



# 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

MAÎTRE D'OEUVRE DU PLU	URBEO <small>URBANISME</small>



<b>PRÉAMBULE</b>	<b>5</b>
<b>OAP SECTORIELLES</b>	<b>7</b>
OAP N°1 - CHEMIN DE COLIGNON	11
OAP N°2 - PRAIRIE SOUS-VILLAGE NORD	17
OAP N°3 - LES SORBIERS	21
OAP N°4 - CENTRE - GROUPE SCOLAIRE	27
OAP N°5 - L'ACQUIT OUEST	33
OAP N°6 - LE GRAND PRÉ	39
<b>OAP SECTEUR D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>45</b>
OAP SECTEUR «A» - NOISETIER - GRATELOUP	49
OAP SECTEUR «B» - VOSOINETTE NORD	55
OAP SECTEUR «C» - CHEZ JEANNET	61
OAP SECTEUR «D» - PRAIRIE-SOUS-VILLAGE EST	67
OAP SECTEUR «E» - QUARTIER GARE	73
OAP SECTEUR «F» - LE VERNAY	81
<b>OAP THÉMATIQUE - ENVIRONNEMENT &amp; PAYSAGE</b>	<b>87</b>
<b>OAP THÉMATIQUE - PATRIMOINE</b>	<b>91</b>
BÂTIS TRADITIONNELS DES XVIII <sup>ÈME</sup> -XIX <sup>ÈME</sup> SIÈCLES	95
BÂTIS DES ANNÉES 50	105
<b>OAP THÉMATIQUE - MOBILITÉ ET ESPACES PUBLICS</b>	<b>111</b>
PLAN D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS	115
TRAITEMENT DES VOIES ET DES ESPACES PUBLICS	123



## PRÉAMBULE

---

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles sont établies en cohérence avec les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 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 et assurer le développement de la commune ;
- 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 ;
- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte.

Les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme en termes de « compatibilité », c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir de contradiction majeure entre l'orientation et la mesure d'exécution. Autrement dit, les projets ne doivent pas remettre en cause les orientations. Mieux, les projets doivent les mettre en oeuvre.

Le PLU de Valleiry comprend différents types d'OAP :

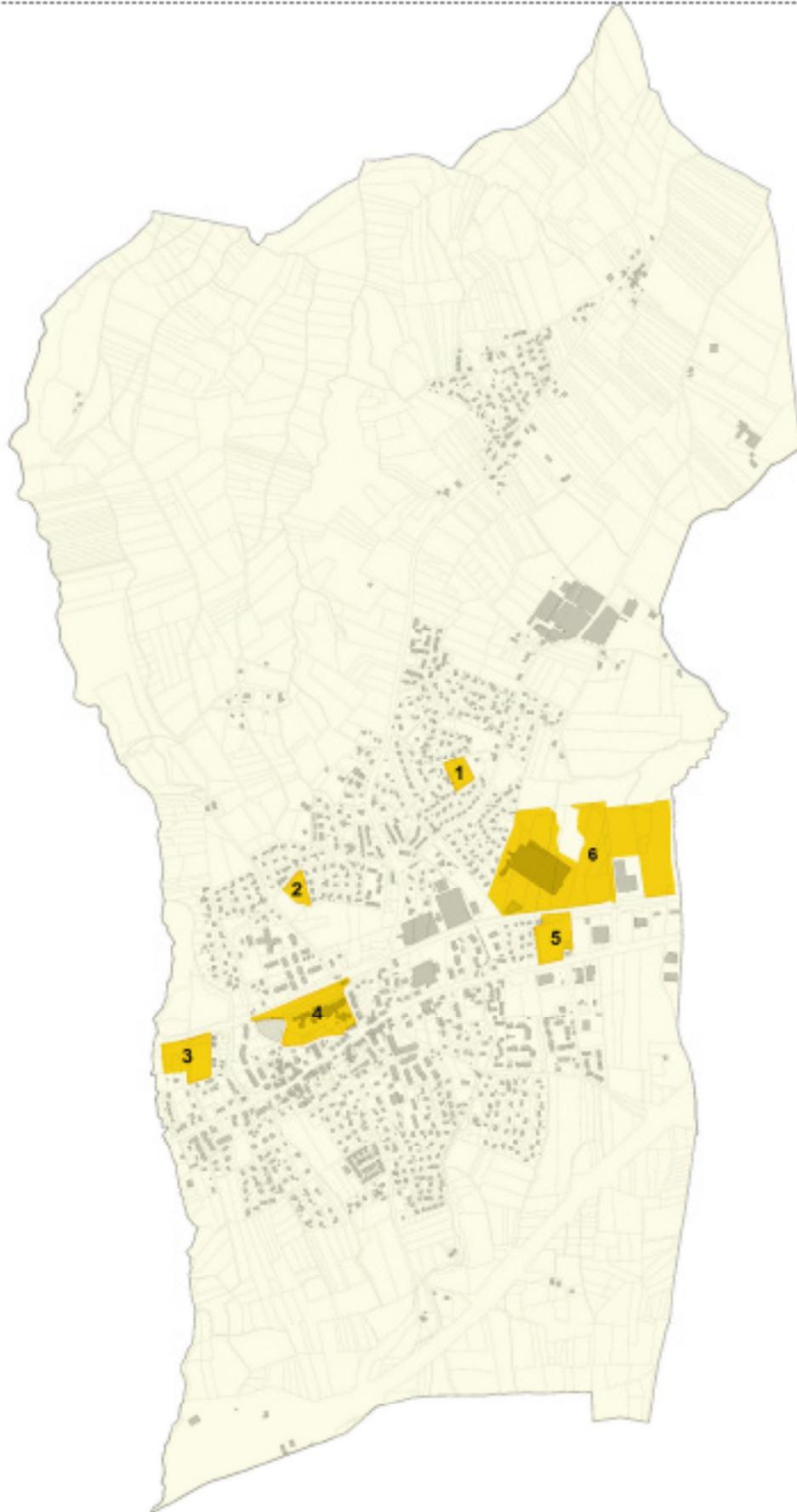
- des **OAP sectorielles** visant à encadrer l'aménagement et les constructions sur des secteurs déterminés de la commune,
- des **OAP de secteurs d'aménagement** situés en zones urbaines (zones U) ou à urbaniser (AU),
- des **OAP thématiques** visant à définir les modalités d'application de principes généraux édictés à l'échelle de la commune. Trois OAP thématiques sont développées :
  - *OAP Thématique « **Environnement & Paysage** » visant à garantir l'intégrité des corridors écologiques et l'insertion paysagère de certains programmes,*
  - *OAP Thématique « **Patrimoine** » visant à préserver les caractéristiques architecturales et à encadrer les mesures de réhabilitation du patrimoine bâti,*
  - *OAP Thématique « **Mobilité** » visant à définir l'armature des réseaux de déplacements de Valleiry et les caractéristiques des principaux espaces publics.*



# CHAPITRE 1

## OAP sectorielles

**LOCALISATION DES SECTEURS SOUS À ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES**



## INTRODUCTION

---

D'après l'article R.151-6 du code de l'urbanisme : « Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité » dans le règlement graphique.

Six secteurs sont soumis à Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles, il s'agit de :

- OAP sectorielle n°1 - Chemin de Colignon
- OAP sectorielle n°2 - Prairie-sous-village Nord
- OAP sectorielle n°3 - Les Sorbiers
- OAP sectorielle n°4 - Centre - groupe scolaire
- OAP sectorielle n°5 - L'Acquit Ouest (zone d'activités économiques)
- OAP sectorielle n°6 - Le Grand Pré (zone d'activités économiques)



# OAP SECTORIELLE N°1

## Chemin de Colignon

**DÉLIMITATION DU SECTEUR N°4 SOUS À CAP**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTORIELLE N°1 : CHEMIN DE COLIGNON

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP n°1 porte sur un secteur de 4870 m<sup>2</sup> qui se situe en périphérie Nord du bourg de Valleiry. Le secteur correspond actuellement à une pelouse tondue (ancienne prairie de fauche) à très faible enjeu écologique. Le secteur s'inscrit au sein d'un quartier résidentiel, de faible densité. Il est desservi par au Nord par le chemin rural de Colignon. Le secteur se situe à la jonction de lotissements pavillonnaires qui se tournent le dos : ceux-ci fonctionnent en vase clos et n'opèrent aucun lien entre eux.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le « Chemin de Colignon » constitue un secteur de développement urbain secondaire à l'échelle de la ville. Les principaux objectifs qui doivent guider l'aménagement du site sont :

- la mise en oeuvre d'un maillage viaire permettant de relier les différents quartiers et la création de liaisons douces,
- la création d'espaces verts de respiration.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - GAP SECTORIELLE N°1 : CHEMIN DE DOUGLON**



**Typologie d'Habitat**

 Habitat individuel

**Espaces publics**

 Liaisons piétonnes

 Voie de desserte véhicule

 Localisation de parking collectif

 Espace public

 Espace public végétalisé

 Percée ou Continuité végétale

## ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

### **Programme de construction**

- Le secteur est voué à accueillir des constructions à usage résidentiel.
- 7 logements devront être réalisés a minima sous la forme d'habitat individuel (soit une densité comprise entre 15 et 20 lgt/ha).

### **Programme d'aménagement**

- Un cheminement piéton Nord-Sud sera créé. Il permettra de relier le chemin de Colignon à la rue des Violettes.
- Cette liaison douce pourra être support pour une voie de desserte de plusieurs lots d'habitation. La voie de desserte devra s'approcher du profil type des voies n°1 (définies dans l'OAP thématique mobilité).
- Un parking paysager sera créé en entrée d'opération, en lien avec le chemin de Colignon. Celui-ci assurera les besoins en stationnement de l'opération globale. Il sera desservi par une voie mixte piéton / véhicule.
- Une « échappée visuelle et végétalisée » (=espace dépourvu d'obstacles et de plantations) reliera la liaison douce Nord-Sud et mettra en perspective la terminaison de l'impasse de la rue de la Châtaigneraie.



# **OAP SECTORIELLE N°2**

## Prairie-sous-Village Nord

**DÉLIMITATION DU SECTEUR N°2 SOUS À CAP**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTORIELLE N°2 : PRAIRIE SOUS VILLAGE NORD

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP n°2 porte sur un secteur de 3960m<sup>2</sup>. Ce secteur se situe au Nord du site de Prairie-sous-Village. Il est dominé par une prairie de fauche et de pâture. Le secteur s'inscrit dans une enclave agricole au sein de l'enveloppe urbanisée de la ville. Il se positionne à l'articulation de plusieurs lotissements pavillonnaires de la rue Rosset et vient en prolongement, au-delà d'une zone naturelle, à l'un des principaux secteurs de développement de la commune : Prairie-sous-Village Est.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

La Prairie-sous-village Nord s'inscrit dans le prolongement d'un secteur prioritaire du développement communal. Il a vocation à accompagner le renforcement de l'urbanisation des secteurs pavillonnaires.

Plusieurs objectifs sont au coeur de l'aménagement du site :

- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti,
- la préservation des milieux naturels remarquables (telle la zone humide) et des continuités écologiques au sein du tissu urbain,
- la production renforcée et la diversification de l'offre en logements.

### ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

#### **Programme de construction**

- L'urbanisation du site pourra être réalisée au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'aménagement.
- Le programme de construction comprend la réalisation de 8 logements individuels ou individuels groupés environ (soit une densité comprise entre 20 et 25 lgt/ha) venant en continuité des formes bâties des lotissements voisins.

#### **Programme d'aménagement**

- Le site sera desservi par une voie greffée à la rue du pré Rosset.
- Des cheminements piétons pourront relier l'espace de continuité écologique à l'Ouest et le secteurs d'aménagement.
- La gestion des eaux pluviales à ciel ouvert sera privilégiée dans la conception des espaces collectifs (création de noues paysagères ou autres dispositifs de valorisation de l'eau). Les fossés en eau alimentant la zone humide devront être maintenus ou reconstitués et participer au réseau hydraulique du quartier.



# OAP SECTORIELLE N°3

## Les Sorbiers

**DÉLIMITATION DU SECTEUR N°3 SOUS À CAP**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTORIELLE N°3 : LES SORBIEIS

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP n°3 porte sur un secteur de 1,49 hectares qui se situe à l'extrémité Ouest de la commune. Le secteur correspond d'une part à une prairie de fauche, d'autre part à un terrain cultivé (monoculture de céréales). Le tènement se situe en limite avec des boisements (chênaie pédonculée et plantations d'épicéa). Quelques vieux arbres fruitiers avec de petites cavités sont relevés.

Le secteur s'inscrit entre la ripisylve du Nant de Vosogne à l'Ouest et un secteur d'habitat individuel contemporain à l'Est. Il est limité au Nord par la voie ferrée. Au Sud, des secteurs pavillonnaires disparates délimitent le secteur. Le terrain est desservi directement par une voie principale (chemin du Sorbier) qui se prolonge par un ancien chemin rural. Ce dernier divise le terrain en deux. Une amorce de voie en impasse (rue des Merles) est à proximité du site. Toutes les amorces viaires se greffent à la RD1206.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le secteur des Sorbiers est un site de développement urbain secondaire à l'échelle de la ville. Son aménagement doit répondre à plusieurs objectifs :

- renforcer le nombre et diversifier l'offre en logements du secteur,
- renforcer les exigences énergétiques dans le bâti,
- maintenir la qualité des ripisylves et boisements,
- créer un maillage viaire et des liaisons douces permettant de relier les différents quartiers.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTORIELLE N°3 : LES SONDIERES**



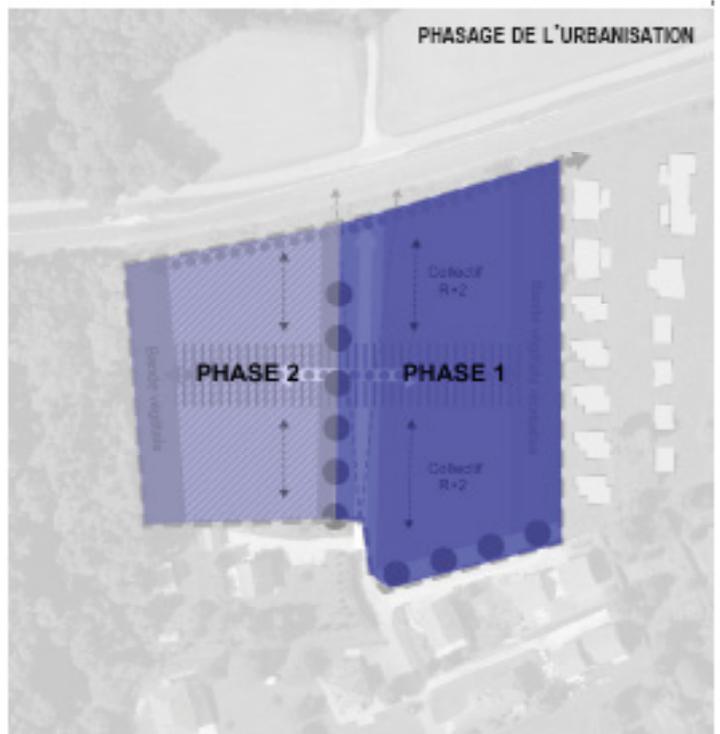
**Typologie d'Habitat**

-  Mixité individuel groupé / collectif
-  Collectif

**Espaces publics**

-  Liaisons piétonnes
-  Voie de desserte véhicule
-  Espace public
-  Espace public végétalisé
-  Percée ou Continuité végétale
-  Plantation
-  Cône de vue vers les Monts Jura

**PHASAGE DE L'URBANISATION**



## ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

### **Programme de construction**

- Il est voué à accueillir principalement des constructions à usage résidentiel,
- 80 logements devront être réalisés (soit une densité comprise entre 55 et 60 lgt/ha),
- Pour assurer une mixité sociale et générationnelle renforcée, le quartier accueillera un projet de résidence pour personnes âgées (autonomes).
- La majorité des logements réalisés dans des bâtiments collectifs devra bénéficier de balcons ou de loggias de rangement,
- L'opération sera réalisée en deux phases
  - *la phase 1 se localise à l'Est de la voie principale. Elle comportera environ 50 logements.*
  - *la phase 2 se localise à l'Ouest de la voie principale. Elle comportera environ 30 logements. La phase 2 ne pourra débuter qu'après réalisation de 80% de la phase 1.*
- Le programme de l'opération comportera une diversité de formes bâties,
- Les constructions devront s'implanter en retrait de 15 mètres minimum du houppier des arbres de la ripisylve,
- Le faîtage des constructions devra être perpendiculaire à la pente du terrain naturel.

### **Programme d'aménagement**

- L'axe Nord-Sud s'approchera de la forme d'une voie de type n°6 ou 7 (définie dans l'OAP thématique mobilité).
- Les voies nouvelles devront se greffer aux amorces des voies périphériques (chemin du Sorbier, rue des Merles). Pour garantir la desserte du site dans de bonnes conditions, le chemin des Sorbiers devra être élargi à 7,50 mètres minimum, intégrant une chaussée bidirectionnelle et au moins un trottoir de 1,50 mètres de largeur minimum.
- Des liaisons piétonnes en direction de la rue Paul Chautemps, de l'autre côté de la ripisylve devront être engagées, sans générer de coupes d'arbre, artificialiser les sols et sans ancrer de fondation sur les rives immédiates du ruisseau. Ces liaisons devront se greffer avec celles existantes de l'autre côté du ruisseau, au Nord et au Sud du site des Sorbiers.
- Les arbres fruitiers existants sur le site devront être maintenus,
- La gestion des eaux pluviales à ciel ouvert sera privilégiée dans la conception des espaces collectifs (création de noues paysagères ou autres dispositifs de valorisation de l'eau). Les rejets d'eaux pluviales vers les nants et ruisseaux proches devront être limités.
- Une bande végétale faisant à la fois espace tampon et lien d'articulation avec le lotissement de maisons contemporaines sera créée.
- Les bandes végétales Est et Ouest devront avoir une largeur d'environ 10 mètres.



# **OAP SECTORIELLE N°4**

## Centre - Groupe scolaire

**DÉLIMITATION DU SECTEUR N°4 SOUS À CAP**



## OAP SECTORIELLE N°4 : CENTRE - GROUPE SCOLAIRE

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP n°4 porte sur un secteur déjà urbanisé, localisé en plein centre-ville de Valleiry. Le secteur concerné s'inscrit dans un périmètre délimité à l'Est par la rue de la gare, au Sud par les jardins de parcelles privées, à l'Ouest par la rue de la Vosognette et au Nord par la voie ferrée. Il intègre les principaux équipements publics (groupe scolaire, crèche, cabinet médical) du coeur de bourg.

Le secteur délimité est particulièrement stratégique pour Valleiry puisqu'il identifie les abords d'un équipement central pour la commune : son groupe scolaire. Au regard de son utilisation, celui-ci apparaît particulièrement contraint dans ses limites foncières. Le site scolaire est saturé sans possibilité de développement. Par ailleurs, le site est entouré :

- Au Nord, par une série de parkings non aménagés et des espaces résiduels le long de la voie ferrée,
- Au Sud, par des espaces verts de respiration du centre-bourg peu mis en valeur, peu lisible ce qui rend sa fréquentation limitée.

Les espaces extérieurs s'articulent peu avec les équipements publics.

Le secteur d'OAP jouxte également l'opération de renouvellement urbain du quartier de la gare.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le centre-ville est un secteur stratégique et prioritaire du renouveau communal. Les futures opérations d'aménagement et de construction ont vocation à renforcer la centralité du bourg dans ses dimensions urbaines, économiques, sociales et environnementales. L'OAP Centre focalisée sur les abords du groupe scolaire vise à répondre à plusieurs ambitions :

- l'optimisation des tenements fonciers en lien avec le développement des services de la gare,
- la création d'un pôle d'échanges multimodal en optimisant les parkings entourant la gare ferroviaire,
- le développement des liaisons douces entre les quartiers et équipements générateurs de flux de personnes (espace Fol - école - gare),
- la mise en valeur d'un espace public fédérateur, un véritable parc en coeur de bourg en lien avec les équipements publics, notamment scolaires,
- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti.



## ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

### **Programme d'aménagement**

L'aménagement du secteur repose sur plusieurs actions principales :

- l'aménagement d'un parc public entre le groupe scolaire et la RD1206. En accompagnement de ce projet, les connexions piétonnes seront améliorées de manière à assurer des cheminements publics entre le parc et les espaces vitrines de la RD1206. L'aménagement du parc sera conçu de manière à intégrer les principales problématiques suivantes :
  - *la gestion des eaux pluviales,*
  - *le développement de la biodiversité,*
  - *le confort et la sécurité des usagers et des riverains (installation de mobiliers d'assise, de dispositifs d'éclairage, balisage des cheminements...).*
- l'aménagement d'une bande « active » entre la rue Paul Chautemps (poursuivie par la rue de la Gare) et la voie ferrée : la bande active accueillera deux types de programmes : des parkings paysagers découpés en plusieurs entités face au groupe scolaire, une série d'équipements publics ou commerces de manière à bénéficier des flux de chalands gravitant autour de la gare. Le réaménagement de cette bande active vise à améliorer la qualité paysagère des lieux et à atténuer les perceptions de nuisances sonores générées par les voies ferrées.
- la création de nouvelles liaisons piétonnes est envisagée entre le groupe scolaire et la rue de la Vosognette.



# OAP SECTORIELLE N°5

## L'Acquit Ouest

**DÉLIMITATION DU SECTEUR N°5 SOUS À CAP**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTORIELLE N°5 : L'ACQUIT OUEST

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP n°5 porte sur un secteur de 1,2 hectares. Il se situe en entrée de ville Est de Valleiry. Le secteur est délimité au Sud par la RD1206, à l'Ouest par le lotissement pavillonnaire de l'impasse des Chênes ainsi que par la ripisylve du nant du Riondet, au Nord par la voie ferrée et à l'Est par le tènement des établissements Virollet. Le secteur fait face au Carrefour Market.

