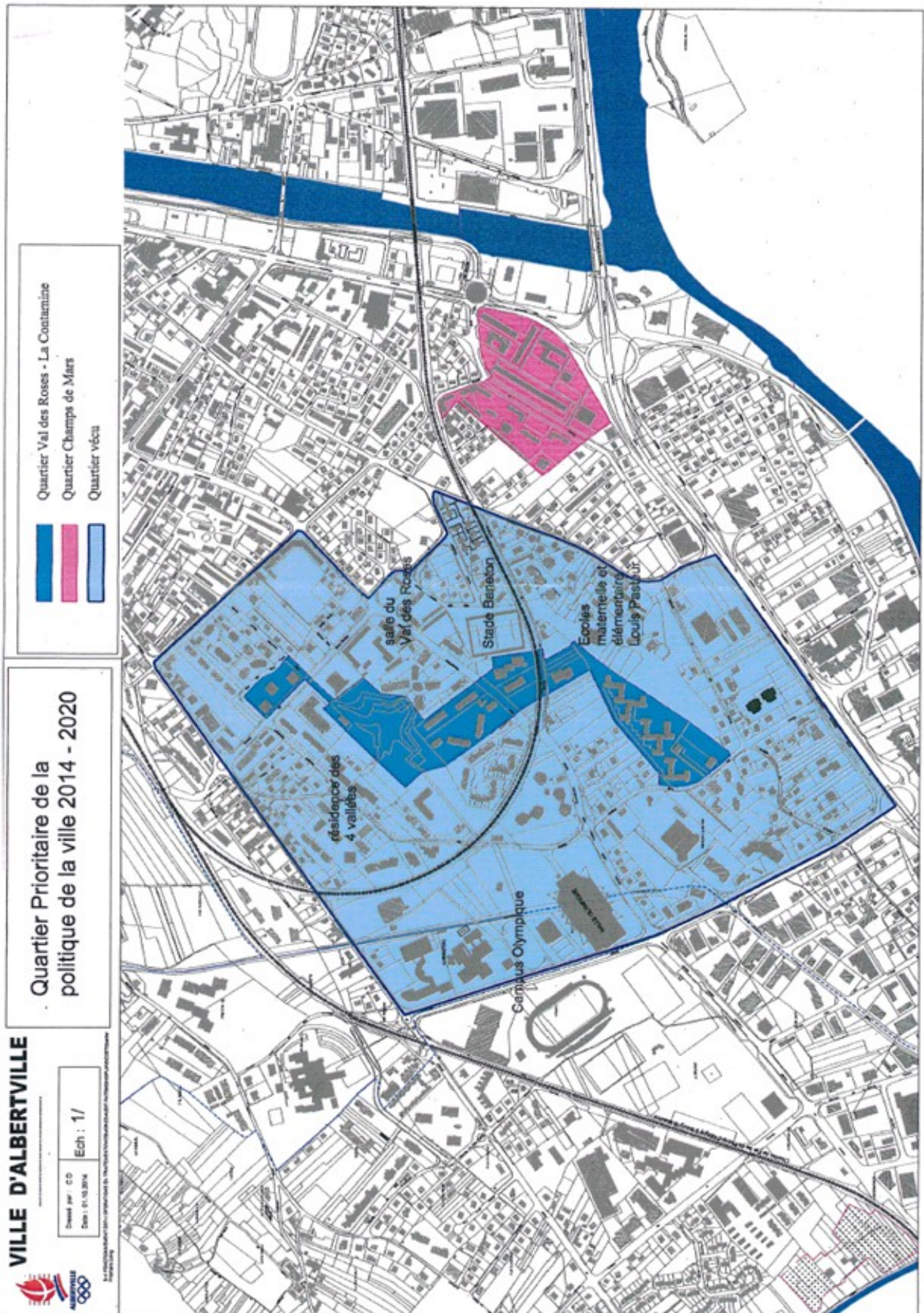
Le maillage viaire est insuffisant : le quartier de la Contamine paraît enclavé au coeur de ce vaste îlot.

La démolition envisagée des immeubles et la présence de tènements fonciers non bâtis, présentent un atout considérable pour l'évolution et la restructuration urbaine de ce secteur.

Le secteur entre par conséquent dans le cadre d'une réflexion globale de restructuration urbaine et d'une étude d'urbanisme qui ont conduit à l'évolution du périmètre et du schéma de composition initial de l'OAP – Secteur de la Contamine.

5 - SECTEUR CONTAMINE

Quartier prioritaire de la politique de la ville 2014-2020



5 – SECTEUR CONTAMINE

5.2 ETAT DES LIEUX

EPANNELAGE



FONCTIONS



5 – SECTEUR CONTAMINE

5.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Dans le respect des orientations de l'objectif fixé au PADD de renforcer sa centralité, Albertville doit notamment favoriser l'accès aux pôles touristiques, capter de nouveaux habitants et offrir tous les services, commerces et équipements d'une ville centre.

