

Orientations d'aménagement et de programmation Approbation / Modification n°2



APPROBATION

Certifié conforme et vu pour être annexé à la
délibération d'approbation du Conseil
municipal, le 05/07/2018

Le Maire,  *SOLIGNES BOUSTARD*



Machilly

Plan Local d'Urbanisme



Table des matières

1	Secteur centre.....	9
1.1	Le site.....	9
1.2	Les objectifs de l'aménagement.....	9
1.3	L'organisation d'ensemble, plan des déplacements à titre indicatif.....	10
1.4	L'organisation du secteur Uar	11
1.5	L'organisation du secteur AUa	14
1.6	L'organisation du secteur AUe	16
2	Les dents-creuses en zone Ua.....	20
2.1	Le site.....	20
2.2	Le secteur de l'Église.....	20
2.3	Le secteur de la salle des fêtes.....	23
2.4	Le secteur de la mairie.....	25
2.5	Le secteur du carrefour entre la route des Framboises et la route de la Libération	28
4	Secteur Nv.....	30
4.1	Le site.....	30
4.2	Les objectifs de l'aménagement.....	30
4.3	Les principes d'aménagement.....	30
5	La palette végétale	32
6	Le volet programmation.....	33

Préambule

Le contenu des orientations d'aménagement et de programmation est défini par l'article L123-1-4 du code de l'urbanisme qui stipule :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3. »

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, et en respecter les principes.

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

NOTA-BENE

Les orientations d'aménagement et de programmation suivantes sont axées sur le développement d'un habitat intermédiaire, qui a l'avantage d'instaurer une densification résidentielle, tout en préservant l'attrait de l'habitat individuel. Il s'agit d'optimiser la ressource foncière par une forme urbaine adaptée au contexte urbain.

Il convient de donner une définition de ce type d'habitat tel qu'il est envisagé dans le cadre du PLU de la commune.

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

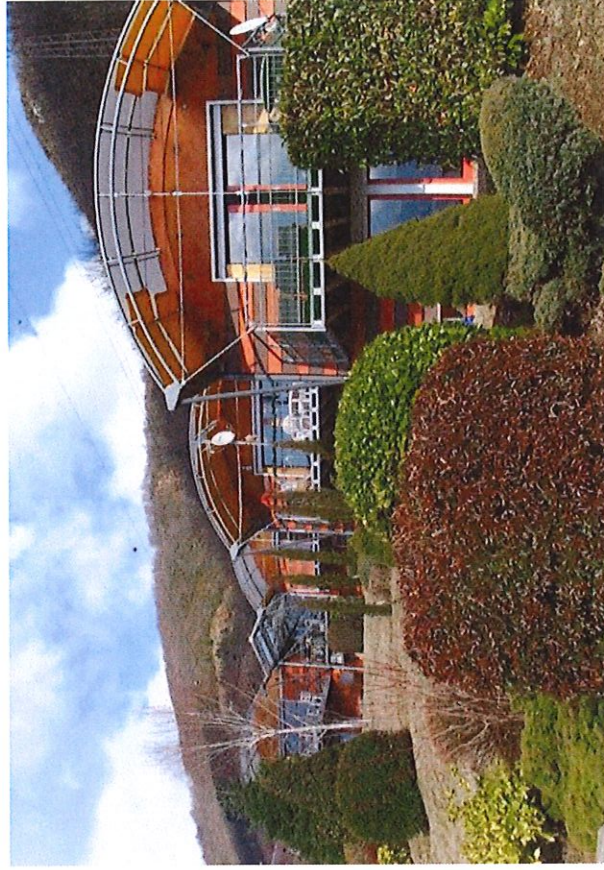
De plus sur la commune de Machilly la notion d'habitat intermédiaire se conjugue avec une qualité environnementale : habitat économe en énergie, récupération et gestion des eaux pluviales, habitat adaptable à l'utilisation des énergies renouvelables.

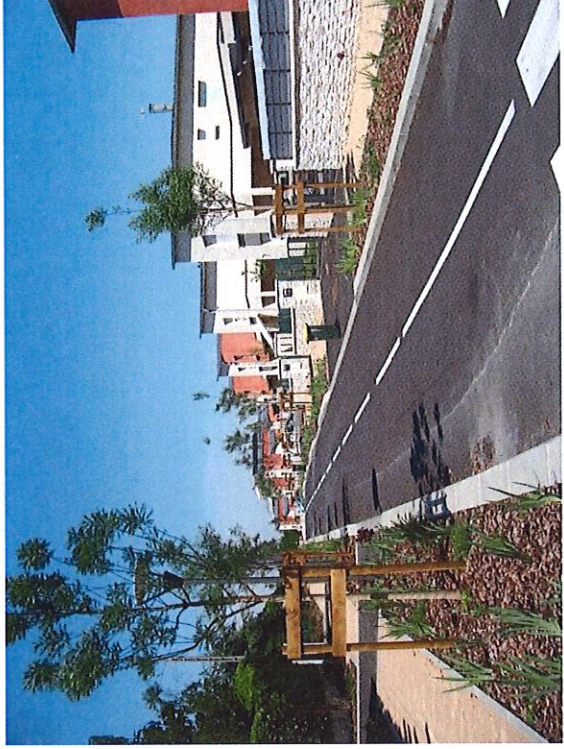
Cet habitat devra prendre en compte le contexte topographique dans lequel il s'implante et composer un ensemble de qualité architecturale. En aucun cas les constructions standardisées même accolées ou groupées, ne peuvent être considérées comme de l'habitat intermédiaire.

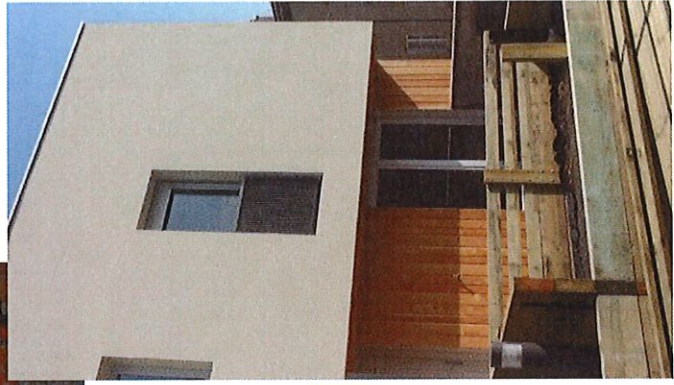
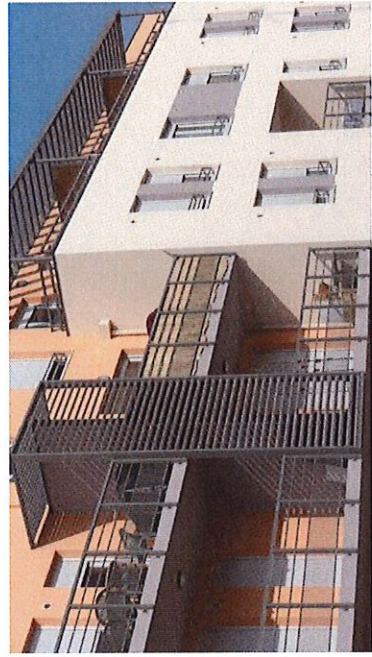
Les photos pages suivantes illustrent cette notion d'habitat intermédiaire.

Avertissement : les représentations graphiques des schémas d'aménagement sont à prendre comme des symboles signifiant des typologies d'habitat, des principes de voiries et de cheminements piétonniers, jardins partagés... Ces représentations laissent libres les compositions architecturales.