Le site correspond à un terrain à l'abandon, une friche occupée par des plantes vivaces méso-hydriques et des ronciers. Le site longe un ruisseau alimenté en eau courante. La ripisylve est constituée d'aulnaies-frênaies alluviales et de magnocariçaies. A l'opposé, un fourré arbustif est relevé. Si les enjeux floristiques sont modérés, l'intérêt faunistique est plutôt fort : le secteur correspond à une zone d'alimentation, de repos et de reproduction pour l'avifaune inféodée aux zones humides et pour de nombreuses espèces d'amphibiens.

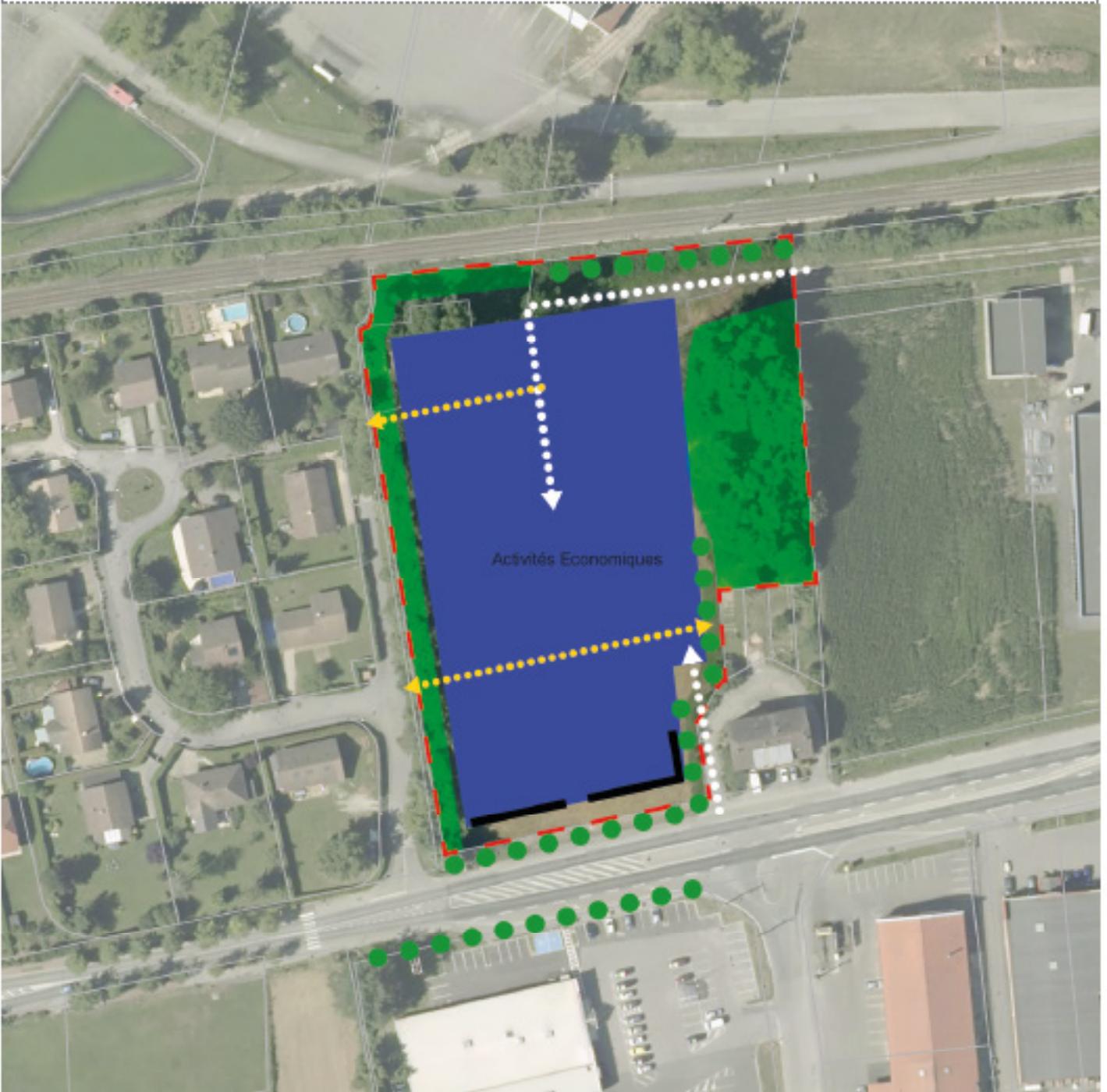
Au regard de son positionnement, le site participe à la définition de la qualité du paysage en entrée de ville.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

L'Acquit Ouest est l'un des principaux secteurs de la commune voué au développement économique. A ce titre, celui-ci cherche à renforcer l'offre économique du territoire dédiée à des activités spécialisées ne pouvant s'insérer dans le tissu urbain du coeur de ville. Plusieurs objectifs guident l'aménagement du secteur :

- la rationalisation des espaces voués aux activités économiques de périphérie,
- la préservation des ripisylves,
- l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère de l'entrée de ville,
- la création d'un maillage viaire et de liaisons douces permettant de relier les différents quartiers.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - OAP SECTORIELLE N°5 : L'ACQUIT OUEST**



**Programmation des constructions**

-  Espace bâti à vocation économique
-  Implantation obligatoire

**Espaces publics**

-  Liaisons piétonnes
-  Accès véhicule
-  Espace végétalisé préservé
-  Plantation

## **ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES**

### **Programme d'aménagement**

- La desserte du site depuis la RD1206 devra être mutualisée avec l'établissement « les cuisines Morel ».
- Un accès depuis l'arrière du site, le long de la voie ferrée pourra être créé.
- Des cheminements piétons devront être aménagés en lien avec le lotissement des Chênes. La trame de liaison encadrera le mode d'implantation des constructions.
- La ripisylve devra être préservée dans son épaisseur. Aucune construction ne pourra être implantée à moins de 10 mètres du houppier des arbres.
- Le fourré arboré situé à l'Est du site devra être préservé.
- Les stationnements en bord de voie sont interdits

### **Programme de construction**

- Les constructions devront s'implanter en retrait de la RD1206 en suivant le même recul que celui des établissements Morel.
- Les aires de stationnement devront se localiser à l'arrière des constructions et ne devront pas être visibles depuis la RD1206



# OAP SECTORIELLE N°6

## Le Grand Pré

DÉLIMITATION DU SECTEUR N°6 SOUMIS À OAP



VUE DU SECTEUR



## OAP SECTORIELLE N°6 : LE GRAND PRÉ

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

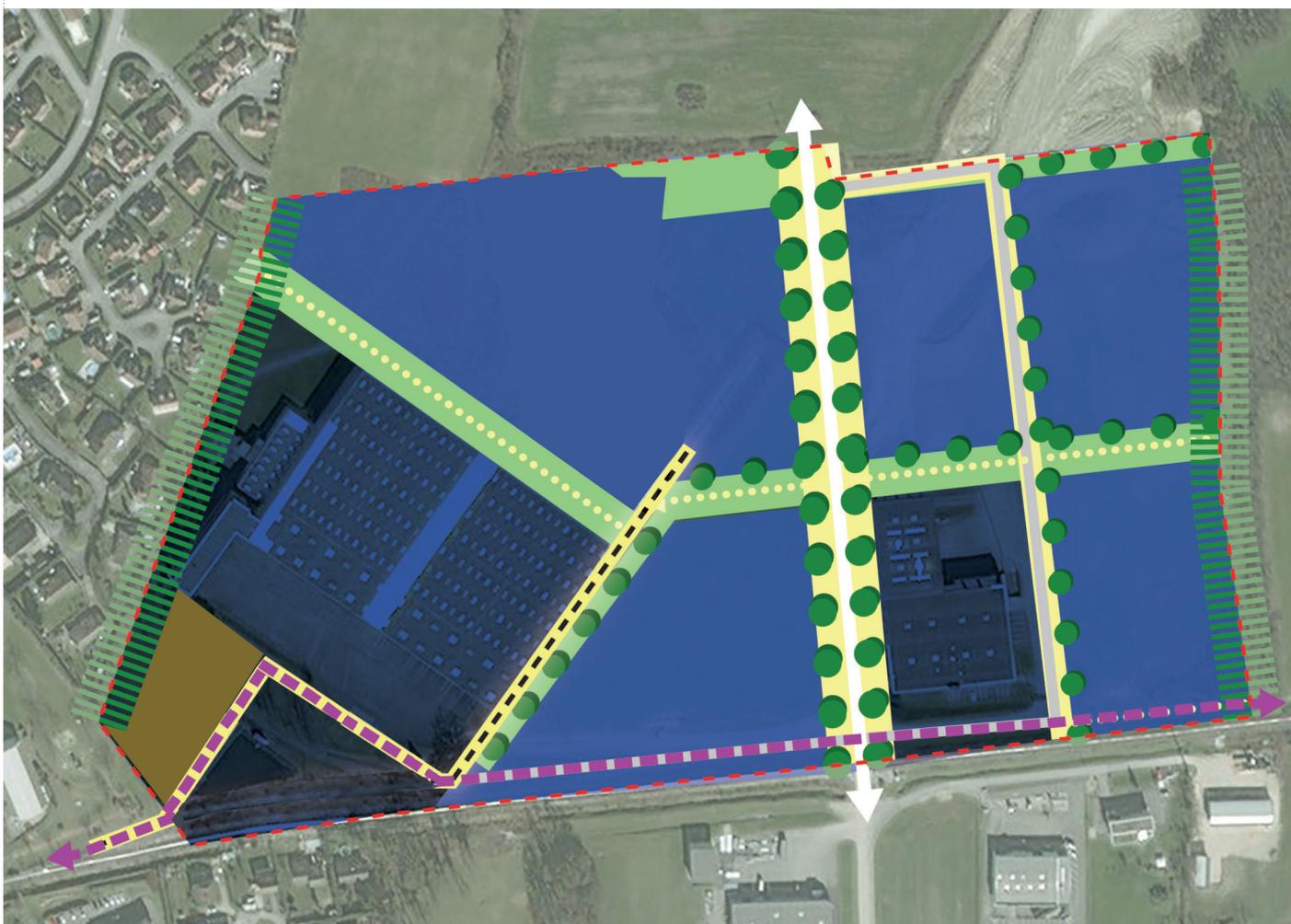
L'OAP n°6 porte sur un secteur de 1,36 hectares. Le site s'étend sur toute la partie Est de la commune jusqu'en limite communale. Le secteur est délimité au Sud par la voie ferrée, à l'Ouest par le lotissement pavillonnaire de la rue du Grand Pré, au Nord par terrains agricoles et une zone humide et à l'Est par la limite communale avec Chenex. Le secteur s'inscrit en prolongement d'une zone d'activités existante regroupant plusieurs entreprises artisanales et commerciales.

Le site comprend un terrain en friche autrefois occupé par les entrepôts logistique de Logidis ainsi que par plusieurs parcelles actuellement agricoles. Le site est traversé en son centre par un embranchement ferroviaire inutilisé dont le tracé a suivi une partie du linéaire du ruisseau du Riondet. Le site se positionne d'après l'atlas départemental des zones humides à proximité d'une zone humide très dégradée composée de phragmitaies sèches et de bas-marais alcalins. La dégradation de la zone humide est dûe à l'interruption de l'alimentation en eau (par la suppression de fossés), par un remblaiement du site et par le développement d'espèces invasives (solidages). Au regard de son positionnement et de sa surface, le site apparaît majeur dans la définition de la qualité du paysage en entrée de ville.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le Grand Pré est l'un des principaux secteurs de la commune voué au développement économique. A ce titre, celui-ci cherche à renforcer l'offre économique du territoire dédiée à des activités spécialisées ne pouvant s'insérer dans le tissu urbain du coeur de ville telles que l'artisanat et la logistique. Plusieurs objectifs guident l'aménagement du secteur :

- la rationalisation des espaces voués aux activités économiques de périphérie,
- l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère de l'entrée de ville,
- la création d'un maillage viaire et de liaisons douces permettant de relier les différents quartiers.



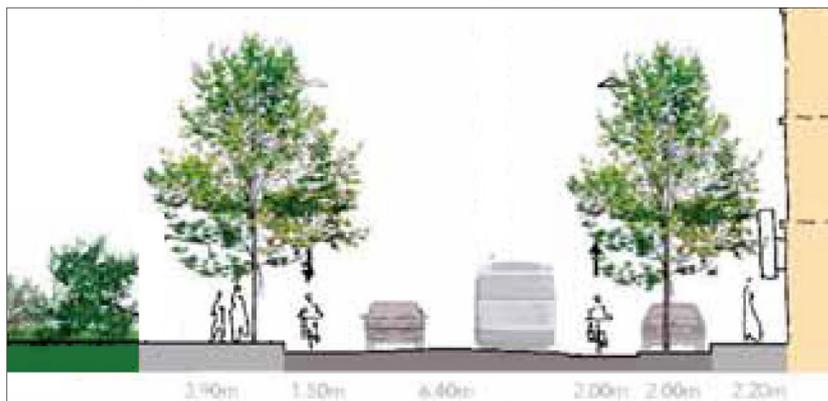
**Programmation des constructions**

- Espace bâti à vocation économique
- Espace bâti à vocation équipements publics ou parking

**Espaces publics**

- Liaisons piétonnes
- Accès véhicule
- Espace végétalisé préservé
- Plantation
- Itinéraire cyclable de la Via Rhona
- Embranchement ferroviaire
- Transition paysagère

Coupe de l'axe principal Nord-Sud - principes d'aménagement



## **ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES**

### **Programme d'aménagement**

- Le site sera aménagé autour d'un axe principal de desserte Nord-Sud qui se greffera à la RD1206.
- L'axe principal Nord-Sud sera calibré de manière à recevoir une circulation poids lourds tout en permettant la réalisation de bandes ou de pistes cyclables sécurisées.
- Les programmes localisés à l'Est de l'axe principal seront desservis par une voie secondaire dot le tracé dessinera un bouclage.
- L'embranchement ferroviaire devra être maintenu. Il pourra constituer un axe de composition paysagère.
- Un maillage arboré et végétalisé sera support à l'aménagement de cheminements piétons transversaux Est-Ouest.
- Le long de la voie ferrée, un axe sera aménagé de manière à recevoir l'axe cyclable européen «Via Rhôna»
- Les limites Est et Ouest du site constitueront des espaces de transition paysagère.

### **Programme de construction**

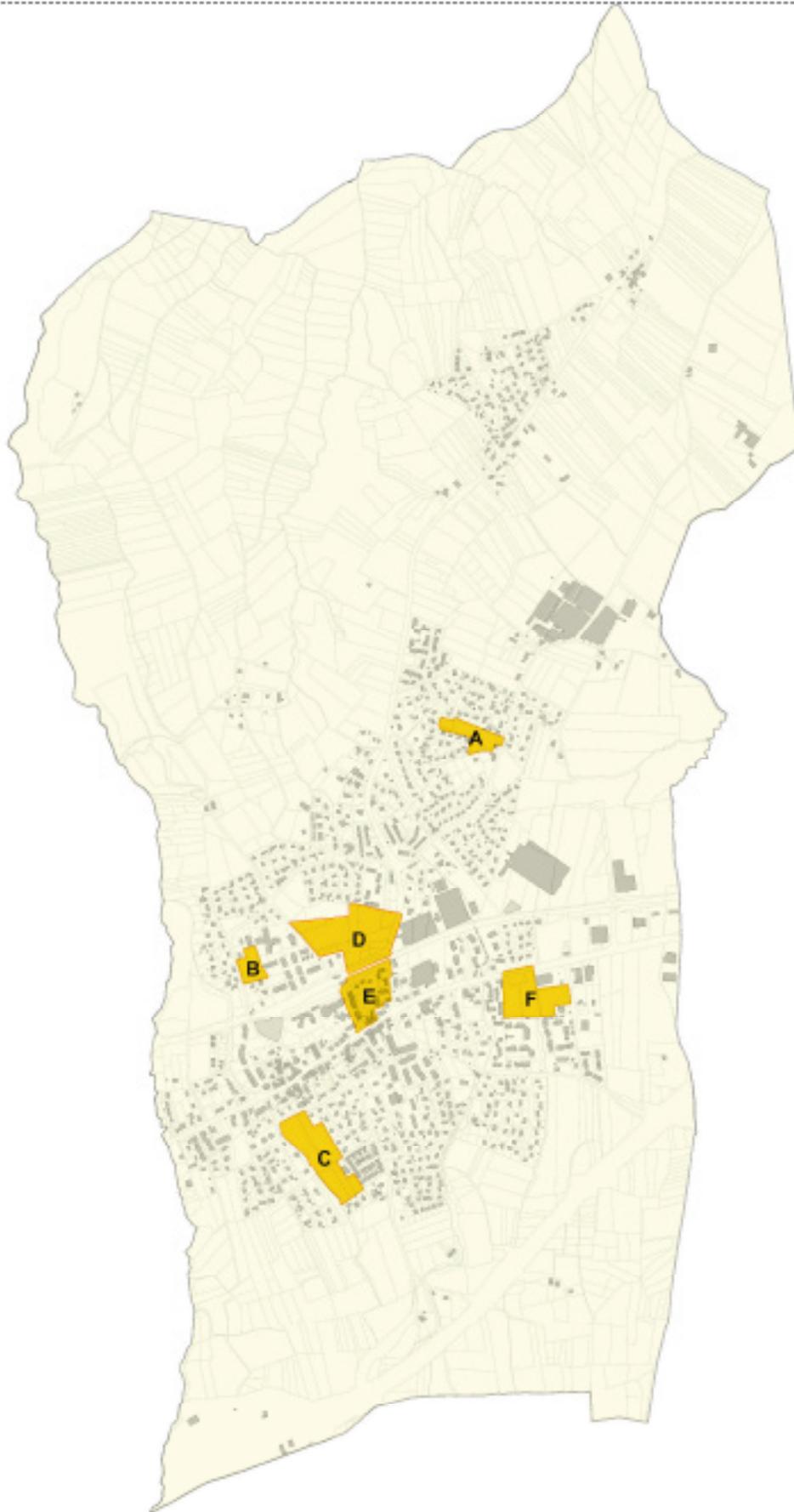
- Les nouveaux programmes bâtis seront majoritairement dédiés aux activités logistiques et artisanales
- Les nouveaux bâtiments devront être positionnés de manière à limiter les nuisances sonores pour le lotissement du Grand Pré



# CHAPITRE 2

## OAP de secteurs d'aménagement

LOCALISATION DES SECTEURS SOUMIS À OAP SECTEURS D'AMÉNAGEMENT



## INTRODUCTION

---

D'après l'article R.151-8 du code de l'urbanisme : Les Orientations d'Aménagement et de Programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur les thématiques suivantes :

- La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère,
- La mixité fonctionnelle et sociale,
- La qualité environnementale et la prévention des risques,
- Les besoins en matière de stationnement,
- La desserte par les transports en commun,
- La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Six secteurs sont soumis à Orientations d'Aménagement et de Programmation «secteurs d'aménagement».

- Quatre secteurs correspondent à des sites d'urbanisation nouvelle mixte :
  - *OAP secteur «A» - Noisetier - Grateloup*
  - *OAP secteur «B» - Vosognette Nord*
  - *OAP secteur «C» - Chez Jeannet*
  - *OAP secteur «D» - Prairie-sous-Village Est*
- Un secteur de renouvellement urbain :
  - *OAP secteur «E» - Quartier Gare*
- Un secteur d'extension d'une zone d'activités économiques :
  - *OAP secteur «F» - Le Vernay*



# OAP SECTEUR «A»

## Noisetier - Grateloup

**DÉLIMITATION DU SECTEUR À SUIVRE À D'AP VALANT RÉGLEMENT**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTEUR «A»: NOISETIER - GRATELOUP

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP du secteur A porte sur un site de 0,84 hectare qui se situe en périphérie nord du bourg de Valleiry. Le secteur correspond actuellement à une prairie de fauche parsemée de plusieurs arbres fruitiers anciens (pommiers, noyers), alignés, présentant de petites cavités. Ce verger clairsemé est potentiellement intéressant pour la faune locale. La présence d'une espèce végétale patrimoniale, le Silaus des prés (*Silauum silaus*) marque également un intérêt écologique à considérer.

Le secteur s'inscrit au sein d'un quartier résidentiel, de faible densité, entre une architecture pavillonnaire monotypée pour le lotissement des Noisetiers (au sud-ouest du site) et une architecture pavillonnaire plus disparate au nord. Il est desservi par les infrastructures (voiries et réseaux) sur 3 côtés :

- à l'ouest par la rue des Noisetiers,
- au sud par le chemin rural de Colignon,
- à l'est par la route de Grateloup.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

« Noisetier - Grateloup » constitue un secteur de développement urbain secondaire à l'échelle de la ville. Pour autant, celui-ci doit participer à la mise en oeuvre des grands principes d'aménagement suivants :

- la valorisation du paysage de proximité et le maillage écologique du territoire,
- la mise en oeuvre d'un maillage viaire permettant de relier les différents quartiers,
- la création d'un espace public fédérateur interquartier,
- la production de logements renforcée à l'échelle du territoire.

Le site est voué à accueillir principalement des constructions à usage résidentiel.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTEUR n°1 : MOGNETER - GRATELOUP**



**Typologie d'Habitat**

- Habitat individuel
- Implantation bâtie recommandée

**Espaces publics**

- Liaisons piétonnes
- Voie de desserte véhicule

- Espace public végétalisé
- Percée ou Continuité végétale
- Plantation

#### MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'aménagement et d'équipement du secteur.

#### PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- 20 logements minima devront être réalisés (**soit une densité comprise entre 24 et 30 lgt/ha**),
- Le programme de construction devra être réalisé sous la forme d'habitat individuel ou d'habitat individuel groupé (en R+1 maxi).

#### QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Toute nouvelle construction doit répondre au niveau de performance énergétique «énergie 4» et au niveau de performance environnementale «carbone 1» du label BEPOS (Bâtiment à Energie Positive) «Energie - Carbone».