La démolition progressive de la Contamine (dès la phase 1 en 2019) permet d'engager le quartier dans une dynamique nouvelle, de renouvellement urbain, à l'échelle de l'agglomération, capable de fédérer les espaces urbains au Sud de la voie ferrée (Champs de Mars, entrée de ville).

Il s'agit sur le secteur d'OAP La Contamine de :





- Désenclaver ce quartier en créant un nouveau réseau viaire structurant : une voie nouvelle Est-Ouest à créer reliant la rue Commandant Dubois à la rue de la Cassine, ainsi qu'une voie de desserte secondaire Nord-Sud reliant la voie nouvelle structurante au chemin des Trois Poiriers.
- Relier par mobilités douces le quartier de la Contamine au quartier du Val des Roses et au Champ de Mars.
- Diversifier l'habitat (en typologies et en produits) au fur et à mesure de la démolition des constructions existantes, implanter de nouvelles activités de services, des commerces de proximité et des équipements publics, capables de renouveler durablement l'image de la Contamine sur un périmètre élargi.
- Agrémenter le nouveau quartier d'espaces publics et d'espaces verts.

5.3 OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT





 Périmètre d'application de l'OAP

Accessibilité, modes doux et stationnement

-  Voie existante à conserver
-  Principe de voie structurante principale à créer connectant la rue de la Cassine à la rue du Commandant Dubois - Voie aménagée de trottoirs sur au moins un côté
-  Principe de voie secondaire à créer, reliant le Chemin des Trois Poiriers à la voie nouvelle structurante. Voie plantée (alignement d'arbres de part et d'autre de la voie)
-  Principes de continuités piétonnières à créer, reliant la Contamine au quartier du Val des Roses et au Champ de Mars

Vocation et composition urbaine

-  Habitat diversifié (en typologies et produits) : collectif, intermédiaire, individuel groupé dense.
Hauteur maximum : R+3
Activités de services, commerces de proximité et équipements publics
-  Espaces publics

Programmation :

Zone ouverte à l'urbanisation dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble

LE VOLET PROGRAMMATION

Le PLU doit permettre de produire du logement « **abordable** ».

Les programmes de logements intermédiaires et de collectifs tels qu'ils sont décrits dans les orientations d'aménagement devront comporter une offre en accession sociale destinée notamment aux jeunes ménages et aux familles en constitution.

L'adaptation au vieillissement

Une partie de l'offre à produire sur la commune devra être adaptée aux besoins des personnes âgées autonomes. Cette offre sera développée sur les sites dans le centre à proximité des commerces et des services et plus particulièrement dans les zones de renouvellement urbain du centre.

La qualité énergétique des constructions

La faible qualité énergétique des logements représente actuellement une source de dépense importante pour les ménages et accentue la précarité sociale. Aussi, tous les logements qui seront produits dans le cadre des sites soumis aux précédentes orientations d'aménagement devront présenter une performance énergétique supérieure à la norme BBC. Une dépense énergétique maximale de 30kwh/m²/an devra être recherchée pour tous les programmes de construction de ces sites (le référentiel 2011 mis en place par la région Rhône Alpes est l'objectif recherché pour la qualité environnementale des constructions).

La qualité résidentielle des constructions

Tous les logements décrits comme relevant de l'habitat intermédiaire dans les orientations d'aménagement devront disposer d'un espace extérieur privatif (grandes terrasses ou des espaces de pleine terre). Tous les programmes de construction devront réserver des espaces extérieurs collectifs aménagés destinés à la détente et aux jeux d'enfants.

L'accessibilité des logements et du stationnement pour les personnes à mobilité réduite

Conformément à la réglementation en vigueur et à l'axe 4 du PADD, l'accessibilité des logements et du stationnement pour les personnes à mobilité réduite devra être prise en compte dans chaque opération de construction.

L'HABITAT INTERMEDIAIRE

LES PRINCIPES

Quatre des orientations d'aménagement sont axées sur le développement d'un habitat intermédiaire, qui vise une densification résidentielle, tout en préservant l'attrait de l'habitat individuel. Il s'agit d'optimiser la ressource foncière par une forme urbaine adaptée au contexte urbain. Il convient de donner une définition de ce type d'habitat tel qu'il est envisagé dans le cadre du PLU de la commune.