Images de références illustrant la notion d'habitat intermédiaire









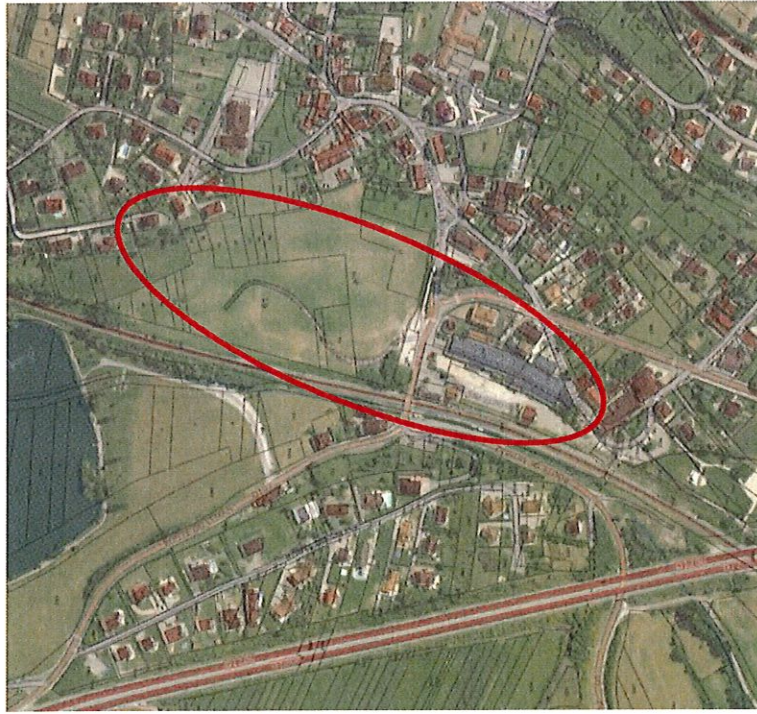
1 Secteur centre

1.1 Le site

Ce site est actuellement composé de deux secteurs :

- Un secteur Ouest constitué de friches d'activités en bordure de voie ferrée.
- La partie Est de la voie départementale occupée par une prairie.

Il est intégré dans l'enveloppe urbaine agglomérée, et constitue la future centralité qui sera desservie par la gare CEVA.



1.2 Les objectifs de l'aménagement

Le développement urbain devra permettre de renforcer la centralité par une mixité fonctionnelle et une densification urbaine.

Principes:

Une compacité des formes urbaines devra être mise en œuvre avec une densité qui s'échelonne dans une gradation de densités entre les secteurs centraux proches de la gare plus denses et ceux plus éloignés assurant la transition avec le bâti pavillonnaire. Les secteurs centraux devront avoir une densité minimale de 40 logements/ha. Cette densification devra s'accompagner d'un habitat et d'un cadre de vie de qualité, notamment par l'aménagement d'espaces collectifs verts non dédiés à la voiture.

Ainsi un habitat collectif et un habitat intermédiaire contrôlant les vis-à-vis, réduisant les parties communes et conservant des espaces extérieurs privés et un habitat dense individualisé seront mis en œuvre.

Des espaces verts extérieurs collectifs devront aussi être aménagés et être attractifs.

Le programme

Le programme de constructions devra mettre en œuvre une mixité de l'offre et un phasage des développements

Principes:

Pour favoriser cette diversité il est imposé la réalisation au minimum de 20 % de logements locatifs aidés.

La zone AUa est urbanisable après la zone Uar. La zone AUa est urbanisable en une seule opération, une fois que la zone Uar sera réalisée (achèvement des travaux).

La zone 1AU sera ouverte après l'urbanisation de la zone AUa par modification ou lors d'une révision du PLU.






La gestion et la qualité du sous-sol devront être prises en compte dans le cadre de l'aménagement.

NB : Les principes suivants ont été déterminés dans le cadre de l'étude d'organisation urbaine du centre menée par le BE Bernard Lemaire.

1.3 L'organisation d'ensemble, plan des déplacements à titre indicatif

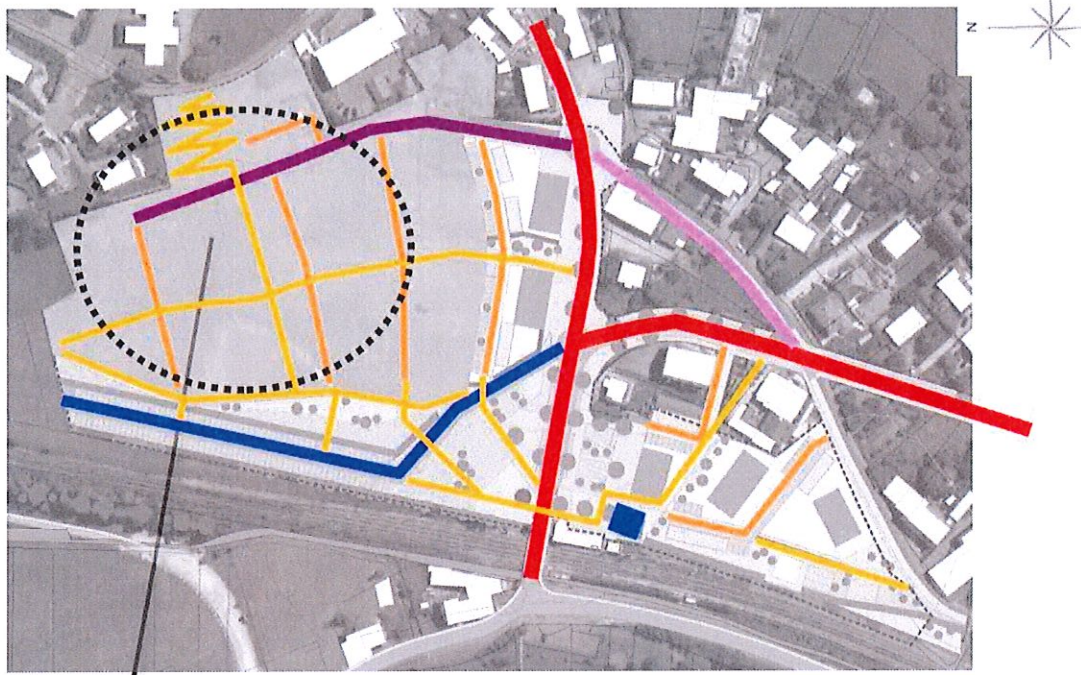
Principe de desserte de la zone 1AU à terme

RÉSEAU VIAIRE

-  Voie principale
-  Voie de desserte structurante type zone 30
-  Voie d'accès au constructions (zone de rencontre)
-  Voie apaisée (sens unique de circulation)
-  Voie d'accès propre au P+R (accès unique depuis la route des Voirons)

DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

-  Cheminements piétonniers
-  Gare






1.4 L'organisation du secteur Uar



Les règles applicables sont celles des zones U ou AU correspondantes, complétées par les dispositions particulières à respecter à la lettre :

Occupation du sol

-  Secteurs constructibles comportant de la SP d'habitat.
-  **P** Secteur du restaurant avec extension et réorganisation du stationnement privé.
-  Place de la Gare : espace de connexion entre le quartier de la Gare et le futur quartier de Péreuse-Balize.

Accès et voirie

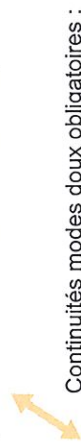
Aménagement d'un réseau de voies de desserte interne des opérations, permettant d'accéder aux lots constructibles ainsi qu'aux aires de stationnement :

- dans le prolongement de l'emplacement réservé prévu au document graphique (modification du carrefour entre la route de la Libération et la route des Framboises).

- Une partie de la route de la Libération est supprimée avec la reconfiguration du tènement du restaurant. Toutefois, cet aménagement ne conditionne pas le projet urbain.

Ces chaussées seront partagées entre les VL et les modes doux (hors piétons).

- Une voie en sens unique sera aménagée sur la place de la Gare avec une entrée et une sortie depuis la route des Voirons : cette voie présentera un revêtement spécifique assurant une lecture homogène de l'espace. Cette voie est vouée à assurer une bonne accessibilité aux futurs commerces de proximité (stationnement minute, livraisons, ...).



Continuités modes doux obligatoires :

- Une cheminement piétonnier sera réalisé depuis la place de la Gare en direction du restaurant le long de la voie nouvelle.



- Un cheminement modes doux sera réaliser pour relier l'espace paysager prévu le long de la voie ferrée avec la place de la Gare.

Implantation et volumes bâtis

■ Secteur d'implantation de constructions de type collectif :

- Hauteur maximum à respecter : R+2+Attique ou R+2+Combles (4 niveaux maximum). Un bâtiment pourra aussi avoir une hauteur en R+3.



- Implantation en limite du futur domaine public obligatoire pour les bâtiments situés en interface avec la place publique : RDC commercial ou de services obligatoire (servitude au titre de l'article L151-16 du Code de l'urbanisme).



➔ Restaurant actuel avec possibilité d'extension liée à la reconfiguration foncière du secteur dûe au réaménagement du carrefour entre la route de la Libération et la route des Framboises. La hauteur du bâti est limitée à 9,50m.

Surface de plancher à usage d'habitat et de commerces (hors restaurant) autorisée : environ 3 500 m² maximum répartis sur 3 ou 4 bâtiments :

- Environ 2 900 m² de surface de plancher d'habitat
- Environ 400 m² à 600 m² de surface de plancher d'activités prioritairement en front de la place de la gare.