Le recours à la géothermie est encouragé.

#### QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le secteur sera structuré par une voie principale Est-Ouest sectionnée par un cheminement piéton central. Un second cheminement piéton Nord-Sud reliera la voie Est-Ouest au chemin de Colignon. L'opération comprendra une aire de jeux pour enfants, végétalisée, créée à l'angle des deux axes principaux de l'opération.

Les arbres fruitiers existants devront être maintenus (sauf justifications sanitaires démontrées),

L'implantation des constructions permettra de définir un alignement discontinu le long d'axe 'Est-Ouest.

#### BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Le chapitre 2 du règlement de PLU définissant les règles applicables à toutes les zones et portant sur «les normes de stationnement» demeurent applicables dans le cadre de l'OAP.

#### DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Compte tenu de l'éloignement du site, aucune exigence de desserte par les transports en commun est définie. Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux arrêts de transport en commun.

#### DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

- Le quartier sera desservi par deux axes :
  - *une voie principale Est-Ouest reliant la rue des Noisetiers à la route de Grateloup. Cette voie sera conçue selon un profil type s'approchant des voies de type n°1 (définies dans l'OAP thématique mobilité), sectionnée par un cheminement piéton central.*
  - *un cheminement piéton Nord-Sud reliera la voie Est-Ouest au chemin de Colignon.*
- l'axe principal sera obligatoirement végétalisé avec des plantations locales et fruitières (Cf. palette végétale communale),
- l'axe secondaire Nord-Sud sera poursuivi au nord par une « échappée visuelle et végétalisée ». Les constructions sont interdites dans l'espace dévolu à l'échappée visuelle. Le débouché Sud de l'axe se raccordera à une desserte privée sous la forme d'un cheminement piéton.
- une liaison piétonne sera créée entre l'aire de jeux et l'impasse du lotissement voisin poursuivant la rue des Noisetiers.



# OAP SECTEUR «B»

## Vosognette Nord

**DÉLIMITATION DU SECTEUR «B» SOUS-ÉVALUÉ À DAP VALANT RÉGLEMENT**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTEUR «B» : VOSOINETTE NORD

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP du secteur B porte sur un site de 5650m<sup>2</sup> environ qui se situe à proximité du centre-bourg, le long de la route de Vosognette. Le secteur correspond à un espace entretenu par de la tonte. Il est relevé quelques plantations d'arbres et d'arbustes horticoles formant des haies pour la faune sauvage.

Le secteur s'inscrit au sein d'un quartier résidentiel, entre des maisons pavillonnaires, les collectifs de Prairie-sous-village Ouest et un ancien hangar.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

La Vosognette Nord constitue un secteur de développement urbain secondaire à l'échelle de la ville. Pour autant, celui-ci doit participer à la mise en oeuvre des grands principes d'aménagement suivants :

- la valorisation du paysage de proximité et le maillage écologique du territoire,
- la mise en oeuvre d'un maillage viaire permettant de relier les différents quartiers,
- la production de logements renforcée à l'échelle du territoire.

Le site est voué à accueillir principalement des constructions à usage résidentiel.

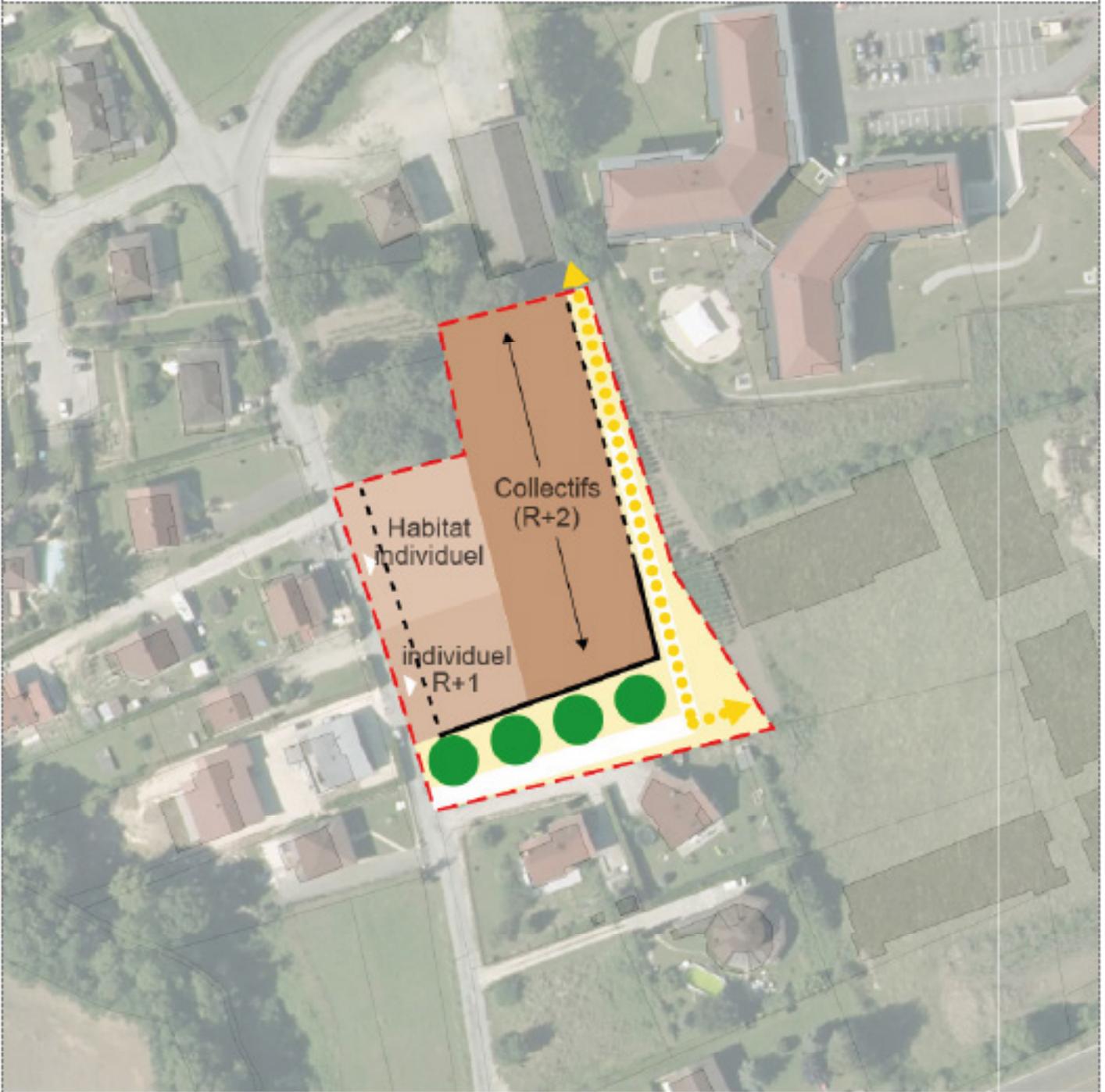
### MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'aménagement et d'équipement du secteur.

### PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- 14 logements a minima devront être réalisés (soit une densité comprise entre 25 et 30 lgt/ha),
- Le programme de constructions comportera une diversité de formes bâties allant de l'individuel, l'individuel groupé jusqu'au collectif.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTEUR «B»: VIGNOINETTE NOIR**



**Typologie d'Habitat**

-  Habitat individuel
-  Habitat individuel groupé
-  Habitat collectif
-  Implantation obligatoire
-  Implantation recommandé

**Espaces publics**

-  Liaisons piétonnes
-  Voie de desserte véhicule
-  Accès véhicule aux parcelles
-  Espace public
-  Espace public végétalisé
-  Plantation

#### QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le secteur sera structuré par un axe principal Est-Ouest. Cet axe se prolongera par un cheminement piéton se connectant à la voie traversant le site «Prairie sous Village Ouest» et rejoignant la route de Matailly. Cet axe sera la support à la création d'un espace public linéaire, planté, pouvant accueillir une diversité d'usages. Les bâtis situés au Sud de l'opération délimiteront l'espace public et marqueront les angles. Les pieds de bâtiments délimitant l'espace public seront obligatoirement végétalisés et / ou plantés. Les constructions sont interdites dans l'espace dévolu à l'échappée visuelle. Le débouché Sud de l'axe se raccordera à une desserte privée.

Un axe Nord-Sud, secondaire, desservira l'opération en second rang.

Le bâti implanté le long de l'axe Est-Ouest définira l'emprise de l'espace public.

La hauteur en façade des étages droits est limitée au schéma de l'OAP.

La majorité des logements réalisés dans des bâtiments collectifs devra bénéficier de balcons ou de loggias de rangement.

Le programme de l'opération comportera une diversité de formes bâties allant de l'habitat individuel (R+1) au petit collectif (R+2) :

- les habitations individuelles (R+1) se localiseront le long de la route de Vosognette et seront directement desservies par cet axe,
- les habitations en collectif (R+2) seront desservies par une voie nouvelle,

Le faîtage des constructions devra être parallèle aux voies, dans le sens Sud-Nord.

#### QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Toute nouvelle construction doit répondre au niveau de performance énergétique «énergie 4» et au niveau de performance environnementale «carbone 1» du label BEPOS (Bâtiment à Energie Positive) «Energie - Carbone».

#### BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Le chapitre 2 du règlement de PLU définissant les règles applicables à toutes les zones et portant sur «les normes de stationnement» demeurent applicables dans le cadre de l'OAP.

#### DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Compte tenu de l'éloignement du site, aucune exigence de desserte par les transports en commun est définie. Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux arrêts de transport en commun.

#### DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX

La nouvelle voie de desserte mutualisera au maximum les emprises viaires avec les voies privées existantes au Sud du tènement. L'entrée de la nouvelle opération sera suffisamment dégagée pour permettre des vues éloignées vers le Salève. Des espaces végétalisés permettant l'assise et le repos seront prévus en accompagnement de l'amorce de voie. La desserte viaire de l'opération se greffera aux quartiers environnants par des cheminements piétons prenant la forme d'une voie verte. Les liaisons piétonnes s'inscriront en continuité avec les cheminements environnants.



# OAP SECTEUR «C»

## Chez Jeannet

**DÉLIMITATION DU SECTEUR «C» SOUS-ÉVALUÉ À DAP VALANT RÉGLEMENT**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTEUR «C» : CHEZ JEANNET

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP du secteur C porte sur un site de 2,48 hectares qui se situe en périphérie sud du bourg de Valleiry.

Ce secteur constitue l'une des principales zones d'extension urbaine de la commune.

Il est délimité au Nord par la rue des Ferrages, à l'est et au sud par plusieurs ensembles pavillonnaires dont un lotissement résidentiel fermé, à l'ouest par le nant de la Vosognette.

Le secteur correspond à une prairie de fauche. Il couvre également un verger à l'est. A l'ouest, il est en contact avec une frênaie rivulaire dégradée. Globalement, le site présente peu d'enjeux écologiques.

Le terrain présente un dénivelé de l'ordre de 5%.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Compte tenu de l'importance du tènement (1,68ha, soit 29% des extensions urbaines mixtes ou à dominante habitat), Chez Jeannet constitue l'un des principaux secteurs de développement urbain de la ville. A ce titre, ce site est particulièrement stratégique pour le devenir de la commune. Plusieurs objectifs généraux en lien avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables encadrent l'aménagement du site :

- la production renforcée et la diversification de l'offre en logements,
- la création d'un maillage viaire et de liaisons douces permettant de relier les différents quartiers,
- la préservation et la valorisation des milieux naturels remarquables et des continuités écologiques tels que la ripisylve du Nant de la Vosognette et le verger du site,
- la création d'un espace public fédérateur interquartier,
- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti,
- le renforcement des exigences énergétiques et environnementales dans le bâti.

Le site est voué à accueillir principalement des constructions à usage résidentiel.

### MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

L'aménagement du site sera réalisé en deux phases opérationnelles. La première phase (100-120 logements) pourra être décomposée en 2 tranches en fonction des faisabilités opérationnelles (phases 1A et 1B). La seconde phase comportera entre 30 et 40 logements. Le phasage de réalisation débutera depuis la rue des Ferrages et se finalisera par les opérations au Sud du secteur. La voie principale de desserte bouclée à la rue du Pré Jeannet sera réalisée en première phase.

### PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- 140 logements a minima devront être réalisés (soit une densité comprise entre 55 et 60 lgt/ha),
- Le programme de constructions comportera une diversité de formes bâties allant de l'individuel, l'individuel groupé jusqu'au collectif.

SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTEUR 100 : CHEZ JEMMET



Typologie d'Habitat

-  Hauteur maximum R+1
-  Hauteur maximum R+3

Espaces publics

-  Liaisons piétonnes
-  Liaisons piétonnes en limite de ripisylve
-  Voie de desserte véhicule
-  Espace public
-  Espace public végétalisé
-  Percée ou Continuité végétal
-  Plantation
-  Cône de vue vers les Monts

### **QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**

L'aménagement du site sera structuré par une armature végétale et paysagère forte. Le secteur sera structuré :

- d'une part, par un axe principal Nord-Sud. Cet axe se prolongera par un cheminement piéton visant à relier l'impasse de la route de Bloux. Cet axe sera le support à la création d'un espace public linéaire, planté, pouvant accueillir une diversité d'usages.
- d'autre part, par un maillage d'espaces publics linéaires Est-Ouest végétalisés, supports à des cheminements piétons.

Un square public sera créé à l'articulation de l'axe Nord-Sud, de l'axe Est-Ouest venant en prolongement de la rue du Pré Jeannet. Le verger situé à l'Est du site sera préservé dans son intégralité.

Les bâtis implantés le long de l'axe Sud-Nord définiront l'emprise de l'espace public. Les bâtis implantés le long des axes Est-Ouest pourront délimiter les espaces publics.

La hauteur en façade des étages droits est limitée au schéma de l'OAP. Le programme de l'opération comportera une diversité de formes bâties (du R+1 au R+2). L'insertion architecturale et paysagère de l'opération devra observer un principe de gradation urbaine du Nord au Sud. Ainsi, les hauteurs les plus élevées des constructions se localiseront en contre-bas du site, au Nord, à proximité de la rue des Ferrages. L'épannelage des constructions suivra la pente du terrain naturel.

Le programme de l'opération comportera une diversité de formes bâties allant de l'habitat individuel (R+1) au petit collectif (R+2) :

- l'habitat individuel ou groupé et les petits collectifs (R+1) se localiseront au Sud du site,
- les habitations en collectif (R+2) se localiseront au Nord du secteur,

### **QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES**

Les constructions réalisées devront respecter les principes du bioclimatisme.

Toute nouvelle construction doit répondre au niveau de performance énergétique «énergie 4» et au niveau de performance environnementale «carbone 1» du label BEPOS (Bâtiment à Energie Positive) «Energie - Carbone». Le recours à la géothermie est encouragé.

### **BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le chapitre 2 du règlement de PLU définissant les règles applicables à toutes les zones et portant sur «les normes de stationnement» demeurent applicables dans le cadre de l'OAP.

### **DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Compte tenu de l'éloignement du site, aucune exigence de desserte par les transports en commun est définie. Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux arrêts de transport en commun.

### **DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

- L'axe Nord-Sud constituera l'axe primaire de l'opération urbaine. Il prendra la forme d'une voie de type 7 (selon la typologie des voies définie dans l'OAP mobilité). Cet axe Nord-Sud laissera une part prépondérante aux liaisons douces et comportera une piste cyclable bidirectionnelle. Cet axe mettra en valeur les vues vers les Monts Jura.
- Un réseau de liaisons Est-Ouest desservira les programmes immobiliers. Ces axes prendront la forme de courées végétalisées : la moitié des largeurs d'emprise sera consacrée à minima aux plantations et liaisons douces.
- Un cheminement piéton sous-bois longera la ripisylve, il reliera les courées végétalisées.
- Des amorces de cheminements piétons seront réservés pour assurer des connexions futures avec les lotissements périphériques situés au sud et à l'est du site.

PHASE - DAP SECTEUR 4C : CHEZ JENNET



# **OAP SECTEUR «D»**

## Prairie-sous-Village Est

**DÉLIMITATION DU SECTEUR «D» SOUS-ÉVALUÉ À DAP VALANT RÉGLEMENT**



**VUE DU SECTEUR**



## OAP SECTEUR «D» : PRAIRIE SOUS VILLAGE EST

---

### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP de secteur D porte sur un secteur de 3,4 ha environ (dont 2,1 ha dédiés aux équipements publics et 1,3 ha pour l'habitat). Ce secteur se situe à proximité immédiate du centre-ville de Valleiry, au Nord de la voie ferrée.

Le secteur est disparate dans sa physionomie : il est dominé par une prairie de fauche et de pâture, partiellement enfrichée. Il est relevé plusieurs haies arbustives d'aubépines et des ronciers, ainsi que des fossés temporairement en eau. Une partie Sud-Est correspond à un parking, lieu d'accueil d'événements et activités divers (skate park, fêtes foraines...). Le site est proche d'un bosquet boisé et il est limitrophe en son Nord à une zone humide de type « mégaphorbiaie à salicaire commune et épilobe hirsute ». Des plantes invasives sont relevées.

En dehors de la zone humide qui présente de forts enjeux écologiques et dont le maintien des fossés l'alimentant est nécessaire, le site présente un faible intérêt floristique mais constitue une zone d'alimentation, de repos et de nidification pour les oiseaux.

Le secteur se révèle stratégique à plus d'un titre :

- il constitue une enclave agricole au sein de l'enveloppe urbanisée de la ville,
- il est l'une des plus grandes aires urbanisables de la ville,
- il est en contact direct avec la gare et le centre-ville (commerces et équipements),
- il se positionne à proximité immédiate du parc des sports (poumon vert urbain de la ville)

Le site est entouré d'une diversité de quartiers :

- à l'Ouest, de l'autre côté de la route de Matailly, le quartier neuf de Prairie sous village Ouest (ensemble de petits collectifs R+2) s'est érigé entre la voie ferrée et la résidence sénior des Papillons d'or.
- au Nord, plusieurs lotissements pavillonnaires organisés autour d'impasse se greffent le long de la rue du Pré Rosset. Un ensemble de petits collectifs (impasse des Erables) au Nord-Est jouxte le site.
- à l'Est, la route de Chancy, l'une des voies les plus fréquentées de Valleiry, borde le site,
- la voie ferrée doublée de la route de Matailly menant à la route de Chancy constitue la limite Sud du secteur.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

La Prairie-sous-village Est est un secteur stratégique et prioritaire du développement communal. Il a vocation à accompagner le renforcement du centre-ville en accueillant en particulier une offre nouvelle en équipements publics structurants. Il constitue un secteur vitrine du développement de Valleiry dans la traduction des objectifs communaux tant en terme d'environnement, d'énergie, de renforcement territorial que de production de logements. Plusieurs objectifs sont au coeur de l'aménagement du site :

- l'implantation d'équipements structurants pour la ville et pour le bassin de vie du Vuache (école, **résidence sénior**, installations sportives...),
- la création d'espaces publics fédérateurs interquartier,
- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti,
- la mise en oeuvre d'un maillage viaire et la création de liaisons douces permettant de relier les différents quartiers,
- la préservation des milieux naturels remarquables (telle la zone humide) et des continuités écologiques au sein du tissu urbain,
- la production renforcée et la diversification de l'offre en logements en centre-ville,
- le renforcement des exigences énergétiques et environnementales dans le bâti.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT - OAP SECTEUR «D» : PRAIRIE-SOUS-VILLAGE EST



Typologie d'Habitat

- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Equipement public

Espaces publics

- Liaisons piétonnes
- Voie de desserte véhicule
- Espace public
- Espace public végétalisé
- Plantation

#### MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

L'aménagement du site sera réalisé en deux tranches opérationnelles. Elle comprend :

- une tranche opérationnelle Ouest constituée d'opérations de logements,
- une tranche opérationnelle Est regroupant plusieurs équipements et espaces publics.

#### PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

- La tranche Ouest (1 hectare) sera consacrée à la réalisation de 104 logements environ (soit une densité comprise entre 100 et 105 lgt/ha) prenant la forme de petits collectifs allant jusqu'à R+2.
- La tranche Est (2,5 hectares environ) sera dévolue à la réalisation des programmes d'équipements publics, principalement à vocation scolaire (école), sportif, de loisirs et de résidences pour personnes âgées.

#### QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Au regard de la proximité des voies ferrées, les exigences d'isolation acoustique seront renforcées pour tous les bâtiments.

L'aménagement du site sera structuré par une armature végétale et paysagère forte. Le secteur sera structuré en outre par :

- un axe Est-Ouest principal traversant le site et reliant l'opération de Prairie-sous-Village Ouest au parc sportif. Cet axe prendra la forme d'un mail arboré et devra également mettre en valeur les vues éloignées (vers le mont Salève).
- un axe Nord-Sud visant à relier, à terme, le lotissement de la rue de l'Eden à la gare. Cet axe constituera une ouverture vers le grand paysage, en particulier vers les Monts Jura. Il sera paysager et planté par une diversité d'essences d'arbres. Les liaisons douces (piétons / vélos) seront prioritaires.
- Les différents équipements s'ouvriront et seront accessibles, autant que possible, par un parvis commun articulant les différents programmes (équipements scolaires, sportifs).
- Des espaces tampons végétalisés (installations sportives, aires récréatives ou espaces naturels) entre les secteurs d'urbanisation future et les habitations existantes devront être conservés au Nord du site.

Par leur implantation, les bâtiments définiront les limites de l'espace public, en particulier des axes Nord-Sud et Est-Ouest.

La hauteur en façade des étages droits est limitée au schéma de l'OAP. Le programme de l'opération comportera une diversité de formes bâties. La hauteur en façade des étages droits est limitée à R+2.

#### QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

Les constructions réalisées devront respecter les principes du bioclimatisme. Ils devront être robuste vis-à-vis de la surchauffe estivale et éviter le recours à un système de rafraîchissement actif. Ils devront maximiser les protections solaires extérieures.