Définition de l'habitat intermédiaire : *logements agrégés soit horizontalement soit verticalement, mais ayant chacun une entrée privative, et un espace extérieur privatif (jardins, ou terrasses) pouvant être considéré comme un espace à vivre en prolongement du logement (suffisamment dimensionné pour ce faire). La disposition des logements doit permettre de contrôler les vis-à-vis de façon à minimiser la gêne entre les occupants. Cet habitat doit aussi réserver des espaces extérieurs collectifs non dévolus à la voiture et qui devront être de véritables lieux de vie.*

Sur la commune d'Albertville, l'habitat intermédiaire s'associe à une qualité environnementale : habitat économe en énergie, récupération et gestion des eaux pluviales, recours aux énergies renouvelables, éco-construction.

Cet habitat devra prendre en compte le contexte topographique dans lequel il s'implante et composer un ensemble de qualité architecturale. En aucun cas les constructions standardisées même accolées ou groupées ne peuvent être considérées comme de l'habitat intermédiaire.

L'utilisation du bois dans la construction doit être privilégiée et constituer une large part des matériaux mis en oeuvre (structure, clos couvert, second oeuvre).

Les photos pages suivantes illustrent cette notion d'habitat intermédiaire.

L'HABITAT INTERMEDIAIRE

LES IMAGES DE REFERENCE



Cité Wagner à Mulhouse - Atelier Ott Collin et Julien Defer Architectes



Logements à Rézé - Barra Lambot Architectes



Logements à Tricnac - Drodolot Architectes

Saint Denis - Gazeau Architectes



OFIS Architekti



Logements à Broelberg - GIGON GUYER Architectes

L'HABITAT INTERMEDIAIRE

LES IMAGES DE REFERENCE



Logements à Béthune - FRES Architectes



Logements à Nantes - INSITUArchitectes



Logements à Affoltern - Metron Architectes

AUTRICHE - VOLCKER GRIENKE&COMPANY Architectes



Logements à Broelberg - GIGON GUYER ARCHITECTES

Meteon Architectes

Accessibilité

Tous les aménagements y compris extérieurs devront permettre une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Implantation des constructions

Les nouvelles constructions s'implanteront avec le sens général des faîtages ou la plus grande longueur, exposés au Sud de façon à permettre une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Les constructions seront agrégées verticalement ou horizontalement.

Dans cette conception, les implantations devront aménager des espaces d'intimité contrôlant les vis-à-vis soit par des décalages et des décrochés dans les volumes.

Confort thermique des constructions

Une végétalisation des pieds de façade (bande de pleine terre plantée) sera réalisée. Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire.

Les façades exposées au soleil bénéficieront de protections solaires (casquettes, débord de toiture, brise-soleil, pergolas etc.) pour renforcer le confort d'été.

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), la mise en oeuvre d'un habitat passif, ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

Les stationnements

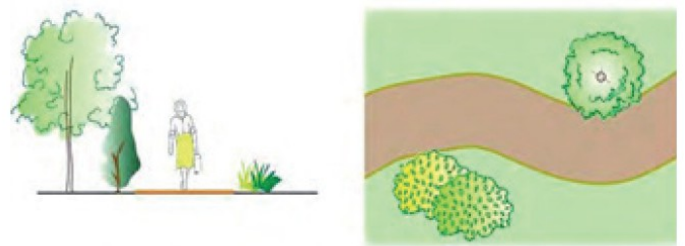
Les stationnements de surface seront limités, ils seront en majorité intégrés à la construction ou en sous-sol.

L'aménagement devra prévoir un stationnement sécurisé et abrité pour les cycles en capacité cohérente avec les occupations (au moins un emplacement par logement). Ces stationnements pourront être collectifs ou individualisés.

Liaisons douces

Des circulations réservées aux piétons et aux cycles seront aménagées de façon à créer des parcours continus selon les principes déterminés dans le schéma. Les parcours piétons / cycles (mixité des usages) indépendants des voiries auront une largeur minimale de 3 m dégagée de tout obstacle et seront intégrés dans une bande plantée. Un profil de celui présenté ci-après pourra être mis en oeuvre. L'aménagement de ces parcours devra intégrer un confort thermique par l'ombrage des arbres.

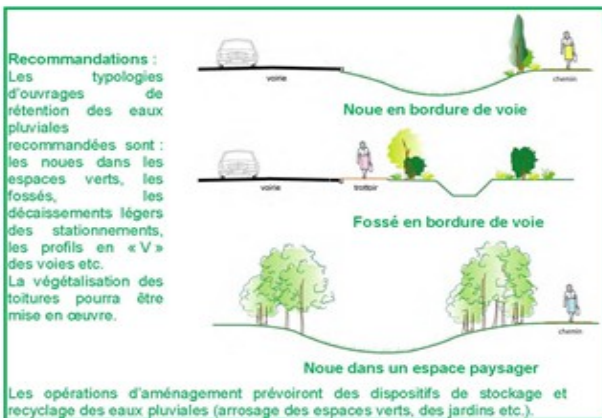
Chemin intégré dans un espace vert



Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi, une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle devra être mise en oeuvre par :

- une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de noues, de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires seront revêtues de matériaux drainants.
- l'aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) de façon à stocker temporairement les eaux. A cette fin, les principes recommandés ci-après pourront être mis en oeuvre.