Stationnement

■ Le stationnement résident sera prévu obligatoirement le long de la voie de desserte interne. Les stationnements couverts éventuels seront obligatoirement non clos.

➔ Principe d'accès aux lots constructibles en partie Ouest et notamment aux stationnements semi-enterrés.

Interface avec la voie ferrée

Réalisation d'une haie vive en interface avec la voie ferrée, doublée d'une noue paysagée pour gérer les eaux pluviales; Un espace paysager sera aussi prévu, avec possibilité d'aire de jeux, de jardins partagés, ...

Principes d'aménagement de la Place de la Gare

- Un espace de connexion entre les futurs quartiers de la Gare et de Péreuse Balize.
- Une continuité de traitement de part et d'autre de la route des Voirons permettant d'assurer l'interface entre la place urbaine et le parc.
- ■ Aménagement de places de stationnement public :
 - Le long de la route des Voirons.
 - Le long de la voie en sens unique aménagée au niveau de la place de la Gare (stationnement minute à destination des commerces et de la gare, aire de livraison le cas échéant).
- Mise en valeur de la villa patrimoniale n°3 depuis la place (espace ouvert).
- Requalification de la route des Voirons :
 - Plateau central au droit de la place de la Gare améliorant les relations piétonnes avec la zone 1AUe : voir profil n°1 à respecter.
 - Arbres d'alignement

Palette végétale recommandée :

Essences recommandées pour l'interface avec la voie ferrée : frêne, érable plane, érable champêtre, aulne, fusain, viorne, églantier,...

Noues paysagère : carex, iris, épilobe, pétasite,...

Essences arbres d'alignement Place : Platane, Micocoulier, paulownia...

Haies végétales des lots constructibles : les essences locales seront privilégiées.

Conditions d'ouverture à l'urbanisation

-Ouverture par opération d'aménagement d'ensemble portant sur la totalité du secteur défini ci-contre. Aménagement en 2 tranches possible.

- Aménagements non soumis à opération d'ensemble et intégrés dans le secteur soumis à opération d'ensemble : réalisation des équipements sportifs, de l'espace paysager en interface avec la voie ferrée et requalification du parvis de la gare.

1.5 L'organisation du secteur AUa

Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Ouverture par opération d'aménagement d'ensemble portant sur la totalité de la zone, après levée de l'emplacement réservé et requalification du carrefour route des Voironns/route de la Libération. Aménagement en 2 tranches possible.

Nota : schéma illustratif uniquement. Entre autres, le positionnement de la voie principale pourra se situer en interface avec la promenade piétonne.



Les règles applicables sont celles des zones U ou AU correspondantes, complétées par les dispositions particulières à respecter à la lettre :

Occupation du sol

- Secteur piétonnier voué à être intégré au domaine public (emplacement réservé)
- Secteurs constructibles. Les haies végétales, si elles existent, devront privilégier l'emploi d'essences locales.
- Promenade piétonne ouverte au public au centre de l'opération : épaisseur fixée à 10 m minimum. Cet espace aura une ambiance végétale dominante, composée d'arbres à fleurs (prunus, arbre de judée, magnolia, sorbier, ...), prairie, noue paysagère.

Accès et voirie

Aménagement d'une voie de desserte principale depuis le carrefour route des Voironns/route de la Libération : voir profil n°4 à respecter. Cette voie aura vocation à desservir la zone 2AU à terme. Aucun accès direct aux constructions ne sera autorisé.

Voies de desserte interne des opérations, permettant d'accéder aux lots constructibles ainsi qu'aux aires de stationnement. Ces voies seront partagées entre les VL et les modes doux : voir profil n°5 à respecter. Aucune connexion carrossable ne sera autorisée au P+R. Ces voies sont accessibles directement depuis la voie de desserte principale. Aucune connexion carrossable entre elles ne sera autorisée. Une continuité piétonne avec la future voie d'accès à la zone 1AUe sera prévue.





Continuités modes doux obligatoires :

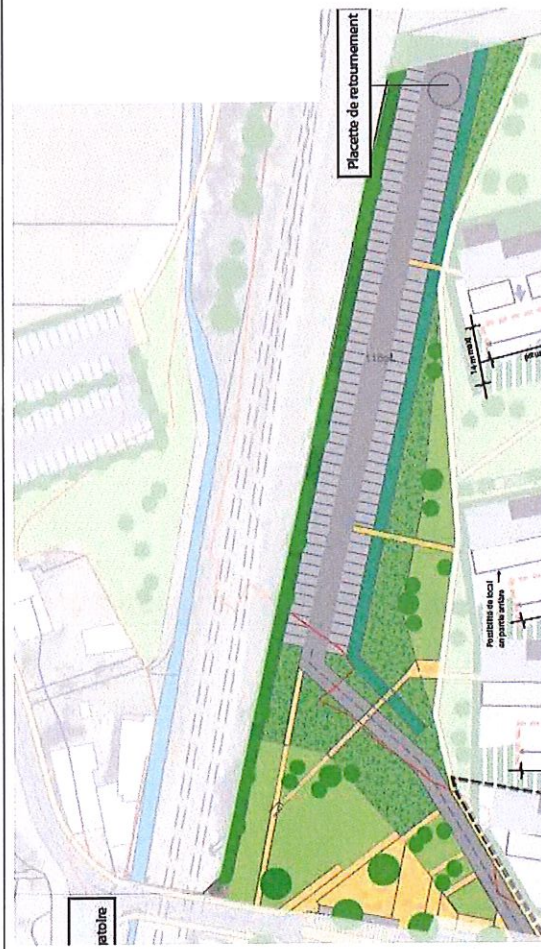
- Une continuité structurante de type promenade piétonne au niveau de l'espace végétalisé et voué à être prolongé à terme dans la zone 2AU.
- Une continuité piétonne type trottoir le long de la voie de desserte principale

Implantation et volumes bâtis

- Secteur d'implantation de constructions de type collectif :

	<ul style="list-style-type: none">- Hauteur à respecter : R+1+A ou R+1+C- Emprise au sol : 25 m maximum par 14 m maximum- Orientation au sol du bâtiment à respecter dans l'esprit.- Implantation des façades en limite du domaine public obligatoire (RDC commercial et/ou de services) : servitude au titre de l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme. <p>Stationnement</p> <ul style="list-style-type: none"> Le stationnement résident sera prévu obligatoirement le long des voies de desserte interne : voir profil n°5. Les stationnements type box seront obligatoirement non clos. Les stationnements type box donneront directement sur le tènement constructible. Un retrait de 3 m minimum est exigé avec le bâtiment principal
--	---

1.6 L'organisation du secteur AUe



Stationnements et capacités du P+R

Capacité du P+R : environ 150 places.

Interface avec la voie ferrée






Réalisation d'une haie vive en interface avec la voie ferrée.

Palette végétale recommandée :

Essences recommandées pour l'interface avec la voie ferrée : frêne, érable plane, érable champêtre, aulne, fusain, viorne, églantier, ...

Les règles applicables sont celles des zones U ou AU correspondantes, complétées par les dispositions particulières à respecter à la lettre :

Occupation du sol

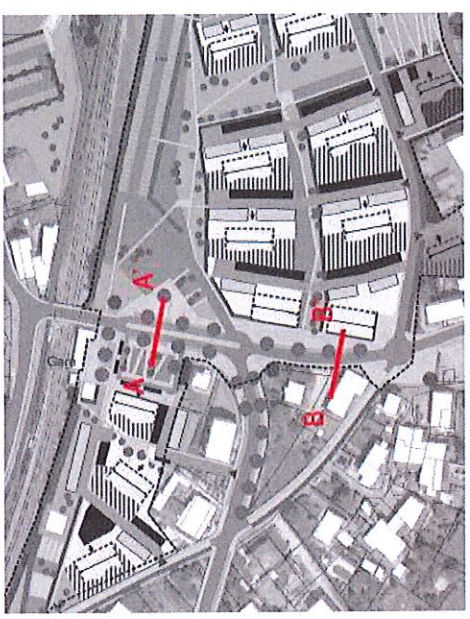
-  Secteurs d'implantation des stationnements.
-  Prolongement de la future place de la gare de l'autre côté de la route des Voirons afin de créer «une accorche» entre le P+R et la gare (usage évolutif arrêt de cars, ...).
-  Espace paysager permettant la gestion des eaux pluviales (inondable en cas d'événements pluvieux exceptionnels), composé d'une prairie rustique avec secteurs humides à essences vivaces : jonc, carex, molinie...
-  Prairie d'agrément ponctuée d'arbres isolés.
-  Noue paysagère : stockage et filtration des eaux pluviales (essences : Carex, iris, phragmites)