Toute nouvelle construction doit répondre au niveau de performance énergétique «énergie 4» et au niveau de performance environnementale «carbone 1» du label BEPOS (Bâtiment à Energie Positive) «Energie - Carbone».

Le projet paysager et la végétalisation des espaces extérieurs devront permettre d'apporter de l'ombrage et de la fraîcheur par évapotranspiration. Les abords des bâtiments seront majoritairement en pleine terre ou avec des revêtements à fort albédo ce qui permettra de limiter le phénomène d'îlot de chaleur.

Les revêtements de sol extérieurs et les places de stationnement seront majoritairement perméables. Ils devront permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellements. Les traitements de sols seront effectués en matériaux poreux ou fertiles sans pour autant impactés les usages liés.

Les nivellements de surfaces devront permettre de guider les eaux ruissellement vers les massifs plantés positionnés en limite de projet et/ou en abords des bâtiments.

La réalisation de 3 strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) est à privilégier. Afin de valoriser la biodiversité locale, les strates seront composées d'espèces principalement indigènes et peu exigeantes en entretien et arrosage.

#### **BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le chapitre 2 du règlement de PLU définissant les règles applicables à toutes les zones et portant sur «les normes de stationnement» demeurent applicables dans le cadre de l'OAP.

#### **DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Au moins un arrêt de transport collectif devra être créé soit au cœur du site, soit en périphérie, en particulier le long de la route de Chancy. Cet arrêt de transport collectif devra être positionné de manière à garantir la meilleure desserte des équipements publics, notamment scolaires.

Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux nouveaux arrêts de transport en commun et à la gare.

#### **DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

- L'axe Est-Ouest principal constituera l'axe primaire de l'opération urbaine. Il desservira une part prépondérante des programmes immobiliers et d'équipements publics. Il prendra la forme d'un mail arboré. L'aménagement de cet axe s'approchera du profil type des voies n°9 (définies dans l'OAP thématique mobilité). Il comportera une piste cyclable bidirectionnel. Dans le secteur dédié aux équipements publics, toutes les liaisons seront dévolues aux cheminements piétons. L'axe Est-Ouest aura pour terminaison en articulation avec la route de Chancy un parvis public, principalement minéral. Une aire de dépose-minute sera positionnée à proximité du parvis. La haie existante d'arbres persistants au Sud du futur parvis sera maintenue.
- L'axe Nord-Sud visant à relier, à terme, le lotissement de la rue de l'Eden à la gare sera paysager et planté par une diversité d'essences d'arbres. Les liaisons douces (piétons / vélos) seront prioritaires. L'axe comportera a minima un large trottoir côté équipements publics. Il sera doté d'une voie de desserte à sens unique adaptée à la desserte et au stationnement des cars ou véhicules de secours pour les équipements scolaires.
- L'axe Est-Ouest secondaire, positionné au Nord du site opérera une délimitation avec la zone humide à préserver. Les structures de chaussée et les aménagements de réseaux devront comporter des dispositifs de traitement des hydrocarbures (exemple : séparateur, filtre...) de manière à minimiser tous rejets de polluants vers le milieu naturel.

Toute opération doit prévoir sur son unité foncière un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite reliant les emprises publiques ou les voies à l'entrée du bâtiment principal, sauf en cas d'impossibilité technique.

# OAP SECTEUR «E»

## Quartier Gare

**DÉLIMITATION DU SECTEUR «E» SOUS À DAP VALANT RÉGLEMENT**



### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP du secteur E porte sur un site déjà urbanisé, localisé en plein centre-ville de Valleiry. Le secteur concerné s'inscrit dans un périmètre délimité à l'Est par l'espace Fol, au Sud par la RD1206, à l'Ouest et au Nord par la rue de la Gare. Il jouxte les principaux équipements publics (Mairie, groupe scolaire, crèche, cabinet médical, bibliothèque) et intègre plusieurs commerces et services (superette, boulangerie...) de la commune. Il comporte par ailleurs une diversité de bâtiments allant de la maison individuelle implantée au milieu de sa parcelle, des bâtiments anciens révélant un caractère patrimonial jusqu'aux collectifs en R+2+Combles.

Le secteur délimité est particulièrement stratégique pour Valleiry puisqu'il identifie le centre de la commune. Or les commerces et services de proximité bien que bénéficiant d'un axe à forte fréquentation, ne s'inscrivent pas dans un optimum de lisibilité. Le linéaire commercial est peu développé.

Par ailleurs, le centre-bourg bien que comportant un élément d'attractivité fort (par rapport à d'autres territoires) : la desserte ferroviaire, ne permet pas la réalisation d'opérations immobilières optimisée autour de la gare. De même, l'articulation des différents modes de déplacement (trains / cars / bus / piétons / vélos / stationnement des véhicules particuliers) s'avère peu efficient.

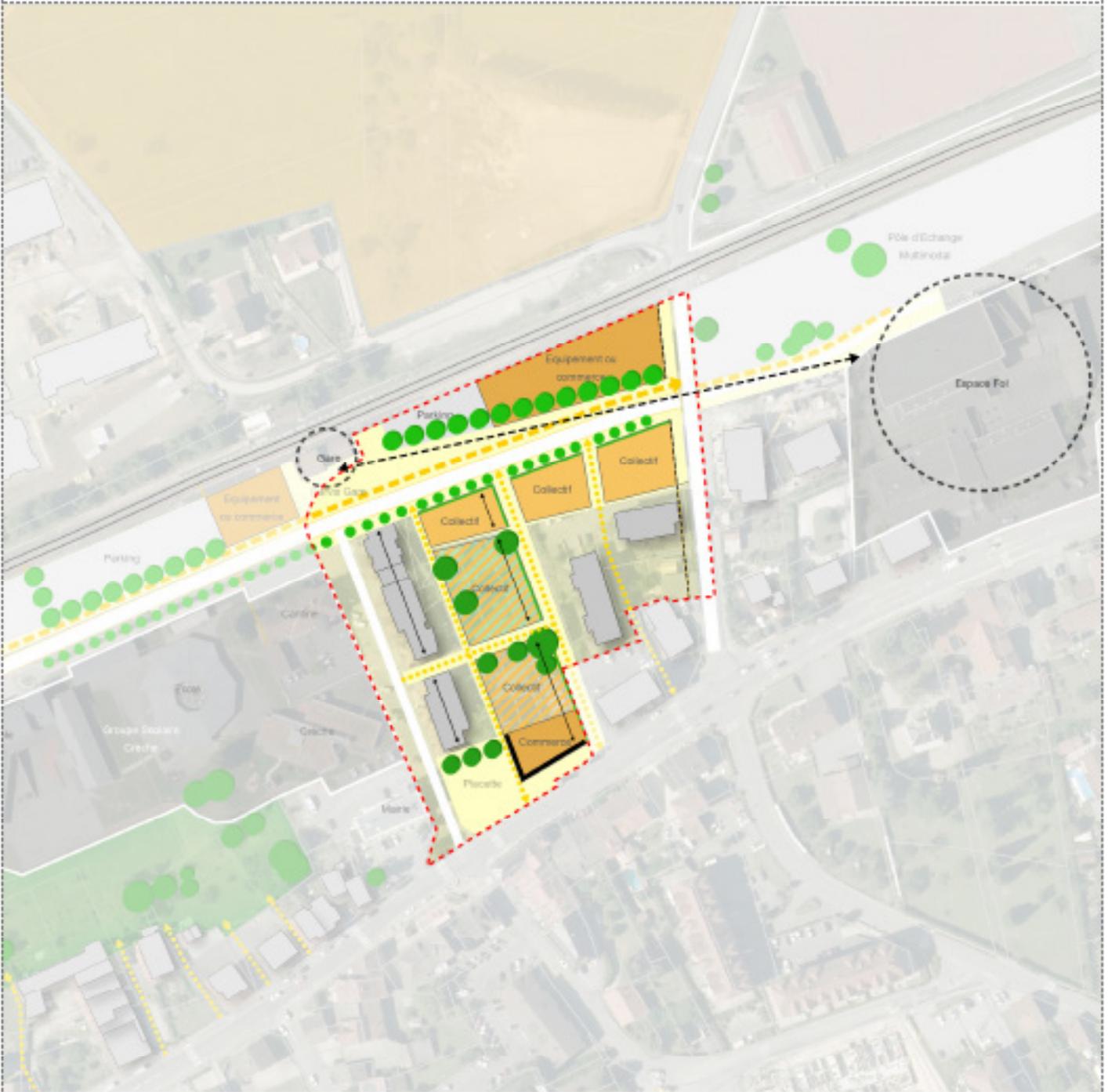
Enfin, ce secteur présente des espaces verts de respiration peu mis en valeur. Les espaces extérieurs s'articulent peu avec les équipements publics.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le centre-ville est un secteur stratégique et prioritaire du renouveau communal. Les futures opérations d'aménagement et de construction ont vocation à renforcer la centralité du bourg dans ses dimensions urbaines, économiques, sociales et environnementales. Pour ce faire, le renforcement du centre de Valleiry nécessite :

- une densification commerciale et urbaine,
- l'optimisation des tenements fonciers en lien avec le développement des services de la gare,
- la création d'un pôle d'échanges multimodal en optimisant le parking de l'espace Fol,
- le développement des liaisons douces entre les quartiers et équipements générateurs de flux de personnes (espace Fol - école - gare),
- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti,
- la production renforcée et la diversification de l'offre en logements en centre-ville,
- le renforcement des exigences énergétiques et environnementales dans le bâti.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTEUR URBAIN - QUARTIER GARE**



**Principes pour les bâtiments**

-  Habitat collectif
-  Habitat collectif - possibilité d'implantation en coeur d'îlot
-  Equipements publics & commerces

**Espaces publics**

-  Liaisons piétonnes
-  Voie de desserte véhicule

 Orientation privilégiée des faitages

 Implantation bâtie définissant un alignement sur l'espace public

 Liaison visuelle imposée entre la gare et l'espace Foi

 Espace public

 Plantation

#### **MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION**

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble. Le renouvellement urbain du site pourra être réalisé en deux tranches opérationnelles distinctes (Cf. phasage de l'opération ci-après).

#### **PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE**

- la restructuration de l'îlot cherchera à développer près de 175 logements (soit une densité d'environ 88 logements neufs / hectare - hors bâtis collectifs existants maintenus),
- Le programme de constructions sera composé de bâtiments collectifs allant jusqu'à une hauteur de R+3.
- Au moins 300m<sup>2</sup> de programmes commerciaux en RDC devront être réalisés. Le programme commercial intégrera la reconstitution de l'offre commerciale existante. Les nouveaux commerces structureront l'angle de la rue de la gare et de la RD1206.
- Tout espace de stockage, d'archivage ou d'entreposage doit se localiser sur les espaces arrières de la construction, non visible depuis la rue ou l'espace public.

#### **QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**

L'aménagement du secteur se fait en articulation avec la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à l'emplacement du parking de l'espace Fol. Par cette action, il s'agira d'optimiser cet espace sous-utilisé par les véhicules. Les aménagements réalisés assureront le stationnement des bus urbains et cars départementaux. Le confort des usagers sera renforcé par la mise en place de mobiliers d'attente, de repos et d'information. En accompagnement du PEM, trois liaisons seront aménagées :

- un franchissement de la voie ferrée sous la forme d'un tunnel ou d'une passerelle piétonne, permettant de relier le PEM et l'espace Fol au parc des sports,
- une liaison viaire en sens unique répondant au gabarit des cars entre la route de Chancy et le PEM,
- un réaménagement si besoin d'une liaison en sens unique entre le PEM et la RD1206.

Ainsi, en articulation avec le PEM, le projet de restructuration de l'îlot de la gare reposera sur les principes suivants :

- le dévoiement et le recalibrage de la rue de la gare : ce nouvel axe reliera la gare SNCF au Pôle d'Echange Multimodal. Il assurera un lien visuel direct entre la gare et l'Espace Fol, sans obstacle. L'aménagement de l'axe se calera sur une voie de type n°6 ou 7 (définie dans la typologie des voies de l'OAP mobilité). Ce nouvel axe recalibré sera planté.
- l'aménagement d'une bande « active » entre la rue de la gare (poursuivie par la rue Paul Chautemps) et la voie ferrée : la bande active accueillera deux types de programmes : des parkings paysagers, une série d'équipements publics ou commerces de manière à bénéficier des flux de chalands transitant par la route de Chancy ou depuis la gare. Cette bande active construite vise à atténuer les nuisances sonores générées par les voies ferrées.
- la restructuration de l'îlot compris entre la rue de la gare, la RD1206 et la route de Chancy : le renouvellement urbain de ce secteur prendra la forme de démolition, d'optimisation foncière et de reconstruction de programmes immobiliers en adéquation avec les densités exigées autour de la gare,
- le confortement d'un espace public à l'angle de la rue de la Gare et de la RD1206 afin de qualifier le centre-bourg et d'améliorer la lisibilité des espaces commerciaux en RDC.

**PHASAGE - DAP SECTEUR «E» : QUARTIER GARE**

DÉCOUPAGE EN TRANCHES SUR PHOTO AÉRIENNE DE L'EXISTANT

DÉCOUPAGE EN TRANCHES SUR PLAN DU PROJET



- Les emprises bâties se développeront selon les principes édictés dans le schéma d'OAP. Les coeurs d'îlot ménageront des espaces végétalisés.
- Les bâtis positionnés en périphérie de l'îlot participeront à la définition des emprises de l'espace public.
- Les bâtis réalisés à l'angle de la RD1206 et de la rue de la gare devront compter un RDC largement vitré permettant d'identifier clairement la vocation commerciale du lieu,
- une placette minérale sera aménagée à l'angle de la RD1206 et de la rue de la gare,
- la végétalisation du coeur d'îlot devra être assurée,
- les programmes immobiliers réalisés devront s'inscrire dans la pente du terrain naturel. les faîtages de toiture devront être perpendiculaires à la pente,
- les programmes immobiliers réalisés entre la route de Chancy et l'Espace Fol devront développer leurs volumes parallèlement à la voie ferrée et à la route de Chancy de manière à dégager un coeur végétalisé orienté Sud à l'abri du bruit.

La hauteur en façade des étages droits est limitée au schéma de l'OAP. Le programme de l'opération sera composé principalement de bâtiments collectifs en R+3. Des variations de hauteur seront possibles sans dépasser R+3.

#### **ECHÉANCIER ET PHASAGE DE L'OPÉRATION**

Le renouvellement urbain du site pourra être réalisé en deux tranches opérationnelles distinctes dont l'urbanisation peut être indépendante :

- une tranche 1 (Nord) correspondant à la restructuration de la rue de la Gare le long des voies ferrées,
- une tranche 2 (Sud) correspondant à la reconfiguration du carrefour de la rue de la Gare et de la RD1206.

La tranche 1 - Nord nécessite :

- 1/ L'acquisition foncière des parcelles situées le long de la rue de la Gare,
- 2/ La démolition de 4 bâtiments,
- 3/ Le dévoiement et le recalibrage de la rue de la Gare
- 4/ La réalisation de premiers programmes immobiliers (tranche 1A : au moins 50% du programme total de logements),
- 5/ La réalisation de seconds programmes immobiliers (tranche 1B : parking public, équipement, commerce).

La tranche 2 - Sud nécessite :

- 1/ L'acquisition foncière des parcelles situées au carrefour de la rue de la gare et de la RD1206,
- 2/ La démolition de 2 bâtiments,
- 3/ Le reconstruction de programmes immobiliers (300m<sup>2</sup> de commerces + logements) et aménagement de la placette publique au carrefour de la rue de la gare / RD1206
- 4/ La réalisation de seconds programmes immobiliers (tranche 2B : logements + végétalisation des coeurs d'îlot + liaisons piétonnes).

#### **QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES**

Toute nouvelle construction doit répondre au niveau de performance énergétique «énergie 4» et au niveau de performance environnementale «carbone 1» du label BEPOS (Bâtiment à Energie Positive) «Energie - Carbone». Le recours à la géothermie est autorisée.

#### **BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Le chapitre 2 du règlement de PLU définissant les règles applicables à toutes les zones et portant sur «les normes de stationnement» demeurent applicables dans le cadre de l'OAP.

#### **DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Le site sera desservi en périphérie de son périmètre par des arrêts structurants de transport collectif :

- la gare ferroviaire,
- le pôle d'échanges multimodal.

Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux arrêts de transport en commun.

#### **DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

- L'îlot recréé ne sera pas desservi par de nouvelles voies. Seules des liaisons piétonnes permettront de mailler l'îlot.
- La desserte des programmes immobiliers sera assurée depuis la rue de la gare (Est et Nord),
- Le dévoiement et le recalibrage de la rue de la gare reliant la gare SNCF au Pôle d'Echange Multimodal devra assurer un lien visuel direct entre la gare et l'Espace Fol, sans obstacle. Ainsi, l'aménagement de l'axe se calera sur une voie de type n°6 ou 7 (définie dans la typologie des voies de l'OAP mobilité). Ce nouvel axe recalibré sera planté.

# OAP SECTEUR «F»

## Le Vernay

**DÉLIMITATION DU SECTEUR «F» SOUS-À CAP VALAÏT RÉGLEMENT**



**VUE DU SECTEUR**



### CONTEXTE ET ENJEUX

L'OAP du secteur «F» porte sur un site de 2,1 hectares qui se situe à l'ouest du bourg de Valleiry. Le secteur est délimité à l'ouest par un ensemble de collectifs R+2+Combles, au Nord par la RD1206, à l'est par le chemin des artisans et au sud par une opération de logements collectifs récente. Le site jouxte le tènement du Carrefour Market situé en entrée de ville. Ce secteur constitue l'une des principales zones d'extension urbaine de la commune à vocation d'activités économiques.

Le secteur se caractérise par une prairie de fauche et de pâture. Il est dominé par une monoculture de maïs, des pelouses mésophiles mésoeutrophes d'origine anthropique. Une partie du site correspond à une friche présentant une espèce envahissante (solidage géant). Le site est traversé par le ruisseau du Riondet. La ripisylve du cours est composée d'aulnaies-frênaies. La partie ouest du site voit une limite parcellaire dessinée par une haie arbustive et arborée de nature bocagère. Quelques chênes pédonculés sont relevés. Le terrain présente un dénivelé de l'ordre de 4%.

Si l'intérêt floristique apparaît modéré, les enjeux faunistiques sont forts car la ripisylve correspond à une zone d'alimentation, de repos et de reproduction pour l'avifaune et de nombreuses espèces d'amphibiens.

L'OAP du secteur «F» couvre deux zones :

- une zone Usa, située à l'Est du ruisseau du Riondet,
- une zone AUSA, située à l'Ouest du ruisseau du Riondet.

### OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le Vernay est l'un des principaux secteurs de la commune voué au développement économique. A ce titre, celui-ci cherche à renforcer l'offre économique du territoire dédiée à des activités spécialisées ne pouvant s'insérer dans le tissu urbain du cœur de ville. Plusieurs objectifs guident l'aménagement du secteur :

- la rationalisation des espaces voués aux activités économiques de périphérie,
- la préservation des ripisylves et le maintien des continuités écologiques,
- la création d'un maillage viaire et de liaisons douces permettant de relier les différents quartiers,
- la création d'un espace public fédérateur,
- le renforcement de la végétalisation dans les espaces publics et dans le bâti.

### MODE D'OUVERTURE À L'URBANISATION

Le secteur d'OAP sera ouvert à l'urbanisation :

- en zone USA, au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'aménagement et d'équipement du secteur,
- en zone AUSA, sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT - CAP SECTEUR «F» : LE VERDIAT**



**Programmation des constructions**

-  Espace bâti à vocation économique
-  Espace bâti à vocation économique ou espace vert
-  Implantation obligatoire

**Espaces publics**

-  Liaisons piétonnes et cyclables
-  Voie de desserte véhicule
-  Espace public
-  Espace public végétalisé
-  Protection de la végétation de bord de rivière
-  Plantation

#### **PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS - MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE**

Sauf nécessité technique spécifique liée au fonctionnement industriel, artisanal ou commercial d'une activité économique, tout local de bureau doit obligatoirement être implanté en rez-de-chaussée de bâtiment.

Le local de bureau doit participer au traitement de la façade principale et être visible depuis la rue ou de l'espace public.

Sauf nécessité spécifique liée au fonctionnement industriel, artisanal ou commercial d'une activité économique, tout espace de stockage, d'archivage ou d'entreposage doit se localiser en priorité sur les espaces arrières de la construction.

#### **QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**

- L'aménagement du site sera structuré autour d'un axe principal Est-Ouest reliant le chemin des artisans à l'impasse du Vernay. Dans sa partie terminale, en direction du Vernay, la voie se prolongera par une liaison piétonne.
- Une placette végétalisée sera aménagée le long de la RD1206, à l'emplacement d'un lieu actuellement utilisé mais non formalisé.
- Des liaisons piétonnes et / ou cyclables Nord-Sud relieront l'opération immobilière au Sud du site à la placette.
- La ripisylve sera préservée dans son épaisseur.
- Un espace tampon végétalisé d'au moins 30 mètres de large entre la zone d'activités économiques et le secteur accueillant des collectifs d'habitations devra être maintenu.

Aucune construction ne pourra s'implanter à moins de 15 mètres du houppier des arbres.

L'espace tampon végétalisé de 30 mètres de large situé entre la zone d'activités économiques et le secteur accueillant des collectifs d'habitations pourra être ponctuellement bâti si les constructions s'implantent parallèlement à la pente du terrain, donc perpendiculairement aux façades des collectifs.

#### **QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA PRÉVENTION DES RISQUES**

Toute nouvelle construction doit répondre a minima à la réglementation environnementale 2020.

#### **BESOINS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT**

Par dérogation, la surface maximale des stationnements extérieurs est portée à 40% de la parcelle si les revêtements de sol sont perméables et végétalisés. Les aires de stationnement devront se localiser soit perpendiculairement à l'axe Est-Ouest, soit à l'arrière des constructions pour limiter leur visibilité depuis l'espace public.