Les espaces collectifs

Chaque opération devra intégrer des espaces verts collectifs aménagés (allée plantée, courées, aires de jeux). Ces espaces devront bénéficier d'un aménagement paysager, et ne pas constituer des délaissés.

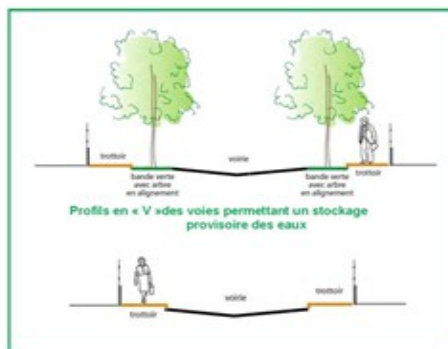
Maintien de la structure paysagère du site

Les haies et alignements végétaux identifiés au schéma d'orientation devront être préservés et intégrés à l'aménagement.

Insertion et traitement paysagers

- Les bandes de stationnement qui seraient aménagées le long des voies seront fragmentées tous les 3 ou 4 stationnements par une bande (2.5 m minimum de long) plantée d'arbustes en bosquet.
- Les autres espaces de stationnement seront aussi plantés d'arbres à haute ou moyenne tige à raison d'un arbre pour 4 places.
- Les clôtures participent à l'espace collectif, un soin particulier devra leur être apporté. Ainsi, elles seront constituées de haies bocagères libres et d'espèces variées. En cas de nécessité, ces haies pourront être doublées d'un grillage (noyé dans la haie).
- Les haies seront constituées d'essences variées (au minimum 3 espèces distinctes) et avec au minimum 50% d'espèces caduques. Les haies monospécifiques sont prosrites. Les espèces de type thuya, cupressocyparis, chamaecyparis et laurier palme sont interdites notamment en haies monospécifiques. En effet, ces espèces constituent des effets de masques (murs végétaux) peu attractifs pour les piétons.

Les haies bocagères libres

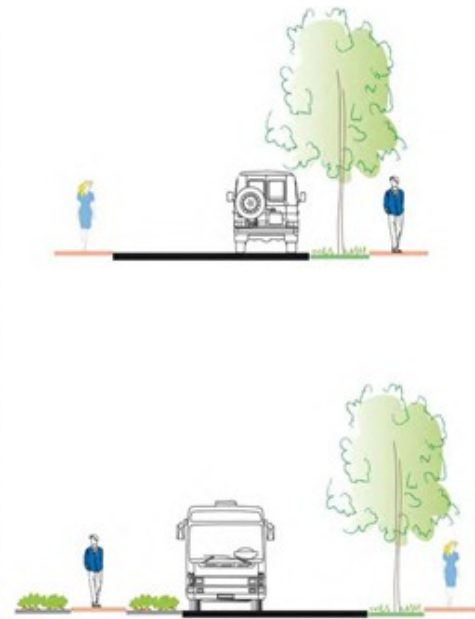


PRINCIPES D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX

- Les espaces verts collectifs seront traités par plantation d'espèces rustiques nécessitant peu d'arrosage : par exemple une prairie fleurie et/ou de végétaux couvre-sols. Des arbustes seront plantés en bosquets.
- Les bassins de rétention des eaux pluviales, les noues et les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager.

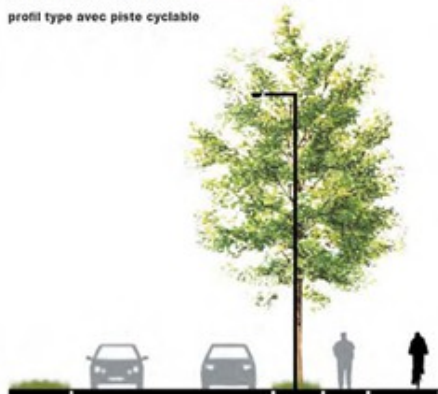
Dimensionnement et traitement des voiries internes

Les voies internes devront intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux cycles hors des chaussées. Elles devront éviter les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. Ainsi, les espaces le long des voies seront plantés d'arbres en alignement, ou de bandes vertes enherbées pouvant intégrer des noues, fossés, et cheminements piétons et cycles.



profils de voirie

profil type avec piste cyclable



profil type sans piste cyclable