Accès et voirie

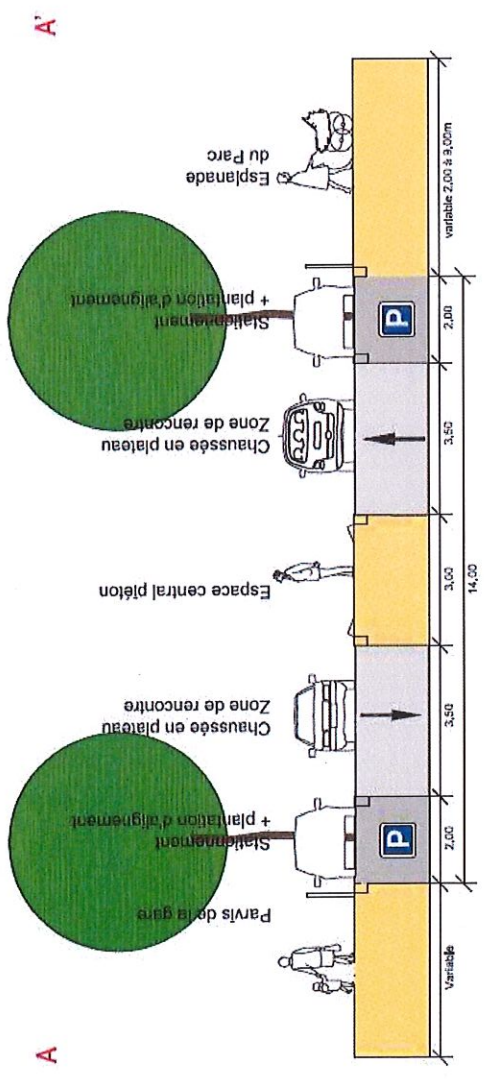
Aménagement d'une voie de desserte unique depuis le carrefour route des Voirons/route des Framboises requalifié : voir profil n°3 à respecter. Aucune connexion carrossable avec la future opération de Péreuse-Balaise ne sera autorisée.

Continuités modes doux obligatoires :

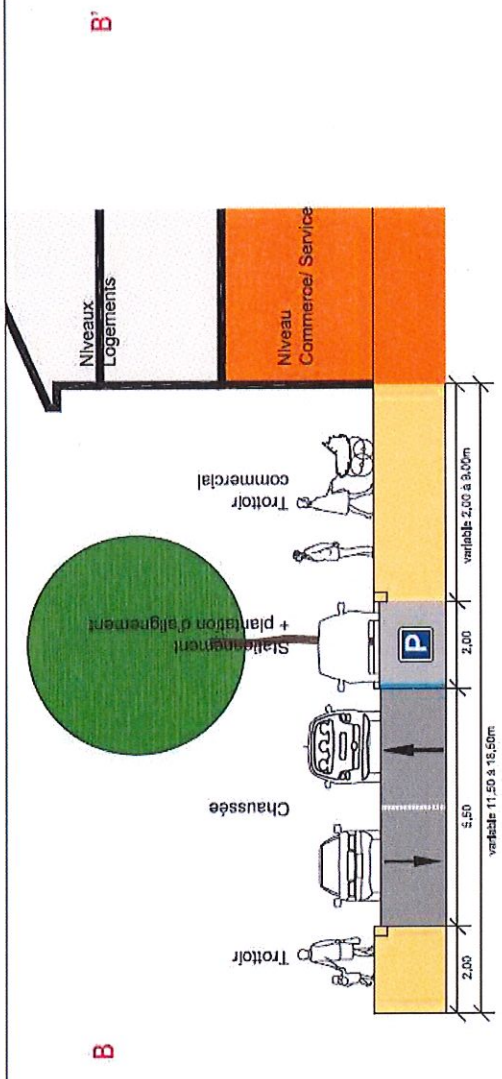
- Aménagement de continuités piétonnes avec le futur chemin piéton prévu en limite de la zone 2AU.
- Un cheminement structurant en direction de la gare. au niveau du parc paysager et reliant la route de Révilloud à la zone 1AUe
- Des cheminements piétons – parcours fonctionnels et promenades seront prévus au niveau des espaces paysagers et de rétention des eaux pluviales. En tout état de cause, à minima un cheminement sera réalisé.

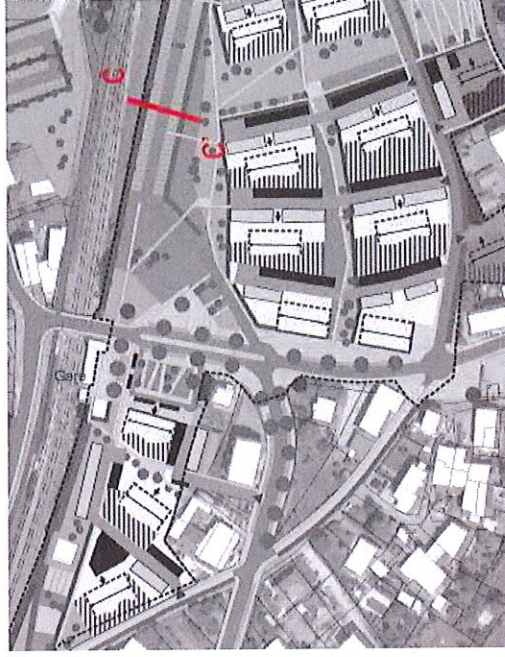


Profil n°1 : la route des Voirons (section en interface avec la place de la Gare)

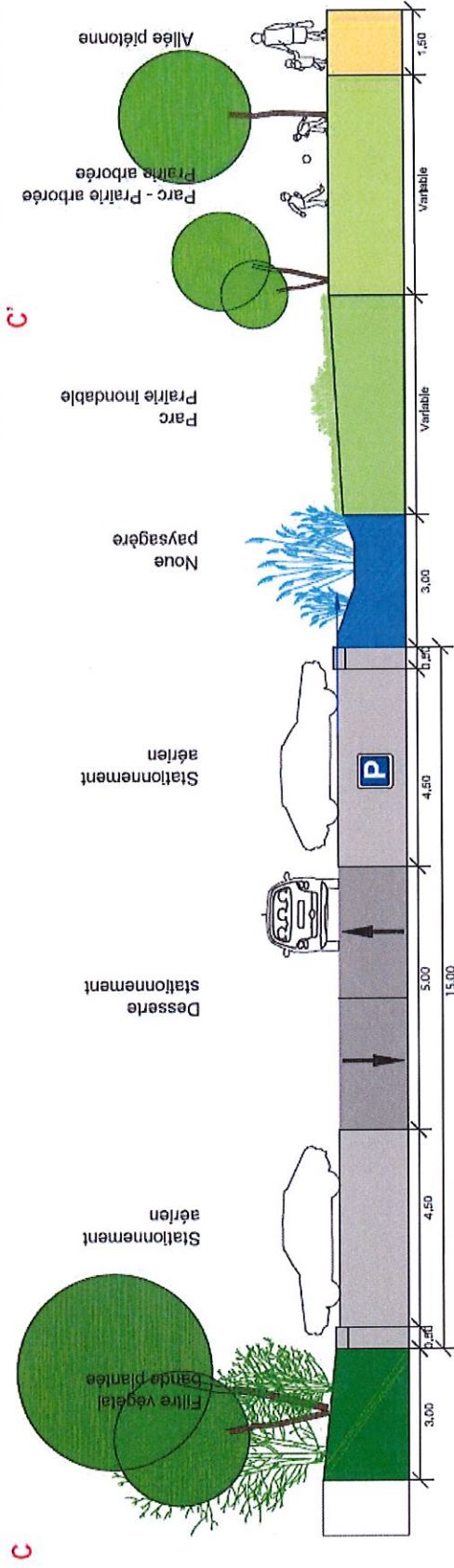


Profil n°2 : la route des Voirons (interface avec la zone 1AUa)