#### **DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Le site pourra accueillir un nouvel arrêt de transport en commun au droit de la RD1206. Le respect des liaisons piétonnes est exigé afin de garantir aux piétons des conditions optimales et de confort leur permettant d'accéder directement aux arrêts de transport en commun.

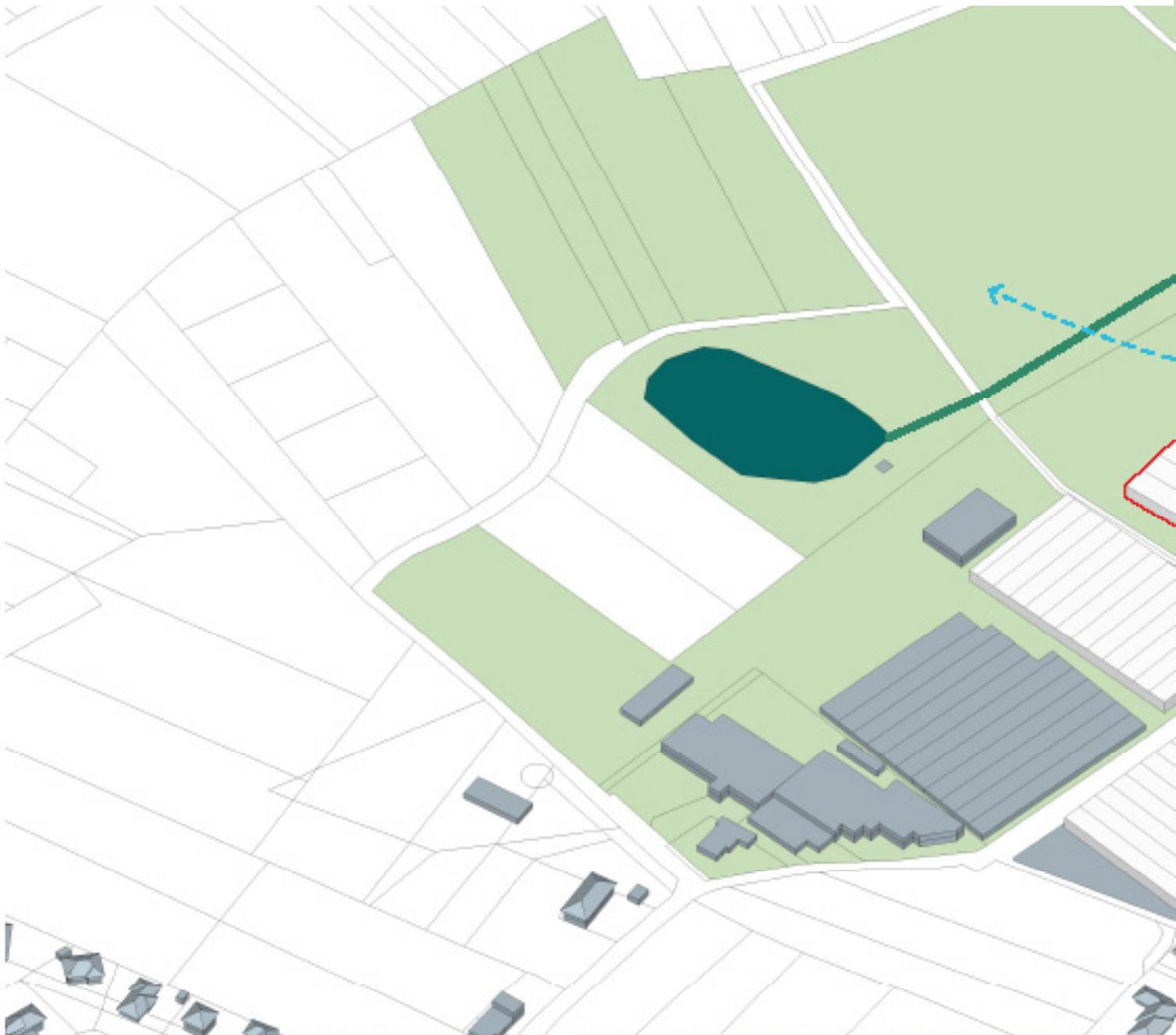
#### **DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES ET RÉSEAUX**

- Le site sera desservi par une voie Est-Ouest de type n°8 (selon la typologie des voies définie dans l'OAP mobilité). Cette voie sera soulignée par un ou des alignements d'arbres.
- Les liaisons piétonnes et cyclables Nord-Sud relieront l'opération immobilière au Sud du site à la placette publique au Nord. L'un de ces cheminements suivra la ripisylve. Les cheminements devront être réalisés avec des matériaux non imperméables.



# **CHAPITRE 3**

## **OAP thématique environnement & paysage**



L'OAP thématique «environnement - paysage» s'applique aux espaces agricoles traversés par des corridors écologiques, dans le secteur de Grateloup.



### PRINCIPE D'IMPLANTATION DES SERRES AGRICOLES

Les serres devront s'implanter majoritairement perpendiculairement à la Route de Grateloup, de manière à :

- s'inscrire dans le sens du parcellaire d'une part,
- maintenir des vues dégagées en direction de la forêt de Chancy.

Des fossés de recueil des eaux pluviales devront être associés au linéaire des serres et bénéficier aux batraciens en tant qu'espace corridor. Des plantations accompagneront les linéaires de fossés. Des passages à crapauds devront être positionnés lors de croisement avec les routes ou avec les chemins carrossables.

Chaque fossé doit être bordé d'un espace végétalisé non cultivé. Les espaces végétalisés d'accompagnement des fossés devront accueillir une variété d'espèces floristiques favorisant l'écosystème des batraciens.

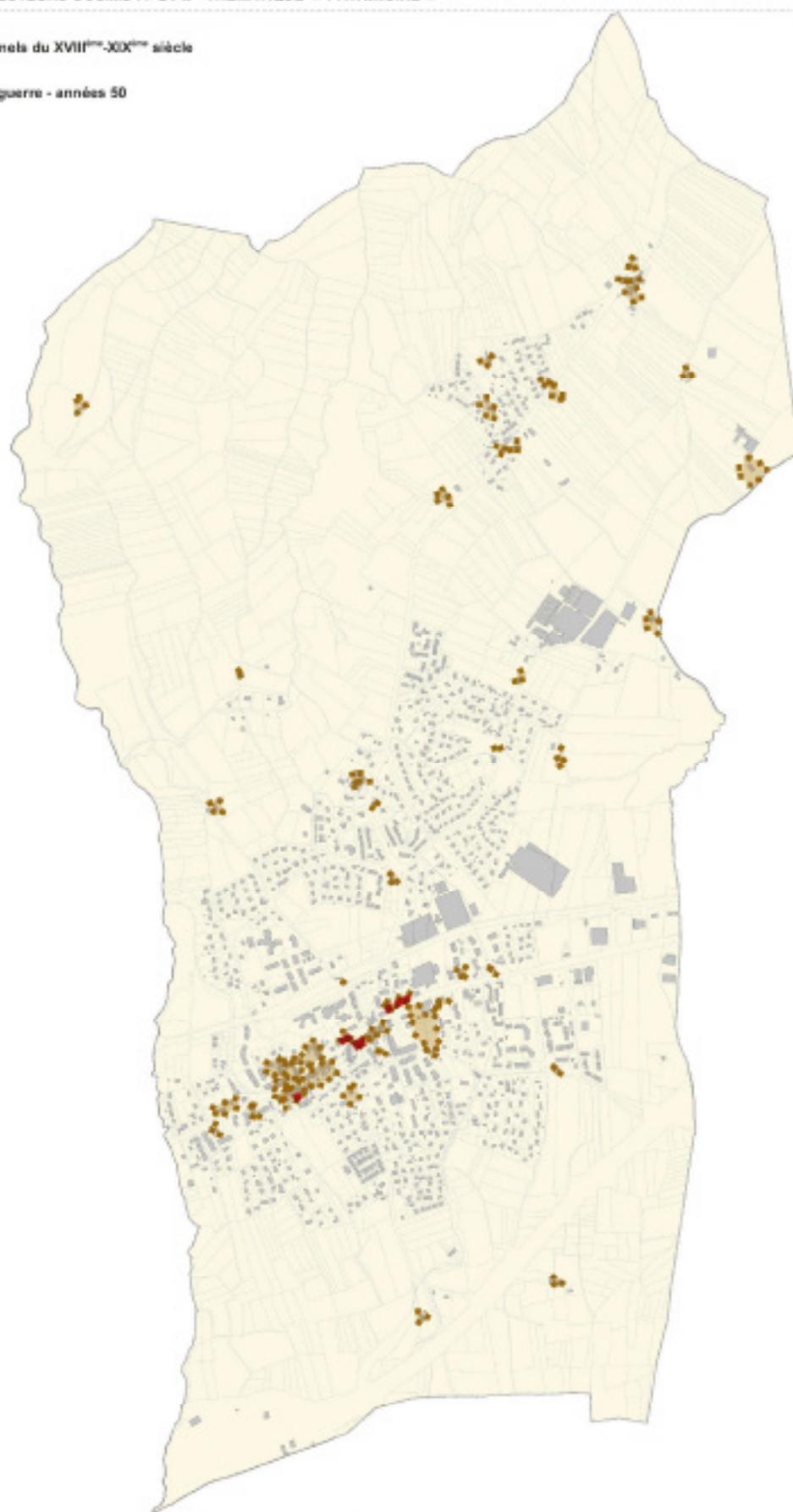


# CHAPITRE 4

## OAP thématique patrimoine

LOCALISATION DES SECTEURS SOUMIS À OAP THÉMATIQUE « PATRIMOINE »

- Bâti traditionnel du XVIII<sup>ème</sup>-XIX<sup>ème</sup> siècle
- Bâti d'après-guerre - années 50



## INTRODUCTION

---

Valleiry présente un patrimoine vernaculaire limité mais avec des qualités reflétant l'expression architecturale traditionnelle du genevois.

Les bâtiments remarquables valleiryens s'inscrivent dans deux périodes architecturales distinctes :

- des bâtiments datés de la fin du XVIII<sup>ème</sup> et du XIX<sup>ème</sup> siècle,
- des bâtiments construits à l'après-guerre, au début des années 50.

Au regard des caractéristiques de ces constructions, des orientations et des recommandations sont définies par typologie de bâtiment. L'OAP thématique « patrimoine » vise à définir des principes d'actions pour assurer la conservation de ce patrimoine et valoriser ce qui fait l'identité propre de ces bâtiments. Le règlement graphique identifie les secteurs rassemblant les bâtiments d'intérêt. Les secteurs sont protégés au titre des articles L.151-19 et R.151-7 du Code de l'Urbanisme. Les bâtis remarquables protégés ne rentrant pas dans les deux typologies mentionnées doivent respecter ou mettre en valeur, lors de réhabilitation, les caractéristiques architecturales existantes.

Les orientations portent sur plusieurs volets :

- la volumétrie des constructions,
- les proportions et dimensions de façades,
- les ouvertures et percements c'est-à-dire ce qui correspond aux portes, portails et fenêtres,
- les modénatures c'est-à-dire les éléments de détails d'ornementation (moultures, corniches, bandeaux...).

Afin d'intégrer au mieux les orientations architecturales définies dans l'OAP, il est recommandé de prendre avis, avant dépôt d'une demande de permis, soit auprès du CAUE 74 (Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement de Haute-Savoie), soit auprès du STAP 74 (Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de Haute-Savoie).



# OAP PATRIMOINE

## Bâtis traditionnels des XVIII<sup>ème</sup> - XIX<sup>ème</sup> siècles

## TYPLOGIES DES BÂTIS TRADITIONNELS DU XVII<sup>ÈME</sup> - XIX<sup>ÈME</sup> SIÈCLE

### L VOLUMÉTRIE DES CONSTRUCTIONS

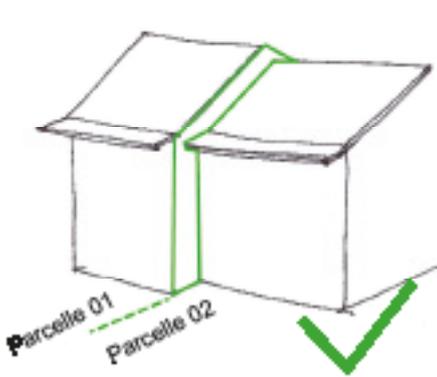
La volumétrie de la construction s'exprime à travers un rapport de hauteur et de largeur, ainsi que par une longueur et un rythme de façade, et par un couronnement : la toiture.

Les bâtis remarquables de la fin du XVIII<sup>ÈME</sup> et du XIX<sup>ÈME</sup> siècle correspondent principalement à des maisons de bourg accolées se développant d'une limite séparative à l'autre. Les largeurs de parcelle et de bâti sont resserrées (de 4 à 10 mètres de large en moyenne). Les décrochés de façade en limite avec l'espace public mettent en relief le découpage parcellaire ; ils répondent également historiquement à des problématiques d'ordre bioclimatique (abri du vent).

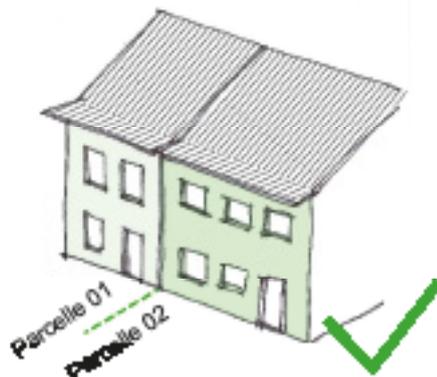


## ORIENTATIONS

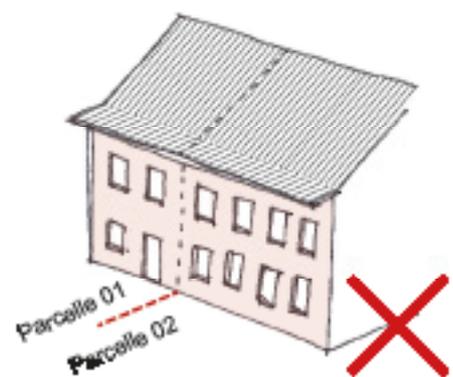
Les travaux induisant une modification des volumétries bâties existantes (extension, acquisition-restructuration) ne devraient pas conduire à une suppression des décrochements de façade originels. La fragmentation de la volumétrie bâtie issue des tracés parcellaires sera recherchée pour rester apparente.



**POSSIBILITÉ 1 :**  
**MAINTIEN DU DÉCROCHÉ DE VOLUMÉTRIES**



**POSSIBILITÉ 2 :**  
**CHANGEMENT D'EXPRESSION DE LA FAÇADE**



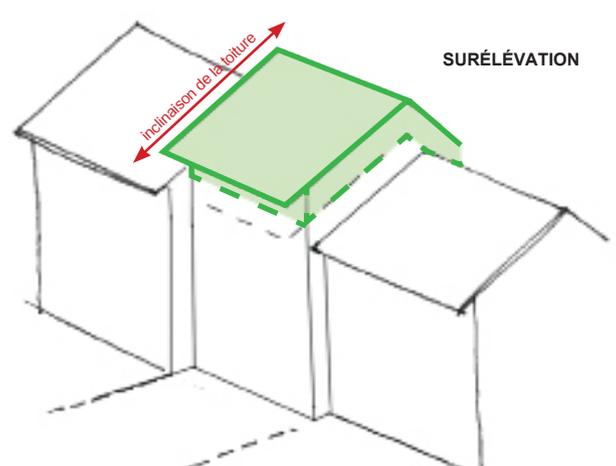
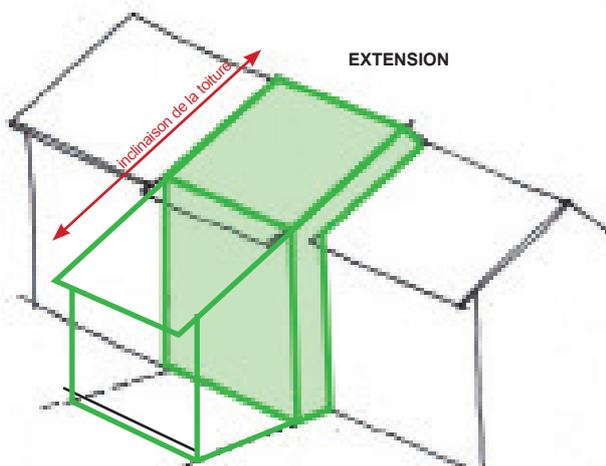
**INTERDICTION**

La distinction de volume d'un bâti à l'autre pourra être soulignée par une matérialité, une composition de façades ou des proportions d'ouverture différenciées.

Les descentes d'eaux pluviales par leur positionnement doivent également signifier le découpage parcellaire ou les volumétries bâties différenciées.

La création de continuité de façades (alignement des volumétries, homogénéité des matériaux ou des couleurs, monotonie et répétition des ouvertures dans la composition des façades) est interdite, sauf s'il s'agit de restaurer l'état original du bâti.

Les travaux portant sur la toiture ne pourront avoir pour incidence de modifier la forme et l'inclinaison des pans de toit. Les extensions bâties devraient s'inscrire dans un volume défini par le prolongement du toit existant. Les surélévations sont possibles si elles respectent l'inclinaison du toit originelle.



## II. COMPOSITION DES FAÇADES ET TRAITEMENT DES OUVERTURES

Les bâtis traditionnels correspondent à des maisons paysannes simples. Historiquement, il s'agissait de bâtiments «mixtes» regroupant dans un volume unique divers locaux nécessaires tant à l'exploitation agricole qu'au logement du paysan. La simplicité de la façade est animée, pour les bâtis plus anciens, par des éléments particuliers :

- des murs coupe-vent
- des escaliers extérieurs, en pierre,

Les constructions édifiées à partir de la moitié du XIX<sup>ème</sup> adoptent une composition de façade plus régulière (style «à la française») : certaines maisons se distinguent par un ordonnancement symétrique de la partie d'habitation avec la porte d'entrée placée dans l'axe. La dimension des fenêtres augmente, les menuiseries à deux battants deviennent prépondérantes. Toutes les portes de grange possèdent un encadrement cintré en anse de panier.

Les façades apparaissent souvent enduites hormis les éléments de modénatures et de décor architectural.

### ORIENTATIONS

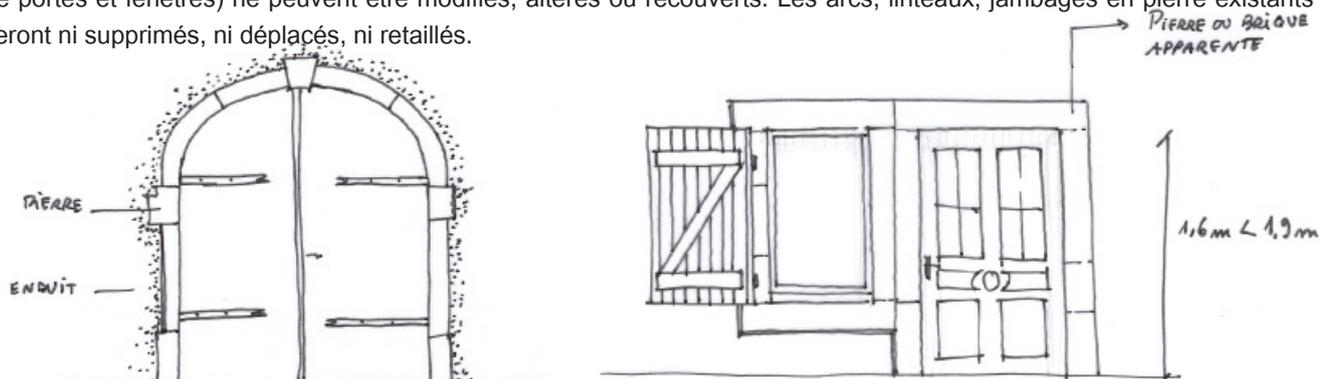
**Chaque bâti doit respecter une unité architecturale.**

**Pour les bâtis présentant une façade ordonnancée de manière symétrique, la composition architecturale (rapport entre les murs et les ouvertures) ne peut être modifiée. De nouveaux percements peuvent être réalisés s'ils respectent l'ordonnancement de la façade.**

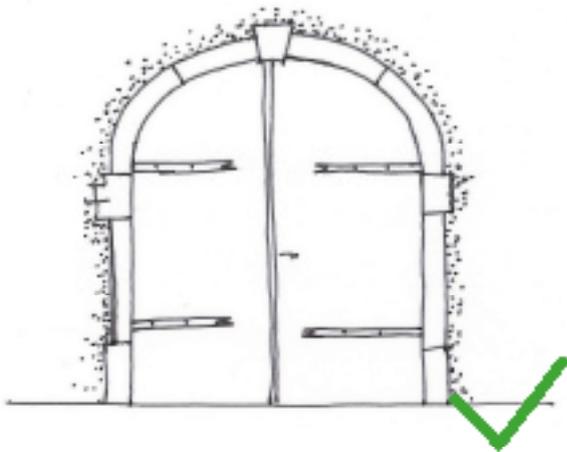


Tout élément d'ornementation de façade ou tout décor mouluré (chaînes d'angle, bandeaux saillants, encadrements moulurés...) devrait être conservé. S'ils sont dégradés, ils devraient être reconstitués à l'identique.

La forme, les dimensions ainsi que les éléments de maçonnerie en pierre d'origine (escaliers extérieurs, linteaux, encadrements de portes et fenêtres) ne peuvent être modifiés, altérés ou recouverts. Les arcs, linteaux, jambages en pierre existants ne seront ni supprimés, ni déplacés, ni retallés.

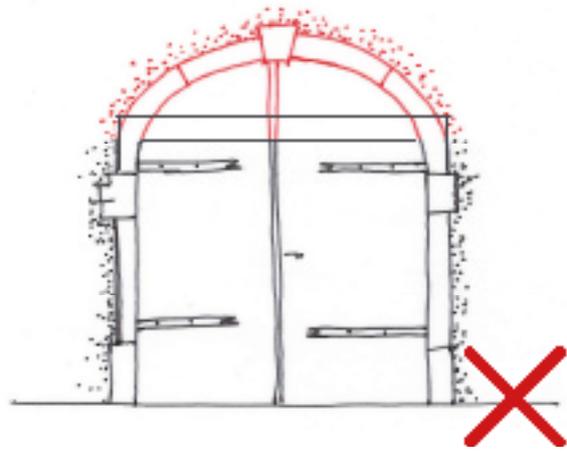


PRINCIPES À SUIVRE



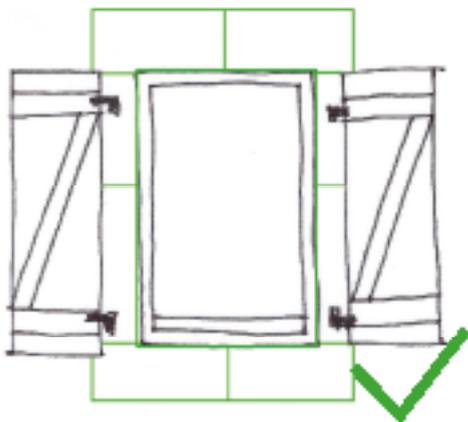
**PRÉSERVATION**

Les portes et menuiseries doivent se caler sur la géométrie de l'arc cintré



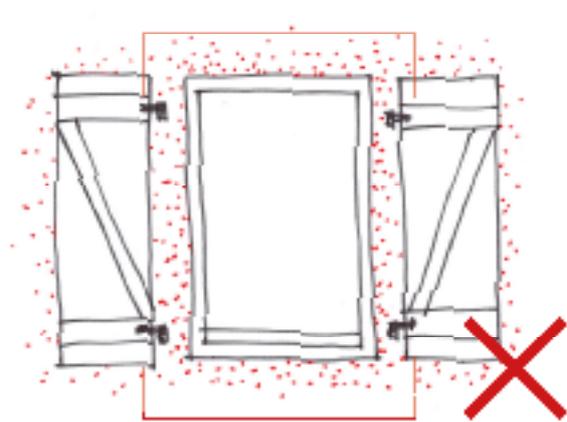
**INTERDICTION**

Modification de la forme des portes cintrées



**PRÉSERVATION**

Maintien des maçonneries apparentes (pierres ou briques)



**INTERDICTION**

Recouvrement des maçonneries par un enduit. Suppression du dessin des encadrements.

- **Pour les façades en pierres apparentes**

Les façades en pierres appareillées doivent rester naturelles sans adjonction de peintures, enduits, films, résines et hydrofuges. Les matériaux de façade destinés à rester apparents, ainsi que les parements et revêtements d'intérêt, doivent être conservés, et si leur état l'exige, complétés ou remplacés par le même matériau sans sur-épaisseur et en s'accordant au calepinage du mur.

Les réhabilitations de façade doivent adopter une unité de traitement, de matériaux ou de couleurs en s'inscrivant dans la continuité de l'existant.

- **Pour les façades recouvertes d'enduit**

Les murs en pierres non appareillées (c'est-à-dire dont les pierres ne sont pas agencées méthodiquement) doivent être recouverts par un enduit.

Les enduits en bon état mais défraîchis peuvent être rénovés par un complément d'enduit sur les zones dégradées et protégés par un badigeon de chaux naturelle, une peinture minérale à la chaux ou une peinture silicatée d'aspect mat. Les peintures imperméables sont interdites.

Tout enduit ou tout badigeon sera à la chaux naturelle. Le ciment ou les produits prêts à l'emploi contenant des liants autres que de la chaux naturelle sont interdits. La finition de l'enduit de façade sera à grain fin (dite « lissée », ou « frotté fin »). Les aspects dits « rustiques » (c'est-à-dire grossiers, à l'aspect granité obtenu par projection) ou « écrasé » sont interdits. La bichromie entre les décors et les pleins des façades doit être prononcée pour mettre en valeur la composition de la façade.

Les matériaux précaires et les imitations de matériaux traditionnels sont déconseillés (placages de fausse pierre, de brique...). Il peut être imposé une architecture inspirée des typologies bâties traditionnelles afin de conserver l'unité architecturale d'ensemble.

Le choix des matériaux doit se faire en cohérence avec les matériaux de la construction concernée et des constructions avoisinantes.

Les couleurs brillantes et réfléchissantes sont interdites. Les teintes des murs doivent rester naturelles. Le pétitionnaire consultera le nuancier chromatique communal en annexe du PLU. Les tons des enduits seront donnés par les terres, pigments et oxydes naturels mélangés à la chaux naturelle qui rentrent dans leur composition.

## MENUISERIES

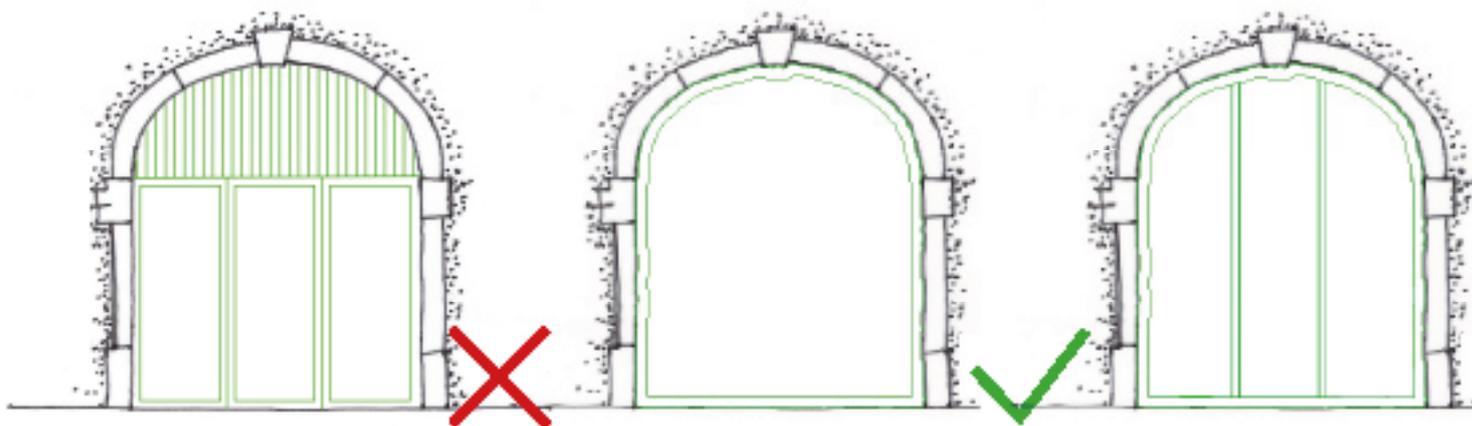
Toute menuiserie (dormant et ouvrant) doit suivre la forme de l'ouverture. En linteau, la menuiserie doit suivre le cintre de la maçonnerie. Elle doit être posée en tableau, dans la feuillure existante. Dans le cas où il n'y a pas de feuillure, elle doit être placée entre 15 cm et 25 cm.

La forme et le nombre de division des menuiseries sont laissées libres d'interprétation.

Les menuiseries en bois seront privilégiées. Les volets en bois sur charnières à un ou deux vantaux seront à privilégier. Les volets roulants, en remplacement de volet à vantaux sont possibles si le caisson ou le coffret d'enroulement n'est pas visible de l'extérieur.

Toutes les menuiseries doivent adopter une unité de traitement, de matériaux ou de couleurs. Les menuiseries nouvellement installées doivent adopter la même couleur que celles existantes.

La teinte des débords de toit, des menuiseries, des serrures doit être coordonnée avec l'ensemble de la façade. Le pétitionnaire se reportera au nuancier communal de couleurs.

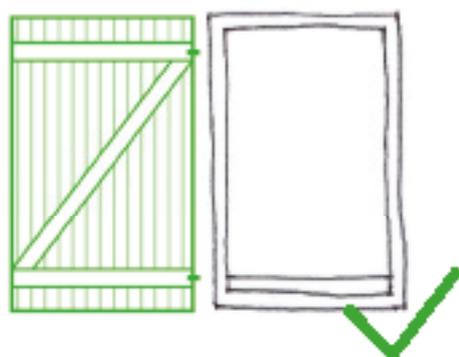


### POSSIBLE N°1 À ÉVITER

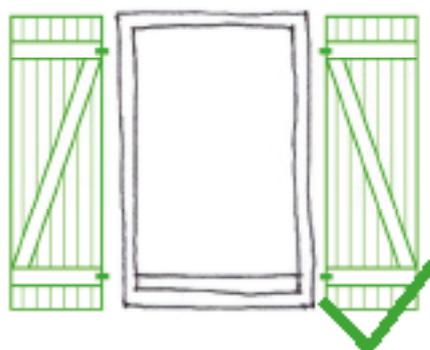
Les menuiseries doivent suivre autant que faire ce peut l'encadrement de la porte

### POSSIBILITÉ 2

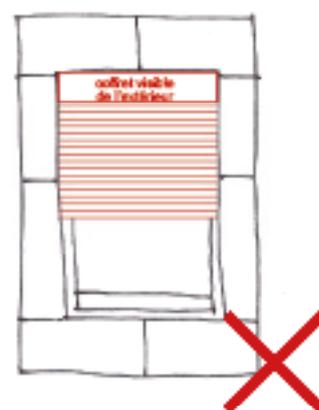
La porte-fenêtre occupe la totalité de l'encadrement de la porte cintrée.



Volet à un vantail



Volets à deux vantaux



Volets roulants  
si coffret d'enroulement  
visible

### III. TOITURES

Les toitures des constructions du XIX<sup>ème</sup> siècle sont en majeure partie à deux pans. Elles possèdent un avant-toit assez développé (généralement supérieur à 0,60 cm, avec une rupture de pente) créant un espace abrité au devant de la façade.

#### ORIENTATIONS

Le gabarit de la toiture ne devrait pas être modifié.

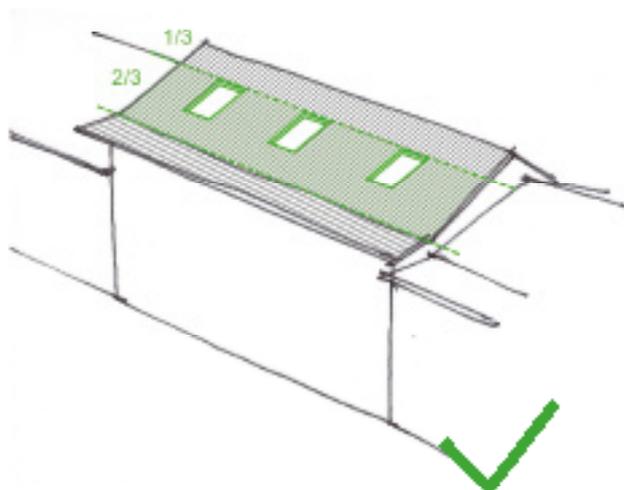
Des ouvertures de toit peuvent être créées en nombre limitées si elles respectent les conditions suivantes :

- seules les fenêtres s'inscrivant dans le plan de toiture existant sont autorisées,
- la surface du toit occupée par les fenêtres ne peut dépasser les 10% de la surface totale du pan de toiture concerné.

Exemple : Si le pan de toiture mesure 23 m<sup>2</sup>, la surface des fenêtres ne pourra pas dépasser les 2,3 m<sup>2</sup>.

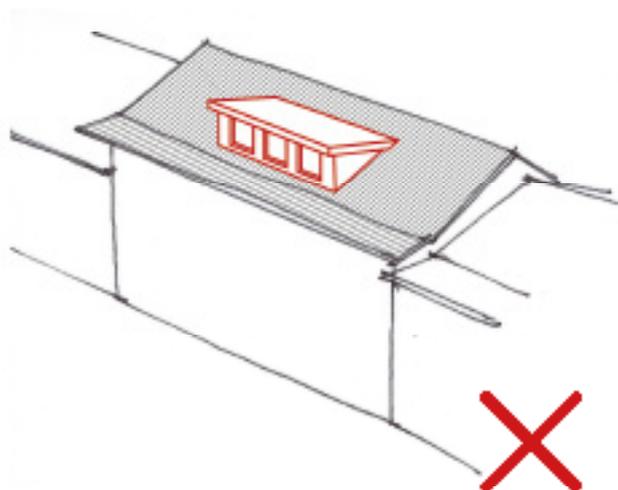
- les fenêtres de toit doivent être placées dans les deux premiers tiers du pan concerné (cf. schéma),
- le positionnement des fenêtres de toit doit respecter l'ordonnement et la symétrie de la façade.

#### PRINCIPES À SUIVRE



#### POSSIBILITÉ

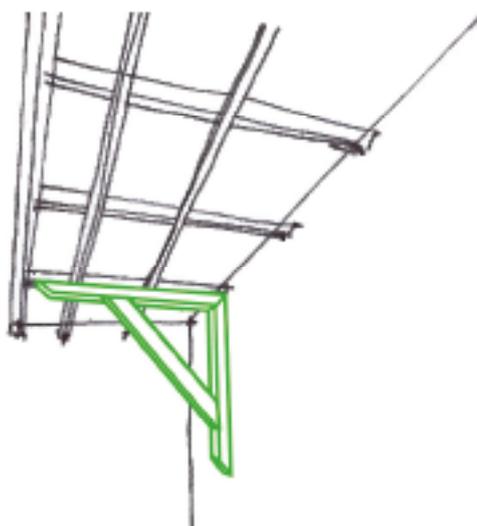
Les fenêtres doivent s'inscrire dans le plan de la toiture



#### INTERDICTION

Les fenêtres modifiant le plan de toiture sont interdites (exemple : les extensions de type lucarne)

Les bras de force existants qui soutiennent les débords de toit devront au mieux être conservés, sinon être remplacés par des éléments similaires. Ces éléments de supports, tout comme l'ensemble de la charpente devront demeurer en bois. Il est interdit de caissonner les chevrons apparents.



## IV. ÉLÉMENTS TECHNIQUES

La visibilité de tout élément technique ou de production énergétique (antennes, paraboles, appareils de climatisation ou de chauffage, éolienne domestique, panneaux solaires photovoltaïque ou thermique...) depuis l'espace public est à éviter, sauf difficultés techniques ou architecturales particulières dûment justifiées.

Si les dispositifs techniques nécessitent d'être installés sur le toit, ceux-ci devront être positionnés sur le pan de toit opposé à l'espace public.

*Exemple de positionnement des dispositifs techniques par rapport à l'espace public*



**Identification des pans de toiture pouvant accueillir des dispositifs techniques (antennes ou accessoires de production énergétique)**

Les descentes d'eau devrait se loger préférentiellement sur l'un des angles de la construction ou au niveau d'un décrochement de volume. Elles seront en zinc ou en cuivre, d'aspect mat.

### LES CLÔTURES (MURS ET MURETS)

Les murs et murets existants devraient être conservés et restaurés en respectant leurs dispositions d'origine (pierres de taille apparentes, moellons de pierres enduits ou rejointoyés, couvertines en pierre ou maçonnerie...). La réhabilitation de murs pleins devrait être réalisée avec les mêmes matériaux. Le percement de murs ou murets est possible si cela correspond à un accès au tènement dans la limite de 3 mètres large.

La réalisation de nouveaux murs ou murets est possible s'ils reprennent les mêmes caractéristiques que celles observées pour les clôtures présentes dans le secteur soumis au périmètre de protection (emploi de matériaux ou d'enduits similaires).



# OAP PATRIMOINE

## Bâtis des années 50

## TYPOLOGIES BÂTIES DES ANNÉES 50

### I. VOLUMÉTRIE DES CONSTRUCTIONS

Les constructions identifiées ont été construites entre 1945 et 1960. Elles correspondent à une diversité de situation :

- maisons isolées sur leur parcelle,
- maisons mitoyennes,
- logements en rangée sous un même toit.

Les constructions ont souvent une base rectangulaire et s'implantent soit en front de rue, soit en milieu de parcelle.

#### ORIENTATIONS

Les surélévations sont à éviter. Les extensions limitées sur les façades latérales sont possibles si elles sont réalisées de manière symétrique par rapport à la façade pignon et si elles n'altèrent pas la physionomie de la toiture du bâtiment originel. Les extensions en façade d'entrée, donnant sur l'espace public, sont interdites. Les extensions limitées en façade arrière sont à privilégier.



## II. COMPOSITION DES FAÇADES ET TRAITEMENT DES OUVERTURES

Les constructions des années 50 présentent fréquemment un soubassement souligné en façade par une différence de matérialité avec le corps du bâtiment. Le soubassement est en pierre appareillée. Le corps du bâtiment est recouvert d'un enduit crépis.

La composition des façades est régulière et géométrique. Elle présente peu de détails et de modénatures.

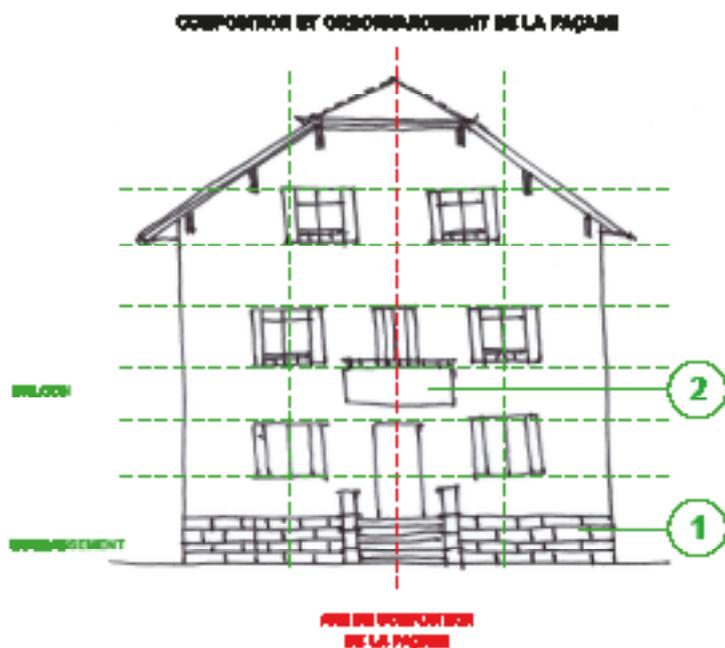
Cette typologie présente généralement des balcons s'appuyant sur les façades pignons, dont les gardes corps sont maçonnés et traités de la même manière des murs de la construction.

### ORIENTATIONS

Chaque bâti doit respecter une unité architecturale.

La composition architecturale (rapport entre les murs et les ouvertures) ne devrait pas être modifiée. Les façades ordonnancées ne devraient pas avoir de nouveau percement.

Tout élément d'ornementation de façade (balcon, encadrement de fenêtre...) doit être conservé préférentiellement. S'ils sont dégradés, ils devraient être reconstitués à l'identique.



Le soubassement doit se démarquer du corps du bâtiment soit par :

- un changement de matérialité,
- une teinte différente de crépis.

Seuls des volets à deux vantaux peuvent être utilisés. Les menuiseries en bois seront privilégiées. Les menuiseries métalliques (type aluminium) ou en plastiques (type PVC) sont à éviter. Les volets roulants, en remplacement de volet à vantaux sont interdits si :

- le coffret d'enroulement est visible depuis l'espace public,
- il crée une rupture dans la composition d'ensemble de la façade (exemple : différents types de volets sur une façade).

Toutes les menuiseries doivent adopter une unité de traitement, de matériaux ou de couleurs.

La teinte des passées de toit, des menuiseries, des menuiseries doit être coordonnée avec l'ensemble de la façade.

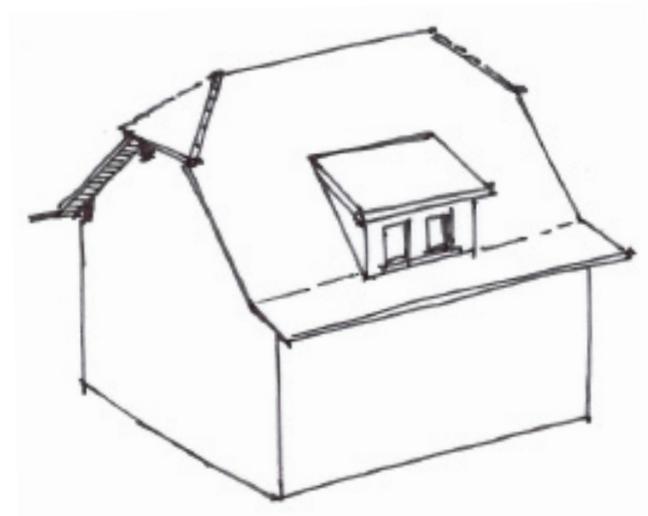
La réalisation de nouveaux balcons (2) est possible si :

- ils s'inscrivent dans une composition symétrique de la façade,
- ils sont réalisés en façade pignon,
- ils utilisent la même matérialité que le reste de la façade,
- les gardes-corps devront être pleins et massifs. Ils ne pourront être de type légers et ajourés.