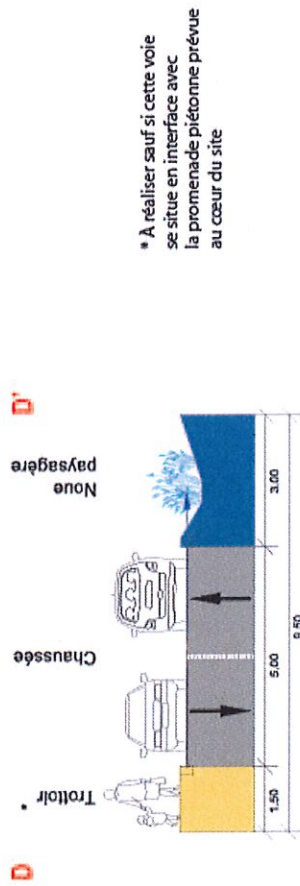


Profil n°3 : la voie de desserte du P+R (zone 1AUe)

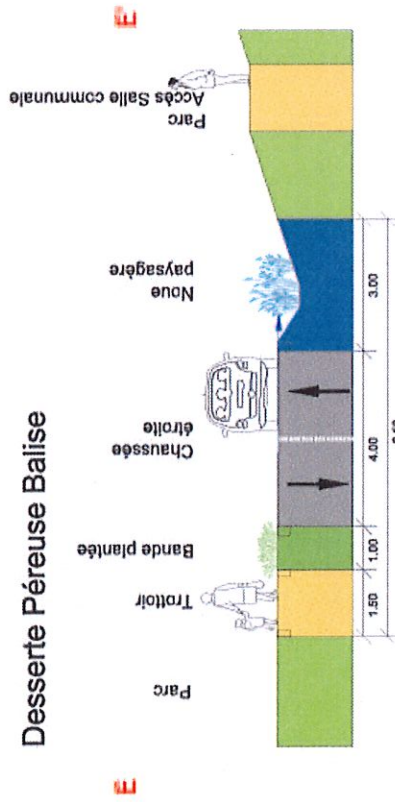


Parking relais et parc

Profil n°4 : la voie de desserte principale du secteur de Péreuse-Balaise (zone 1AUa et zone 2AU)

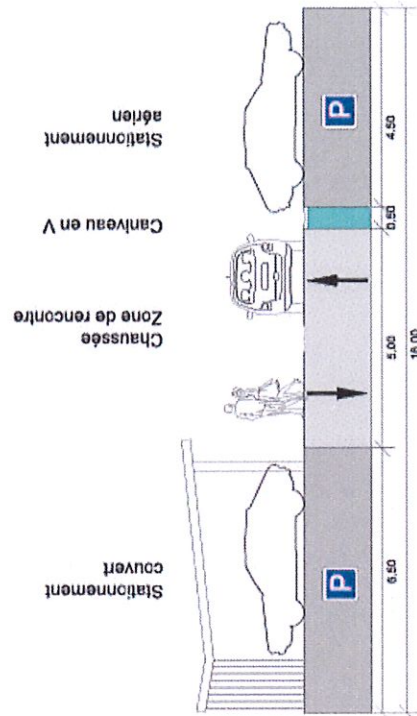
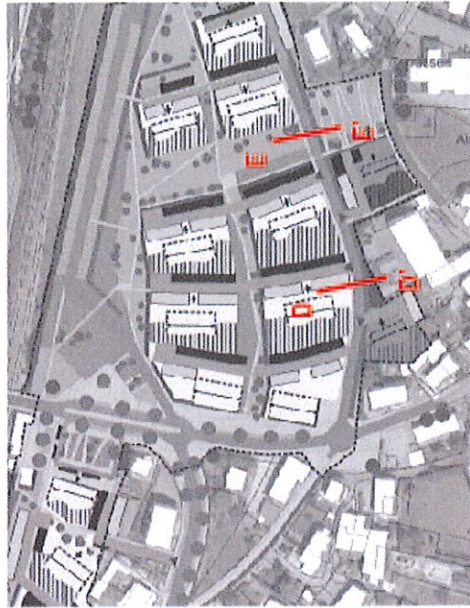


Desserte Péreuse Balaise



Desserte Péreuse Balaise - traversée du parc

Profil n°5 : les voies d'accès direct aux lots constructibles (zone 1AUa, zone 2AU)



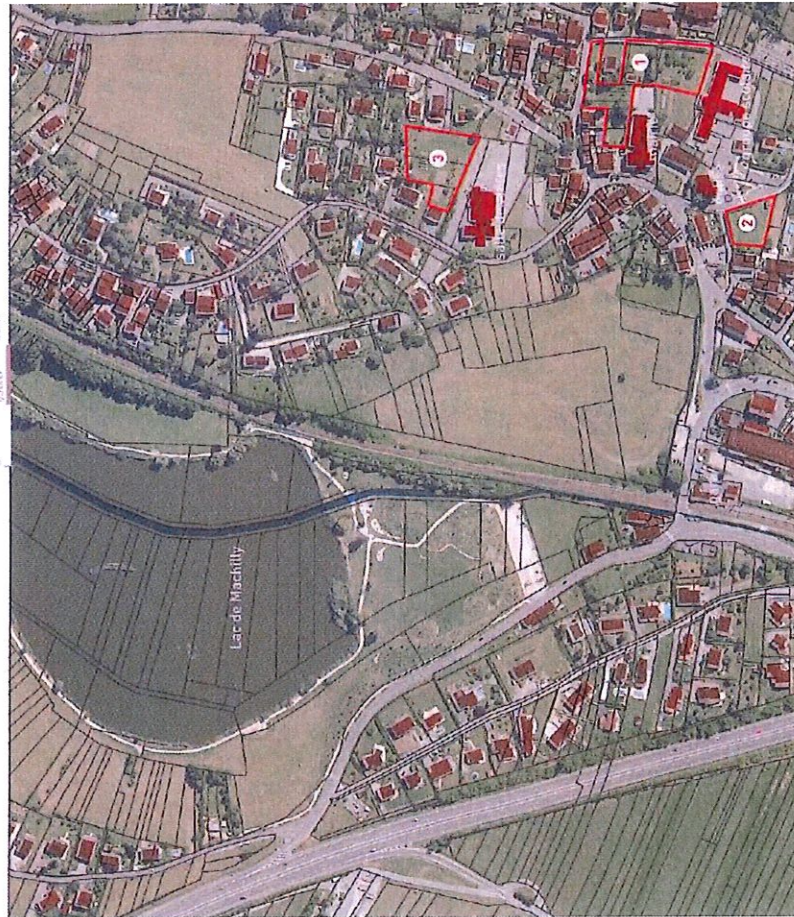
Venelle résidentielle

2 Les dents-creuses en zone Ua

2.1 Le site

Les OAP visent à maîtriser le développement des dents-creuses situées au cœur du village, pour intégrer les enjeux de confortement de ce dernier.

- 1 Secteur de la mairie
- 2 Secteur de l'église
- 3 Secteur de la salle des fêtes



2.2 Le secteur de l'Église

PRINCIPAUX CONSTATS :

Le site est à l'articulation d'espaces publics de différents statuts (rue, place, ...). Le terrain est favorablement orienté pour recevoir des logements en belvédère et confortablement exposés. Une future opération pourrait ici participer à la structuration de la rue et de l'espace public. La topographie du site incite, par ailleurs, à intégrer le stationnement nécessaire à l'opération sous le bâtiment, afin de préserver un espace extérieur de qualité.