### III. TOITURES

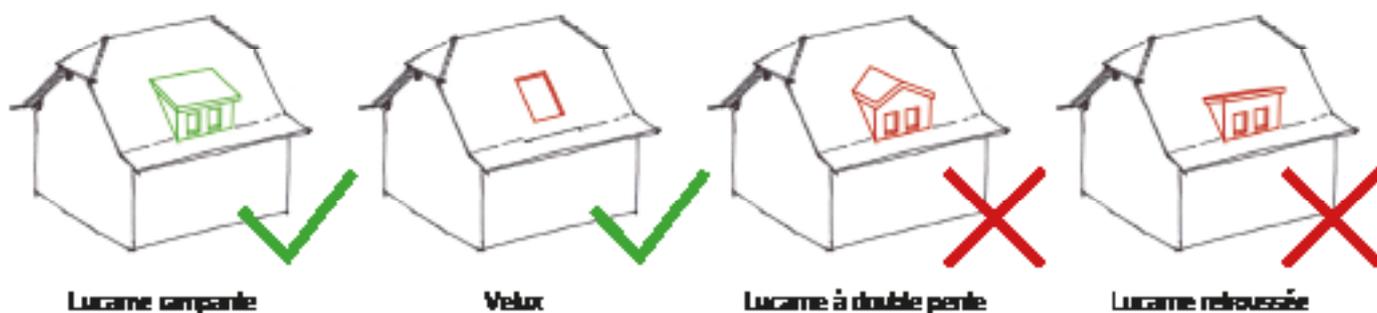
La forme de la toiture est l'élément principal de cette typologie : elle doit être préservée.

- Le toit en croupe est la principale caractéristique : des pans de toitures triangulaires viennent surmonter les façades pignons.
- Les débords de toit sont importants, au moins 80 cm.
- Les lucarnes de toit sont également très représentatives de cette époque. Elles révèlent l'occupation d'une partie de la volumétrie des combles.



#### ORIENTATIONS

La modification des lucarnes de toit est à éviter. Seules les lucarnes dites « rampantes » (=lucarne présentant une toiture à un pan et dont l'arrête la plus haute est parallèle à l'arrête de faîtage) et les vélux (fenêtres intégrées dans le plan de la toiture) sont envisageables. Les autres types de fenêtres de toit sont à éviter (exemples : lucarnes retroussées...)



#### IV. ÉLÉMENTS TECHNIQUES

---

Tout élément technique ou de production énergétique (antennes, paraboles, appareils de climatisation ou de chauffage, éolienne domestique, panneaux solaires photovoltaïque ou thermique...) ne peut être visible depuis l'espace public. L'installation au sol devra être privilégiée en particulier pour les dispositifs de production énergétique.



# **CHAPITRE 5**

## **OAP thématique**

### **mobilité et espaces publics**

## INTRODUCTION

---

Les voies n'ont plus seulement une visée fonctionnelle. Elles participent à la qualité de l'espace public. Exprimer l'urbanité est la qualité première d'un espace public : il doit être agréable de s'y retrouver, de le parcourir, de le traverser, de s'y arrêter.

L'OAP thématique « mobilité » vise à :

- traduire le Plan Local de Déplacements au sein du PLU
- définir un langage commun aux futurs aménagements des voies et des espaces publics.

Elle comprend des orientations d'ordre général et des recommandations spécifiques correspondant à une hiérarchisation de la trame viaire. Les OAP mobilité s'appliquent aussi bien aux voies publiques qu'aux voies et cheminements privés.

## ENJEUX

---

Les OAP mobilité répondent aux enjeux de mobilité repérés sur le territoire :

### DÉPLACEMENTS MODE DOUX

- Faire évoluer les comportements des habitants de Valleiry vers les modes de transport doux ;
- Assurer la continuité et l'ergonomie des cheminements piétons ;
- Concevoir des aménagements qui permettent aux usagers de se déplacer en confort et sécurité ;
- Affirmer la performance de la marche à pied ;
- Promouvoir les déplacements cyclables.

### TRANSPORTS COLLECTIFS ET COVOITURAGE

- Optimiser et améliorer qualitativement les lieux d'échanges lisser les ruptures de charges, notamment la gare de Valleiry et les arrêts de bus de la ligne menant à Saint-Julien-en-Genevois (Valleiry Chef-Lieu et Valleiry Espace-Fol) ;
- Promouvoir une approche multimodale des déplacements pour favoriser les modes de transport plus durables : déplacements actifs et transport en commun ;
- Promouvoir les nouveaux services automobiles comme le covoiturage et dédier un parking pour cela.

### CIRCULATION AUTOMOBILE

- Profiter de l'emprise de la D1206 pour en faire un axe de circulation plus urbain où l'ensemble des modes cohabitent de manière optimale : le long de cet axe de circulation, ainsi que certaines voies transversales composées de commerces, d'équipements communaux. A court terme et en absence d'itinéraire alternatif la D1206 continue de supporter le trafic de transit ;
- A moyen et long termes, définir une stratégie qui limite les traversées du coeur du bourg ;
- Intégrer le projet de reconfiguration du carrefour D1206/D23 dans la conception de scénarii et de préconisations pour améliorer la circulation routière sur la commune de Valleiry ;
- Mieux hiérarchiser les voies pour définir des secteurs apaisés propices au foisonnement de la vie locale (secteur église par exemple).

### STATIONNEMENT

- Réorganiser l'offre de stationnement public pour redonner de l'espace aux piétons dans l'hyper-centre ;
- Prévoir des espaces dédiés au stationnement vélos, au covoiturage et à l'auto-partage.

### ACCIDENTOLOGIE

- Traiter les entrées de ville pour inciter les usagers à modifier leur comportement en milieu urbain ;
- Mettre en cohérence les vitesses réglementaires à appliquer sur la commune.

## PLANS D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS COMMUNAUX

---

Valleiry ambitionne de devenir une « ville marchable ». Pour ce faire, plusieurs orientations doivent être déclinées :

- Définir un maillage structurant piéton et cyclable permettant les déplacements actifs vers l'hyper-centre de la commune (ouverture de certaines impasses, aménagement de certaines rues et traversées telles que la RD1206)
- Créer des alternatives de circulation à la RD1206 (ouverture de voies nouvelles...),
- Créer un Pôle d'Echanges Multimodal en lien avec la gare,
- Améliorer des lieux d'échanges / points d'embarquement avec les transports collectifs (amélioration de l'arrêt de bus terminus de la ligne Valleiry gare, création d'une aire de covoiturage...),
- Améliorer la lisibilité et la définition des stationnements

Ces orientations nécessitent de structurer le territoire en termes de hiérarchisation et de typologie des voies et cheminements. L'OAP mobilité vise à définir les modalités d'aménagement des voies publiques et privées futures mais aussi les voies existantes qui feront l'objet de requalification.

Pour ce faire, des plans globaux à l'échelle de la ville déterminent les qualités souhaitées pour la trame viaire. Les plans ci-après identifient :

- le maillage viaire souhaité à l'horizon du PLU ; maillage défini dans le but de tisser des relations interquartiers,
- la hiérarchisation future de la trame des voiries et cheminements,
- les axes prioritaires pour les mobilités douces (piétons / vélos),
- les axes participant à la végétalisation du territoire.

Le traitement de la traversée de Valleiry (RD1206) fait l'objet d'un plan spécifique.

Il ressort des plans thématiques une typologie d'aménagement des voies. Les typologies listées s'inscrivent dans une logique de guide minimal avec lequel les projets d'aménagement et de réalisation de voirie doivent être compatibles. Des orientations générales de traitement encadrent l'aménagement des futures voies.



# **OAP MOBILITÉ**

## Plan d'organisation des déplacements

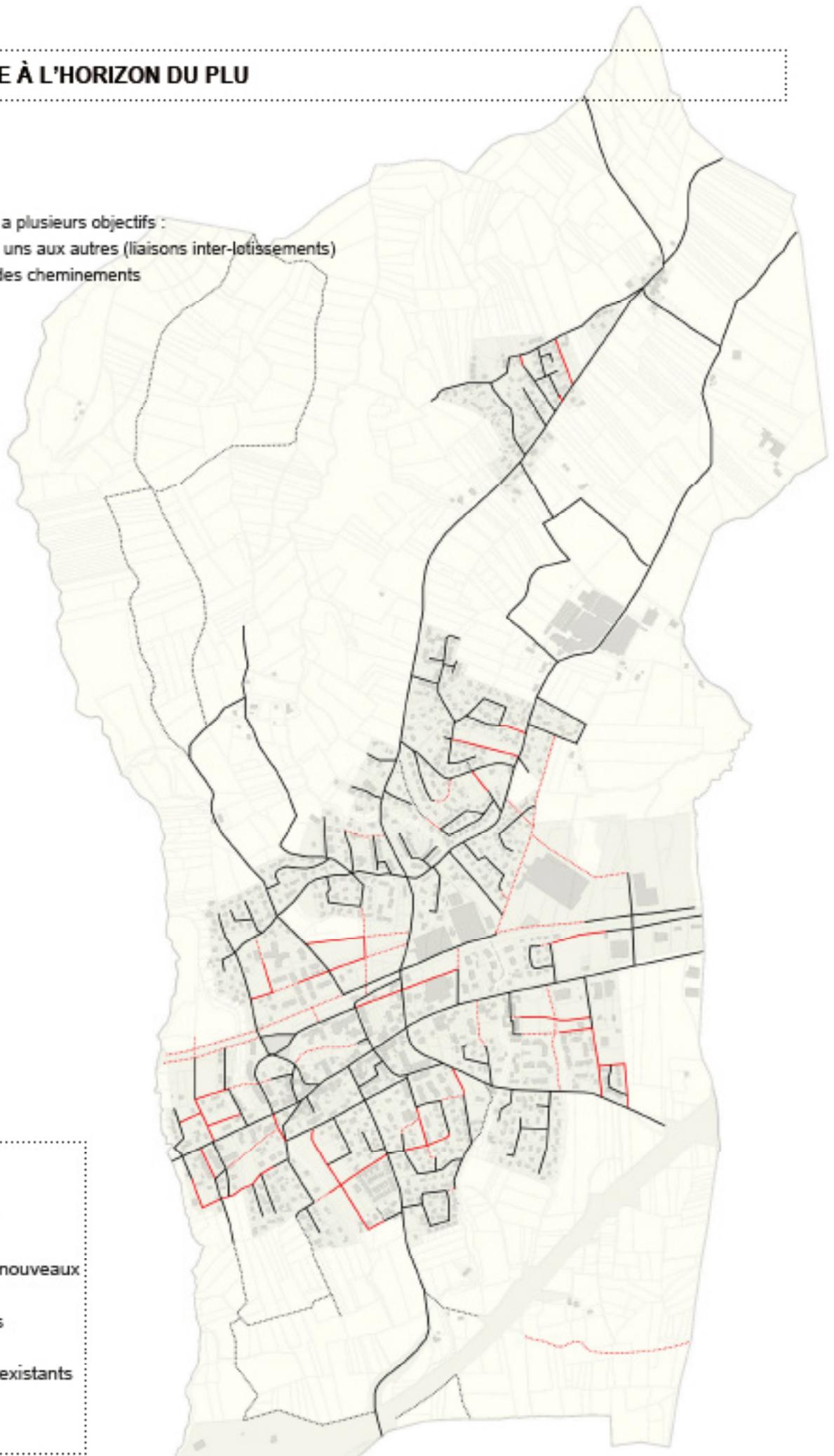
## MAILLAGE VIAIRE À L'HORIZON DU PLU

Le plan de maillage viaire a plusieurs objectifs :

- relier les quartiers les uns aux autres (liaisons inter-lotissements)
- assurer la continuité des cheminements

### LÉGENDE

- Voies nouvelles
- ⋯ Cheminements nouveaux
- Voies existantes
- ⋯ Cheminements existants



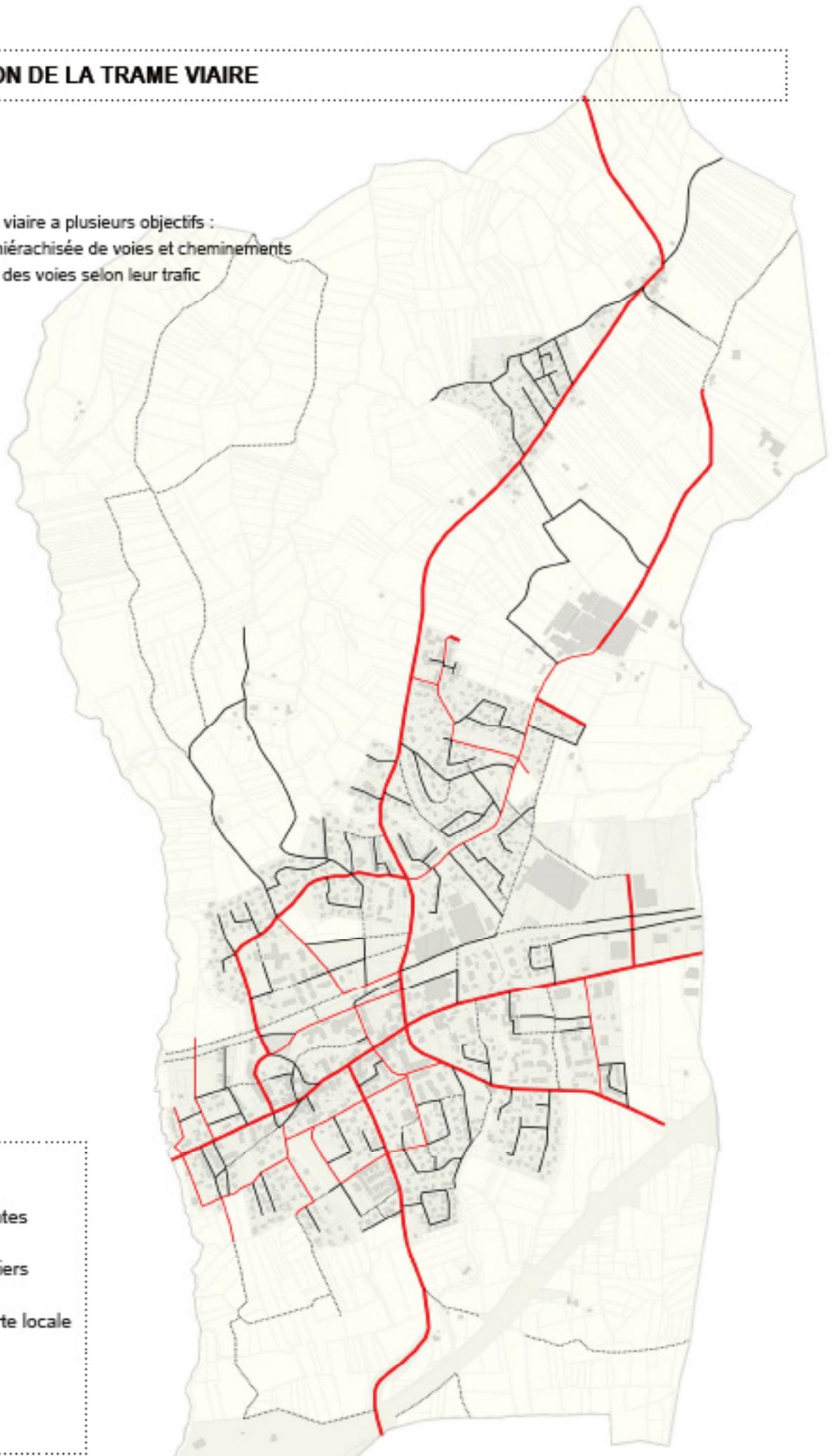
## HIÉRARCHISATION DE LA TRAME VIAIRE

Le plan de hiérarchisation viaire a plusieurs objectifs :

- définir une armature hiérarchisée de voies et cheminements
- définir un classement des voies selon leur trafic

### LÉGENDE

- Voies structurantes
- Voies interquartiers
- Voies de desserte locale
- ..... Cheminements



L'objectif premier du plan de maillage viaire vise en priorité à décroisonner les quartiers et à ouvrir les rues se terminant en impasse pour favoriser les déplacements à pied ou en vélo vers l'hyper-centre de Valleiry. Pour ce faire, les aménagements suivants seront prioritaires :

- Ouverture de l'impasse du Felan, pour permettre la connexion entre la rue de l'Eglise et la rue Paul Chautemps. En lien avec cet itinéraire il est nécessaire de mettre en place un cheminement piéton sécurisé entre le parking de la rue de l'Eglise et le cimetière ;
- Création d'une liaison pratique et sécurisé pour les modes doux entre l'Espace Fol et la gare ;
- Aménagement d'un cheminement piéton entre la rue de la Vosognette et la rue Paul Chautemps, derrière le cimetière.
- Création d'une passerelle entre la rue Paul Chautemps et la rue des Merles ;
- Création d'une liaison piétonne entre la rue de l'Eglise et la Mairie ;
- Création d'un passage dénivelé au niveau de la gare ou ouverture de la gare des deux côtés ;
- Création d'un cheminement traversant « Prairie sous village Est » ;
- Création potentielle d'un passage entre l'Espace Fol et le Complexe sportif ;
- Ouverture d'un cheminement piéton entre le carrefour D1206/D23 ;
- Création d'un cheminement entre la rue de la Vignette et la route d'Anecy, qui peut être aussi en lien avec l'ouverture d'un itinéraire modes doux entre la rue du Riondet et la rue de la Vignette.



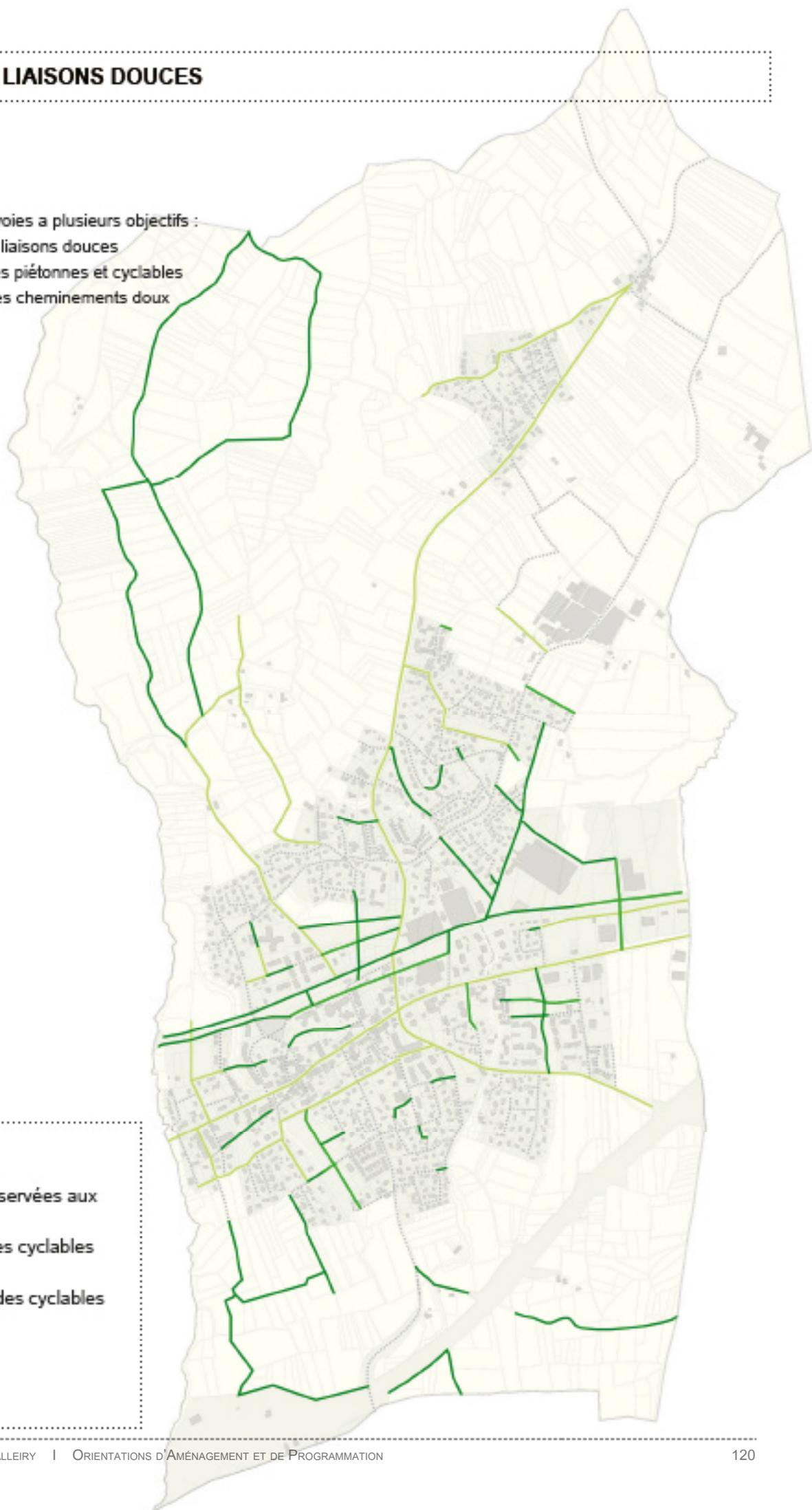
## TYPOLOGIE DES LIAISONS DOUCES

Le plan de typologie des voies a plusieurs objectifs :

- définir l'armature des liaisons douces
- qualifier les continuités piétonnes et cyclables
- prioriser et localiser les cheminements doux

### LÉGENDE

- Voies vertes, réservées aux modes doux
- Voies avec pistes cyclables
- Voies avec bandes cyclables
- Autres



## ARMATURE VÉGÉTALE DES VOIES

Le plan d'amarture végétale a pour objectif de :

- qualifier l'ambiance paysagère des voies
- hiérarchiser les interventions paysagères et la trame arborée communale

### LÉGENDE

- Voies arborées primaires
- Voies végétalisées secondaires
- Autres



# **OAP MOBILITÉ**

## Traitement des voies et des espaces publics

### ORIENTATIONS GÉNÉRALES

L'aménagement ou la requalification des voies et espaces publics doit prendre en compte les orientations suivantes :

- **LA PRISE EN COMPTE DES LIMITES**

Les délimitations jouent un rôle essentiel dans la compréhension de l'espace public. Leurs traitements contribuent à une meilleure visibilité ainsi qu'à une plus grande clarté des fonctions et des usages (bordures en limite de voirie, limites parcellaires, raccordements... ).

#### PRÉCONISATIONS

Pour qualifier les limites, il s'agira ainsi de :

- donner de la lisibilité (dimensions, couleurs, continuités, rigueur et simplicité dans les tracés),
- anticiper et réussir les transitions avec les espaces limitrophes,
- choisir des matériaux de qualité adaptés aux contextes urbains.

- **LA MISE EN VALEUR DE L'EAU**

L'eau est un élément constitutif de l'organisation et du nivellement des espaces publics. Des éléments hydrauliques jalonnent la ville de Valleiry de manière ponctuelle : ruisseaux, fontaines, moulin...

#### PRÉCONISATIONS

- la topographie et l'hydrographie sont des éléments à prendre en compte dans la conception des espaces publics,
- les éléments décoratifs doivent privilégier des systèmes à recyclage de l'eau,
- l'infiltration de l'eau dans les sols est à rechercher chaque fois que possible.

- **L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE**

Les aménagements ou leur redéfinition doivent être conçus dans le sens d'une accessibilité universelle et généralisée. L'espace public est le lien qui permet à tous (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants, personnes ayant des difficultés motrices temporaires ou permanentes...) de pouvoir exercer les actes de la vie quotidienne et de pouvoir participer à la vie sociale.

#### PRÉCONISATIONS

Les usages des aménagements publics doivent être confrontés aux principaux handicaps :

- Moteur : fauteuil roulant, personnes ayant les bras mobilisés au portage (colis), personnes utilisant une poussette...
- Mental (qui altère la compréhension, la communication) : au-delà des personnes souffrant d'un handicap, il faut également intégrer dans cette catégorie les enfants (notamment quand les aménagement leur sont principalement destinés), certaines personnes âgées, les visiteurs ou les personnes ayant des difficultés de compréhension de l'écrit.
- Auditif
- Visuel

Le confort d'un espace public renvoie à son accessibilité et à la sûreté de sa pratique. Ces deux caractéristiques sont fortement déterminées par le choix et le traitement des matériaux qui devront notamment répondre à des critères de glissance. Un agencement des espaces tenant compte des

données physiques, en particulier par le traitement des pentes, est également facteur de confort. Lisibilité, simplicité de perception des parcours, limitation et bon ordre des mobiliers contribuent également au confort, pour les piétons surtout.

- **VALORISER LA TRAME VÉGÉTALE**

La composante végétale doit être incontournable dans les projets d'aménagement accompagnant les voiries.

- celle-ci participe à la composition et à l'organisation de l'espace, contribuant ainsi à la lisibilité de la ville et à la composition d'un paysage urbain public de qualité,
- elle a un rôle psychologique, symbolique et culturel : c'est le trait d'union Ville/Nature,
- elle a un rôle de biodiversité, en atténuant le caractère minéral des zones urbaines et en assurant la continuité des corridors biologiques sur le territoire,
- elle assure des fonctions environnementales, agissant sur la qualité de l'air (capture de CO<sup>2</sup>), le confort (protections vis-à-vis du soleil, du vent...),
- elle participe au lien social, aux lieux de rencontre et d'échange ; elle est une composante de l'écocitoyenneté.

Les plantations peuvent prendre des formes très variées: mails et alignements, arbres ou bosquets isolés, parcs et squares, jardins et massifs plantés, tapis engazonnés, clôtures, murs et toitures végétalisées ...

#### PRÉCONISATIONS

- utiliser les plantations comme composante fondamentale dans la conception des aménagements,
- prendre en compte les distances de plantations vis-à-vis des façades, mais aussi des équipements de voirie (bancs, mats d'éclairage...) entre les arbres, afin d'assurer leur développement et leur pérennité,
- respecter la cohérence entre le choix des essences et l'environnement (biodiversité, conditions locales de sol et de climat, plantes mellifères...) et les usages ; prévoir une diversité des espèces afin de limiter l'exposition aux maladies,
- le choix des essences devra autant que possible limiter l'implantation d'espèces allergènes,
- concevoir des espaces verts et des plantations en fonction des principes de la « gestion différenciée », économe et respectueuse de l'environnement, privilégiant des espèces locales non invasives, et de préférence résistantes à la sécheresse et peu consommatrice en eau.
- Dimensionner et implanter des arbres dont le volume adulte soit cohérent avec le bâti, afin de maintenir une luminosité suffisante des logements.
- Assurer la pérennité des végétaux par le soin apporté à leur plantation (fosses de grande taille, corsets...) et par un entretien spécifique les premières années (tailles de formation).
- Privilégier les plantations en pleine terre, plutôt que des mobiliers de type jardinières.

- **LA MISE EN LUMIÈRE**

Patrimonial, d'ambiance ou fonctionnel... l'éclairage joue un rôle primordial dans le paysage urbain et participe à la qualité du cadre de vie des habitants.

Il est révélateur des qualités d'un lieu, de ses singularités. Il n'existe pas d'obligation légale d'éclairer l'espace public, mais il faut garantir la sécurité d'utilisation de cet espace par tous les utilisateurs, sans distinction d'horaires.

L'éclairage doit répondre à une attente de confort et de sécurité des espaces et également offrir de nouvelles ambiances, de nouvelles lectures des espaces parcourus.

Il doit pouvoir guider, informer, signaler et « mettre en scène la ville ».

Il intègre les considérations environnementales de consommation d'énergie et la pollution lumineuse.

#### PRÉCONISATIONS

- concevoir l'éclairage comme élément de "valeur ajoutée" pour la compréhension de la ville,
- valoriser l'espace public par une ambiance lumineuse agréable,
- mettre en valeur les façades en les éclairant judicieusement,
- garantir la sécurité des piétons, qui souhaitent voir et être vus,
- garantir la sécurité des déplacements, par un éclairage adapté des voies et par une bonne visibilité des éléments de signalétique, en fonction des usages,
- prévoir des zones d'ombre ou de moindre éclairage,
- orienter l'éclairage vers le bas et non vers le ciel,
- privilégier les technologies les plus économes en énergie.

#### LE MOBILIER URBAIN

Il faut rechercher la cohérence et la compréhension des objets installés dans l'espace public.

#### PRÉCONISATIONS

Le mobilier urbain est choisi suivant l'usage des lieux, le besoin des utilisateurs, les fonctions attribuées à l'objet. Certains éléments auront un rôle de signalétique (repérer, attendre...).

Comme pour les revêtements de sol, la cohérence du mobilier urbain devra être recherchée à l'échelle de la ville. La multiplicité des gammes de mobilier urbain sera à éviter.

L'éclairage, le mobilier et la signalétique seront conçus de manière à favoriser la sécurité des déplacements. Ils devront induire une modération de la vitesse des véhicules. Les zones de conflits potentiels entre piétons et véhicules seront traitées avec une attention particulière en veillant à assurer une bonne visibilité à tous les usagers.

Enfin, les éléments de mobilier urbain tels que bancs, abris et poubelles seront utilisés pour rendre les espaces publics plus confortables.

#### • LES REVÊTEMENTS DE SOL

Le sol est l'élément primordial : Il est prépondérant dans la perception qu'un usager peut avoir de l'espace public.

#### PRÉCONISATIONS

Le choix des matériaux est fait selon le site, ses usages et également en fonction de critères techniques et fonctionnels.

Les qualités des matériaux doivent répondre à plusieurs impératifs, notamment en termes de développement durable :

- la nettoyabilité : surfaces poreuses et surfaces perméables ne peuvent être entretenues avec les mêmes moyens techniques,
- la réparabilité pour faciliter les interventions d'entretien et de reprise ponctuelle,
- l'imperméabilité ou la porosité : la gestion des eaux de ruissellement et de l'infiltration,
- l'approvisionnement,
- la durabilité et les exigences économiques (le prix initial, la durée de vie, le coût d'entretien).

## TYPLOGIE DES VOIES

---

Les gabarits-types définis ci-après correspondent à une hiérarchisation de la trame viaire. Ils visent à qualifier la qualité souhaitée des aménagements en fonction de la largeur des voies. Les aménagements doivent être compatibles avec les principes définis ; il ne s'agit pas de gabarits figés.

Afin de réduire le déficit existant d'arbres dans les espaces publics et le réseau viaire, et anticiper les phénomènes liés au changement climatique, les plantations d'arbres seront systématiquement privilégiées. De même, l'aménagement d'espaces réservés pour les modes doux sera prioritaire.

Le partage des aménagements de voies pourra cependant être revu à la baisse pour les lieux présentant des spécificités géométriques qui ne permettent pas une présence végétale forte, sous réserve de justifications techniques.

Concernant le maillage des aménagements cyclables, le plan de mobilité douce devra être respecté. Les typologies de voies envisagées sont les suivantes :

### **BANDE CYCLABLE**

Une partie de la chaussée est réservée aux cycles à deux ou trois roues. La bande cyclable devra s'intercaler entre la voie de circulation pour véhicules motorisés et le trottoir ou l'accotement. Les dimensions suivantes sont à respecter : 1,50 à 1,80 m de largeur (1,20 m en cas de profil contraint). Une figurine vélo sera répétée pour la signalisation horizontale tous les 20 mètres environ et placée devant les entrées charretières.

### **PISTE CYCLABLE**

Il s'agit d'une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Les pistes peuvent être unidirectionnelles ou bidirectionnelles. Les pistes cyclables sont délimitées de la chaussée tous véhicules par une séparation physique infranchissable.

Les pistes cyclables unidirectionnelles devront observer les dimensions suivantes : 2 à 2,50 m de largeur (1,60 m au minimum). La piste sera disposée préférentiellement du côté de la chaussée. Les pistes cyclables bidirectionnelles devront observer les dimensions suivantes : 2,50 à 3,00 m de largeur. Un séparateur avec les véhicules de type bordure de 20 cm largeur minimum devra être prévu.

### **VOIE VERTE**

Il s'agit d'espaces ou de routes exclusivement réservés à la circulation des véhicules non motorisés (piétons, cavaliers, vélos).

Le type de revêtement est à adapter en fonction du site, de l'usage qui sera fait de l'espace (confort des usagers), de la pente, des contraintes de gestion (nettoyement, entretien). Ainsi, peuvent être utilisés une grande variété de matériaux qui se distinguent en trois catégories :

- des matériaux liés (asphaltes, bétons, enrobés)
- des matériaux intermédiaires (revêtements colorés à base de résine, sols stabilisés par des produits à base de résine)
- des matériaux non liés (sables stabilisés ou compactés)

Les voies vertes répondront aux dimensions suivantes : entre 3 et 5 mètres de large. Les accotements seront enherbés ou plantés sur au moins 20-50 cm.

## TYPLOGIE DES VOIES

### VOIES VERTES – EMPRISE DE 3 MÈTRES



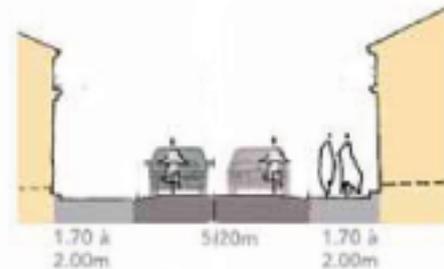
### VOIES DE TYPE 1 (GABARIT 1) EMPRISES DE 5,50M À 6,50



### VOIES DE TYPE 1 (GABARIT 2) EMPRISES DE 5,50M À 6,50



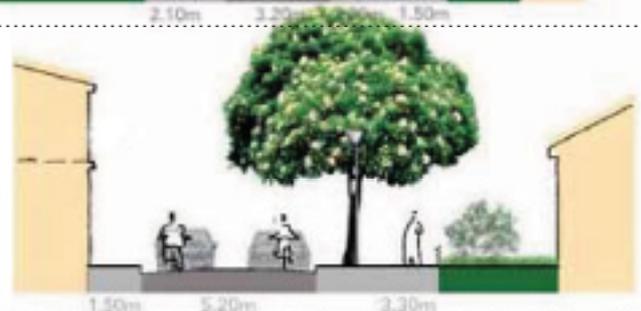
### VOIES DE TYPE 2 EMPRISES DE 8,90 À 9,20M (IMPLANTATION BÂTE EN RETENANT DE VOIE)



### VOIES DE TYPE 3 EMPRISES DE 8,90 À 9,20M (IMPLANTATION BÂTE EN RETENANT DE VOIE)

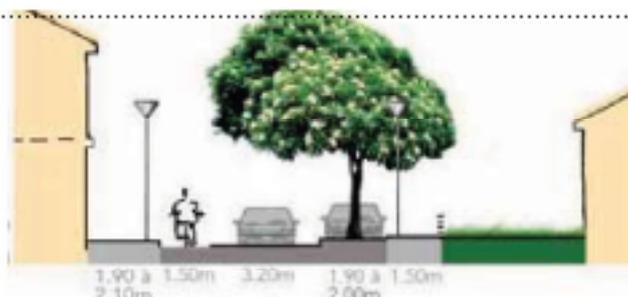


### VOIES DE TYPE 4 (GABARIT 2) EMPRISES DE 10,00 À 10,50M

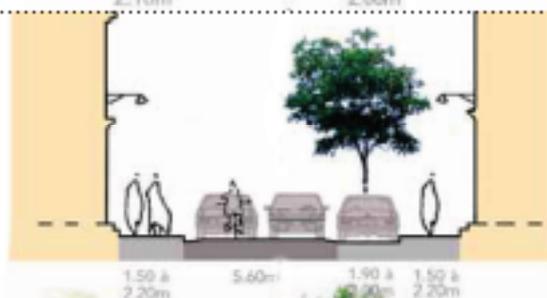


## TPOLOGIE DES VOIES

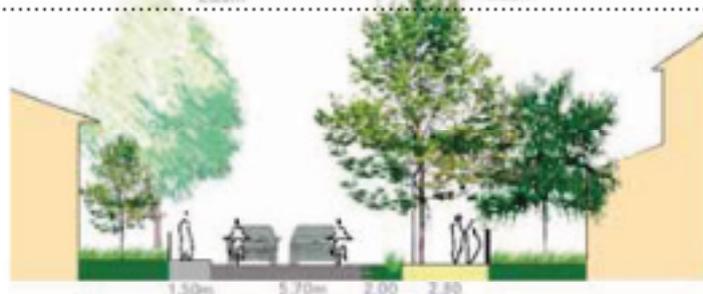
**VOIES DE TYPE 4 (SANS AIT 2)**  
**EMPRIS DE 10,00 À 10,50m**



**VOIES DE TYPE 5**  
**EMPRIS DE 10,50 À 12m**



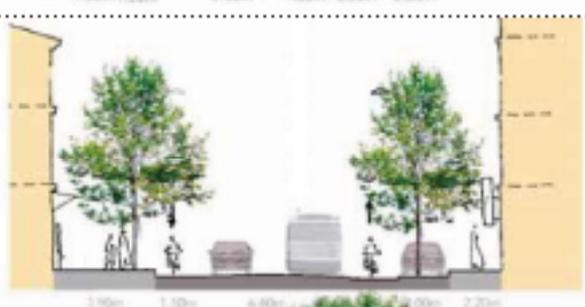
**VOIES DE TYPE 6**  
**EMPRIS DE 12m**



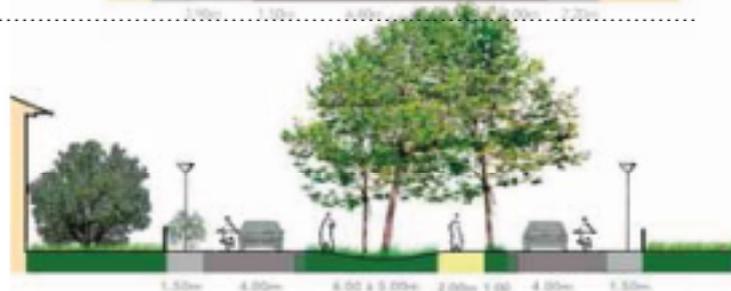
**VOIES DE TYPE 7**  
**EMPRIS DE 15m**



**VOIES DE TYPE 8**  
**EMPRIS DE 16m**



**VOIES DE TYPE 9**  
**EMPRIS DE 18 À 20m**  
**(EXEMPLE DE MAIL POUR FRANGE SOUS VILLAGE)**

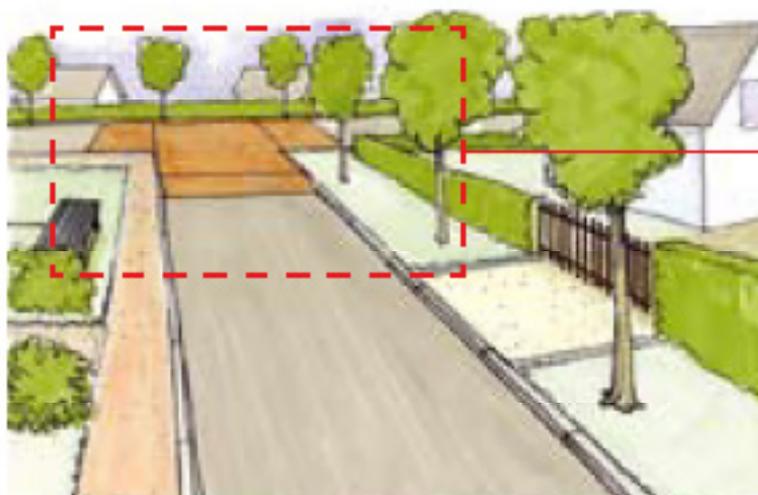


## AMÉNAGEMENT DE PLACETTE DE RETOURNEMENT POUR LES IMPASSES

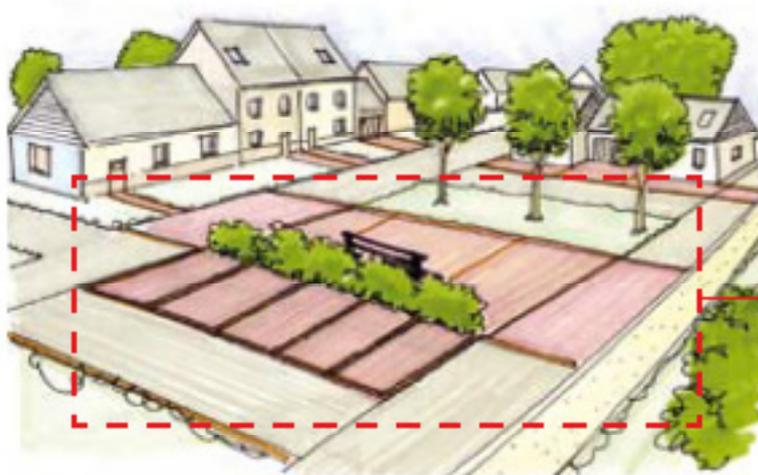
Quand la réalisation d'impasse est inévitable pour desservir une opération d'aménagement, celle-ci doit présenter une terminaison aménagée sous la forme d'une placette de retournement.

Une placette de retournement correspond à un espace polyvalent permettant de répondre à différentes exigences :

- elle assure le retournement des véhicules de secours et de protection contre l'incendie,
- elle est aménagée tel un espace public avec des matériaux, des végétaux et du mobilier marquant la spécificité des lieux par rapport aux voies de desserte. Il sera choisi, dans la mesure du possible, des matériaux de bonne qualité et résistants,
- elle permet une diversité d'usages (lieu de détente pour les résidents, manœuvre pour les véhicules, stationnement temporaire pour les visiteurs...),
- elle est un lieu de jonction entre les voies de desserte automobile et des cheminements piétons de désenclavement du site.



**Terminaison**  
d'impasse aménagée  
de manière distincte  
des voies de desserte  
(matériaux, couleurs,  
disposition,  
mobilier, usages...)



**polyvalence des**  
usages (places de  
parking, bancs pour  
l'assise, présence  
végétale...)

## AMÉNAGEMENT DE PARKING VÉGÉTALISÉ

L'aménagement de parking végétalisé est recommandé pour l'ensemble des stationnements positionnés en surface, à l'extérieur. Les stationnements végétalisés sont exigés pour les grandes aires de parking des zones d'activités économiques.

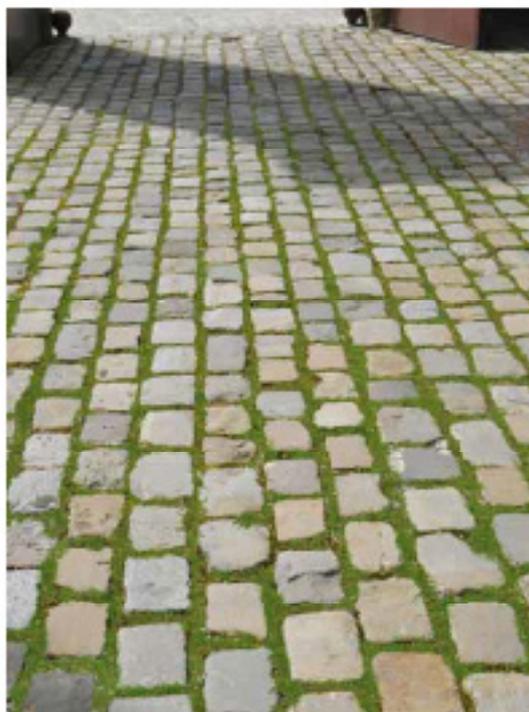
La végétalisation des parkings vise à :

- assurer l'infiltration des eaux de pluie dans le sol,
- temporiser les phénomènes de versement trop rapide de l'eau vers les collecteurs ou les ruisseaux,
- réduire l'augmentation des températures (effet d'îlot de chaleur),
- améliorer la qualité des aménagements paysagers des espaces extérieurs.

Les revêtements de parking devront être adaptés aux différentes utilisations (charges de véhicules) et permettre une facilité d'entretien.

Différentes solutions pourront être employées :

- le gravier-gazon (=gravier concassé mélangé avec de la terre végétale),
- les dalles alvéolées (=dalles préfabriquées en béton ou en plastique formant une grille avec des espaces plus ou moins grands qui permettent la croissance des végétaux),
- les pavés (=pavés en pierres naturelles ou en béton, posés avec un espace entre eux qui permet à la végétation de se développer)



Pavés avec joints végétaux



Dalle en béton

*Espace de stationnement végétalisé*



*Délimitation des places de parking par des pavés en pierre ou en béton*



*Dalles alvéolées en plastique*