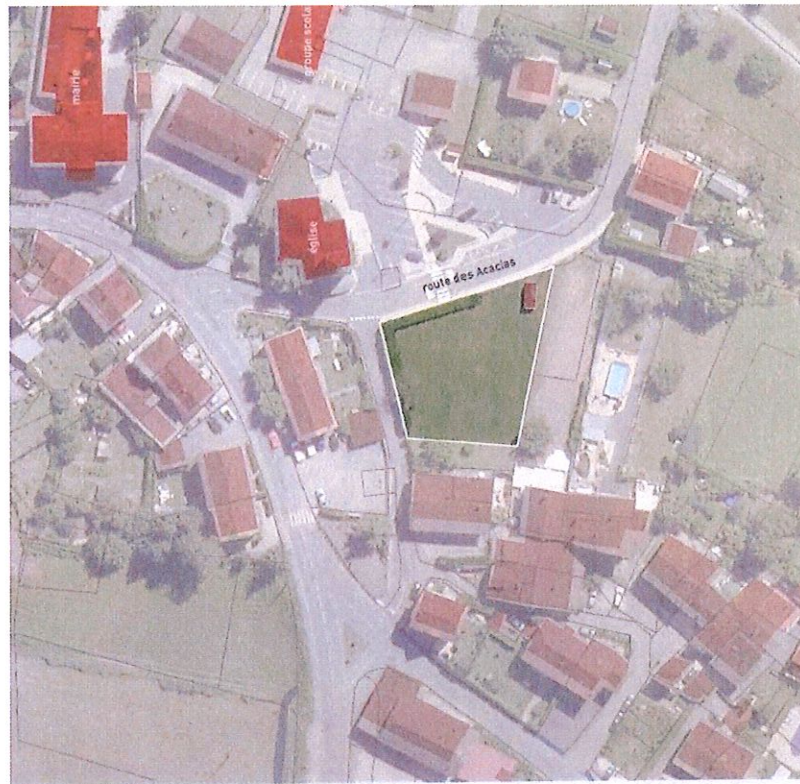
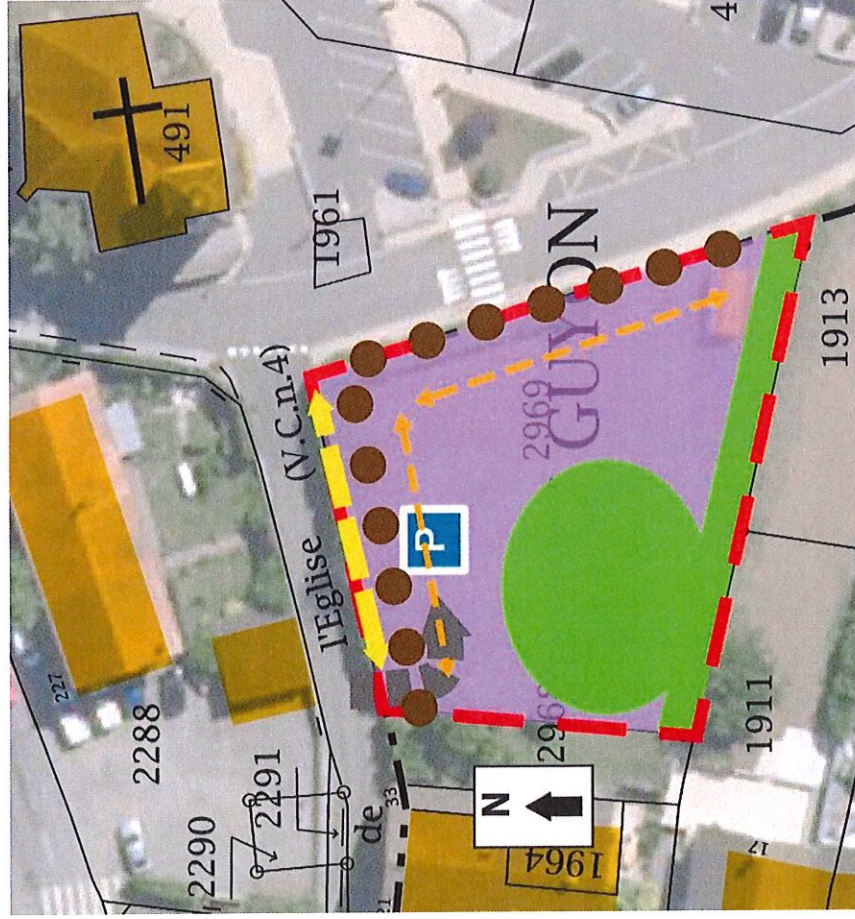


SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE (env. 0,12ha)

Nota : la représentation graphique est donnée à titre indicatif





 Périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation




Les règles applicables sont celles de la zone U correspondante, complétées par les principes d'aménagement ci-après.

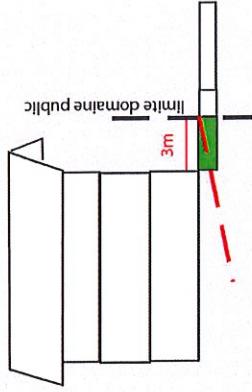
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT À RESPECTER

Accessibilité et déplacement

-  Un accès carrossable unique au site sera réalisé depuis la route de l'Église, en point bas de l'opération. Il prendra la forme d'un accès aux stationnements enterrés ou semi-enterrés, intégré au volume construit.
- **P** L'ensemble des besoins en stationnement seront réalisés sous forme de stationnements enterrés ou semi-enterrés.
-  La réalisation d'une continuité piétonne sera exigée le long de la route de l'Église, en limite du front urbain.

Nature et caractéristiques des constructions :

-  Habitat de type collectif exigé sur l'ensemble du site : il prendra la forme d'un bâtiment unique.
-  Le long de la route de l'Église : implantation du bâti en limite des cheminements piétonniers existants ou à réaliser. La volumétrie bâtie devra assurer un point d'accroche au minimum avec la limite latérale Ouest.
-  Le long de la route des Acacias : implantation du bâti respectant une bande de recul de 3 m minimum par rapport à la limite du domaine public.



- l'ensemble des surfaces hors emprises au sol bâties, y compris les cheminements piétonniers
- les espaces aménagés autour des constructions ainsi que les espaces plantés et/ou laissés en pleine terre
- Les stationnements en ouvrage.

- Les faitages principaux devront s'implanter parallèlement aux voies (notion à respecter dans l'esprit), afin d'accompagner la structure traditionnelle du village.

- La hauteur du bâti ne devra pas excéder :
 - Le long de la route des Acacias : R (éventuellement surélevé) +2+combles.
 - Le long de la route de l'Église : un épannelage progressif suivant la pente sera exigé entre le point bas et le point haut :
 - En partie basse : niveau d'accès aux stationnements + R + 1 + combles
 - En partie haute : R (éventuellement surélevé) + 2 + combles.

Traitement paysager et espaces libres :

- ■ Un retrait de 3 m minimum est exigé vis-à-vis de la limite latérale Sud. Il sera végétalisé.
- ■ Un espace paysager privatif sera exigé au Sud-Ouest du site. Cet espace permettra entre autres d'assurer une interface non bâtie vis-à-vis du bâti environnant.
- De manière générale sur l'ensemble du site : **il est exigé au minimum 40% d'espaces libres.** Ils comprennent :

ESTIMATIF DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS (à titre indicatif)

Environ 15 à 20 logements.

2.3 Le secteur de la salle des fêtes

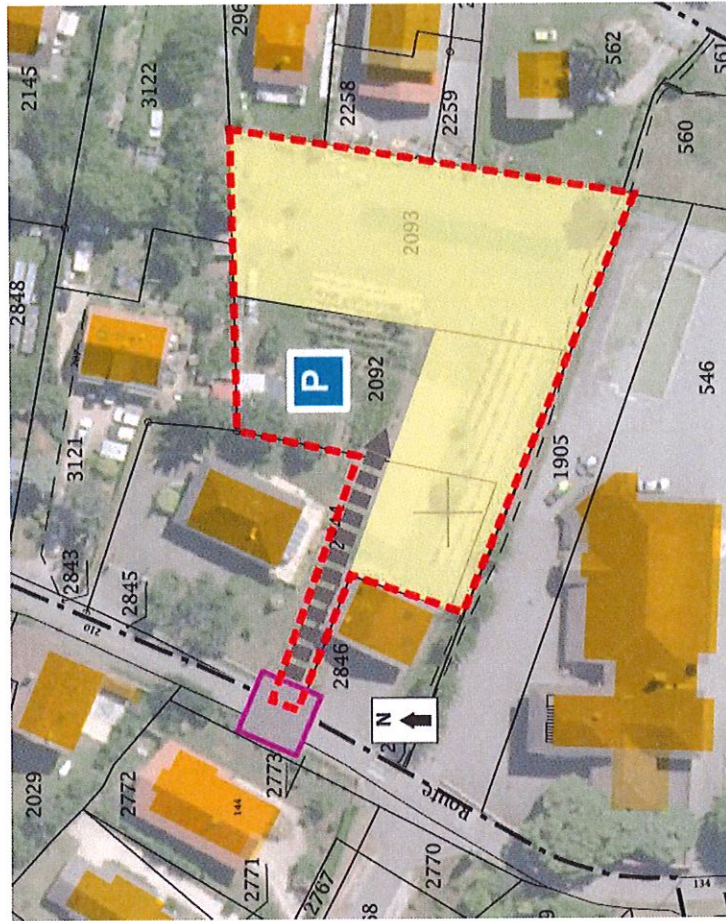
PRINCIPAUX CONSTATS :

Le site marque une transition par sa situation à la charnière entre le centre ancien du village et le quartier dit « de Revilloud ». Il fait partie d'un secteur résidentiel propice à une densification notamment par le biais de reconstructions ou divisions parcellaires.



SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE (env. 0,28ha)

Nota : la représentation graphique est donnée à titre indicatif





 Périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation

Les règles applicables sont celles de la zone U correspondante, complétées par les principes d'aménagement ci-après.

Environ 3 à 6 logements.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT À RESPECTER

Accessibilité et déplacement

-  Un accès unique sera assuré depuis la route de Révilloud. Cette voie sera en impasse pour les véhicules.
- **P** Au moins une partie des besoins en stationnements sera mutualisée. L'espace dédié au stationnement se situera en partie Nord-Ouest du site, afin entre autres d'assurer une interface non bâtie vis-à-vis du bâti environnant.
-  L'intersection avec la route de Révilloud sera à traiter.

Nature et caractéristiques des constructions :

-  Habitat de type individuel et/ou individuel groupé souhaité sur l'ensemble du site.

Traitement paysager et espaces libres :

- Les franges du périmètre pourront être mobilisés par les jardins d'agrément des logements limitrophes.

ESTIMATIF DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS
(à titre indicatif)

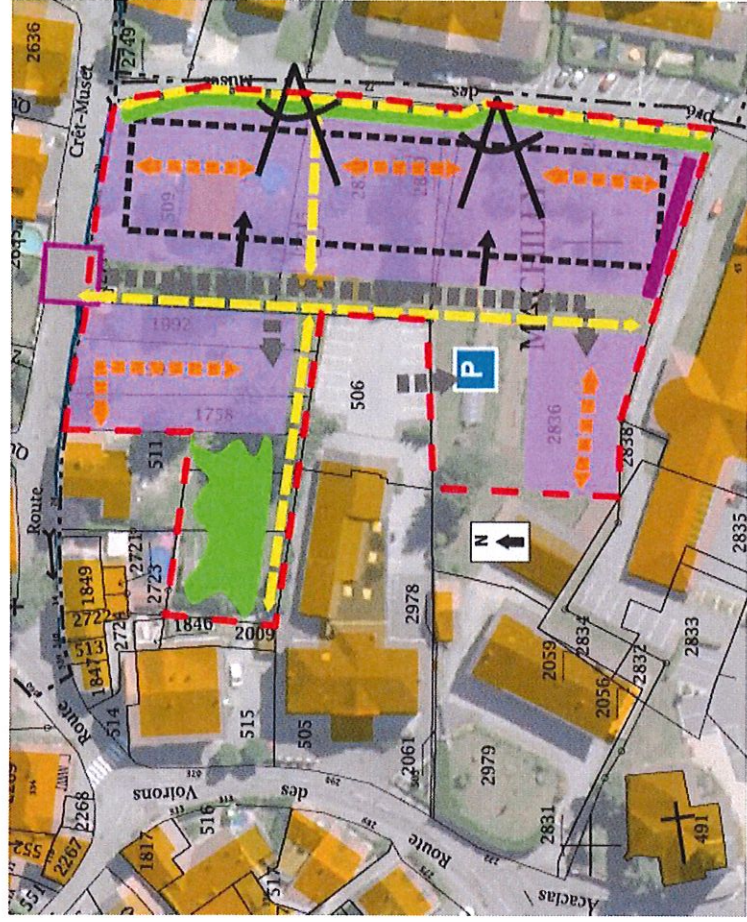
2.4 Le secteur de la mairie
PRINCIPAUX CONSTATS :

Le site s'inscrit dans un tissu urbain relativement dense et historique. Situé dans le « bourg ancien », cet espace de dent creuse se trouve à proximité de commerces et au cœur fonctionnel de Machilly.



SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE
(env. 0,4 ha)

Nota : la représentation graphique est donnée à titre indicatif








■ Périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation



Les règles applicables sont celles de la zone U correspondante, complétées par les principes d'aménagement ci-après.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT À RESPECTER

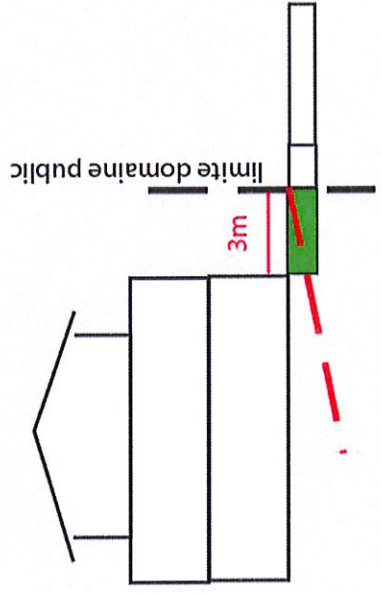
Accessibilité et déplacement

-  Une voie unique sera aménagée depuis la route du Crêt Muset. Elle sera en impasse pour les véhicules et permettra de desservir l'ensemble des lots constructibles.
-  Extension du parking de la Mairie à terme.
-  L'intersection avec la route du Crêt Muset sera à traiter.
-  Un parking semi-enterré commun aux bâtiments implantés à l'Est de la voie sera réalisé. Il sera accessible directement depuis la voie à créer.
-  Plusieurs cheminements piétons seront réalisés :
 - o Une liaison entre la route du Crêt Muset et le groupe scolaire.
 - o Une liaison entre la mairie et la route du Pré des Muses.

Nature et caractéristiques des constructions :

-  Habitat de type petit collectif souhaité sur l'ensemble du site.
-  Principe d'orientation du bâti (notion à respecter dans l'esprit).

- Le long de la route du Pré des Muses : implantation du bâti respectant une bande de recul de 3 m minimum par rapport à la limite du domaine public.



- La hauteur du bâti ne devra pas excéder R + 1 + combles (ou attique) le long de la route du Pré des Muses

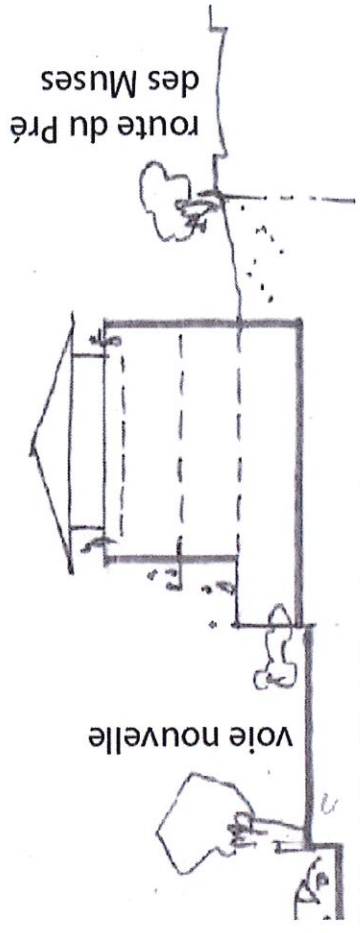




Schéma à titre d'illustration uniquement

Traitement paysager et espaces libres :

-  Au minimum deux ouvertures visuelles seront prévues depuis la route du Pré des Muses afin de garantir des cônes de vue depuis les habitations situées à l'amont.
-  Un espace paysager sera prévu en interface entre la mairie et les habitations existantes en partie Ouest du site. Il permettra de maintenir une ambiance végétalisée au cœur du village.

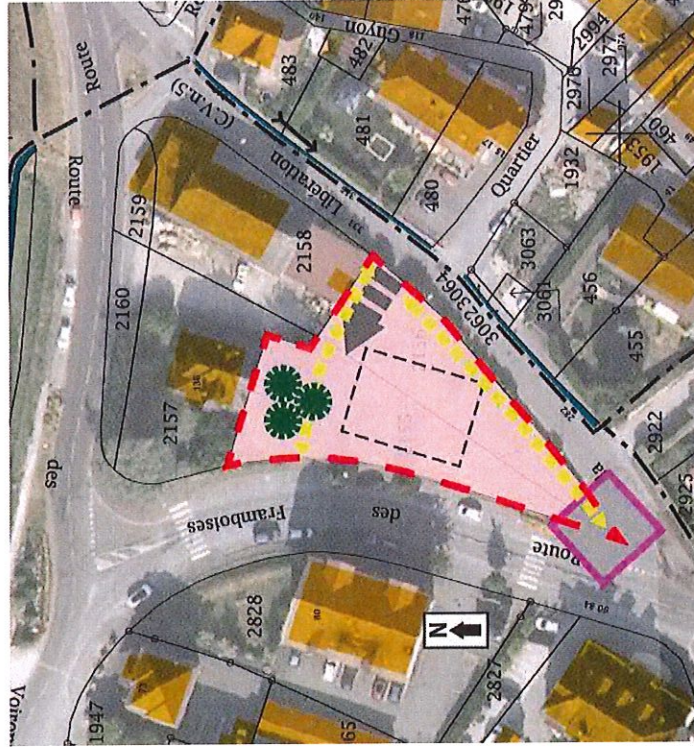
ESTIMATIF DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS
(à titre indicatif)


Environ 30 à 35 logements.

2.5 Le secteur du carrefour entre la route des Framboises et la route de la Libération

SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE (env 0,10 ha)




Nota : la représentation graphique est donnée à titre indicatif




 Périimètre de l'orientation d'aménagement et de programmation
 Les règles applicables sont celles de la zone U correspondante, complétées par les principes d'aménagement ci-après.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT À RESPECTER

Accessibilité et déplacement

-  Un accès unique sera aménagé depuis la route de la Libération.
-  Un cheminement piétonnier ouvert au public sera réalisé :
 - o le long de la route de la Libération.
 - o En connexion transversale entre la route de la Libération et la route des Framboises
-  Carrefour à sécuriser (emplacement réservé).

Nature et caractéristiques des constructions :

-  Habitat de type petit collectif R+1+C souhaité sur l'ensemble du site.
- L'implantation du bâti devra créer un effet « de porte » avec le bâtiment existant en face de la route des Framboises.

Traitement paysager et espaces libres :

-  Le massif boisé existant en interface avec le bâtiment patrimonial n°2 est à conserver.

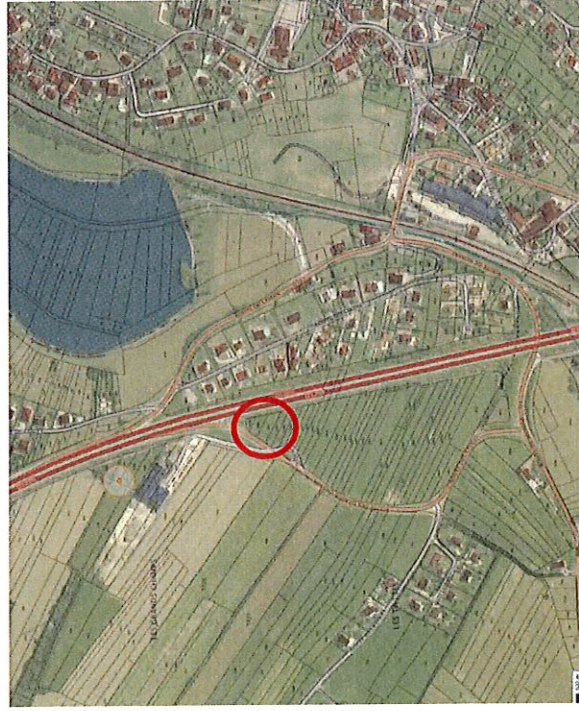
ESTIMATIF DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS
(à titre indicatif)

Environ 8 logements.

4 Secteur Nv

4.1 Le site

Le site est situé en limite Nord/Est du village.
Il est bordé à l'Ouest par la RD 1206.



4.2 Les objectifs de l'aménagement

Le site est destiné à accueillir des terrains familiaux pour les gens du voyage, dans le cadre de la politique menée par Annemasse agglo pour répondre aux besoins des publics spécifiques.

4.3 Les principes d'aménagement

L'accès

Les accès sont interdits depuis la RD1206. Un accès unique de la zone sera aménagé à partir de la route des Grands champs.

Traitement paysager

La partie en bordure de la RD1206 fera l'objet d'un aménagement paysagé avec un espace planté densément, comportant trois strates : herbacé, arbustive et arborescente.

Les espaces résiduels et les parcelles

Les espaces libres non utilisés par les occupations, stationnements et circulations, seront végétalisés en mixant différentes espèces et strates (plantes couvre sols ou de « prairies rustiques », arbustes).

Les plantations emploieront préférentiellement la palette végétale figurant au chapitre 5.



Illustrations de plantations de type « prairies rustiques »



5 La palette végétale

- **Les haies bocagères**
Elles seront constituées de deux strates comportant au moins trois espèces différentes par strate :
- Arbres :** Aulne glutineux, Merisier, Erable champêtre, Frêne commun, Chêne pédonculé, Chêne pubescent, Charme, Erable plane, Noyer, Sorbier des oiseleurs.
- Arbustes :** Noisetier, cornouiller sanguin, cornouiller blanc Eglantier, Troène, Sureau noir, Fusain, Prunellier, Groseillier, Alisier blanc, Bourdaine, Viome lantane, Nerprun purgatif, amélanchier
- **Les arbres d'alignement (voies et stationnement) :**
Tilleuls, Erables, Liquidambar, Frêne, Chênes,
- **Les couvreurs sols et végétaux bas des bandes plantés :**
Lierres, pervenches, millepertuis, sauges, spirées, trèfles
- **Les plantes hygromorphes des noues et bassins**
Iris, Juncs, Roseaux, Massettes
- **Les plantes des toitures végétalisées**
Plantes succulentes : souvent du genre *Sedum* (*acre, album, spectabile...*)
Plantes bulbeuses : crocus, muscari, jonquille...
- Plantes vivaces : achillée millefeuille, œillets, géranium vivace, valériane, pervenche, lychnis, graminées, sauge...



Viome Lantane



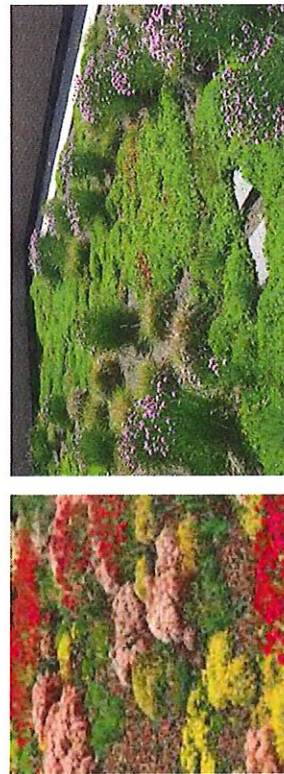
Cornouiller blanc



Cornouiller sanguin



Fusain



Illustrations de toitures végétalisées

6 Le volet programmation

Le programme de logements

Le PLU doit permettre de mettre en œuvre les orientations du PADD, en particulier en matière de diversification de l'offre en logements de façon à renforcer la mixité sociale et générationnelle.

Le programme suivant devra être mis en œuvre dans la production de logements inscrite dans le PLU :

- Le logement social

Il est imposé pour les zones Uar et AUa et 1AU des logements locatifs aidés à hauteur de 20% des logements produits.

Les typologies de logements développées devront permettre pour chaque opération une mixité de population avec une répartition équilibrée entre les tailles de logements.

- L'accession « abordable » et l'accession sociale

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

- L'adaptation au vieillissement

Une partie de l'offre à produire sur la commune devra être adaptée aux besoins des personnes âgées autonomes.

- La qualité énergétique des constructions

La faible qualité énergétique des logements représente actuellement une source de dépense importante pour les ménages et accentue la précarité sociale. Aussi tous les logements qui seront produits dans le cadre des sites soumis aux précédentes orientations d'aménagement devront dans la mesure du possible, présenter une performance énergétique se rapprochant du référentiel 2011 mis en place par la région Rhône Alpes pour la qualité environnementale des constructions.

- La qualité résidentielle des constructions

Tous les logements décrits comme relevant de l'habitat intermédiaire dans les orientations d'aménagement devront disposer d'un espace extérieur privatif : que ce soient des grandes terrasses ou des espaces de pleine terre dans la proportion d'au moins 30 % de la surface habitable du logement.

Tous les programmes de construction devront réserver des espaces extérieurs collectifs aménagés destinés à la détente et aux jeux d'enfants.

La programmation dans le temps

Le volet programmation prévoit aussi une programmation dans le temps du développement résidentiel de la façon suivante :

- A court et moyen terme les zones Uar et AUa
- Puis dans des phases ultérieures et dans l'ordre d'urbanisation :
- La zone 1AU en plusieurs tranches

Cet ordre pourra évoluer en cas de blocage des projets. En effet il est rappelé que la commune n'a aucune maîtrise foncière des zones AU du PLU. La programmation dans le temps ne peut être réaliste que dans le cas d'une maîtrise publique du foncier.