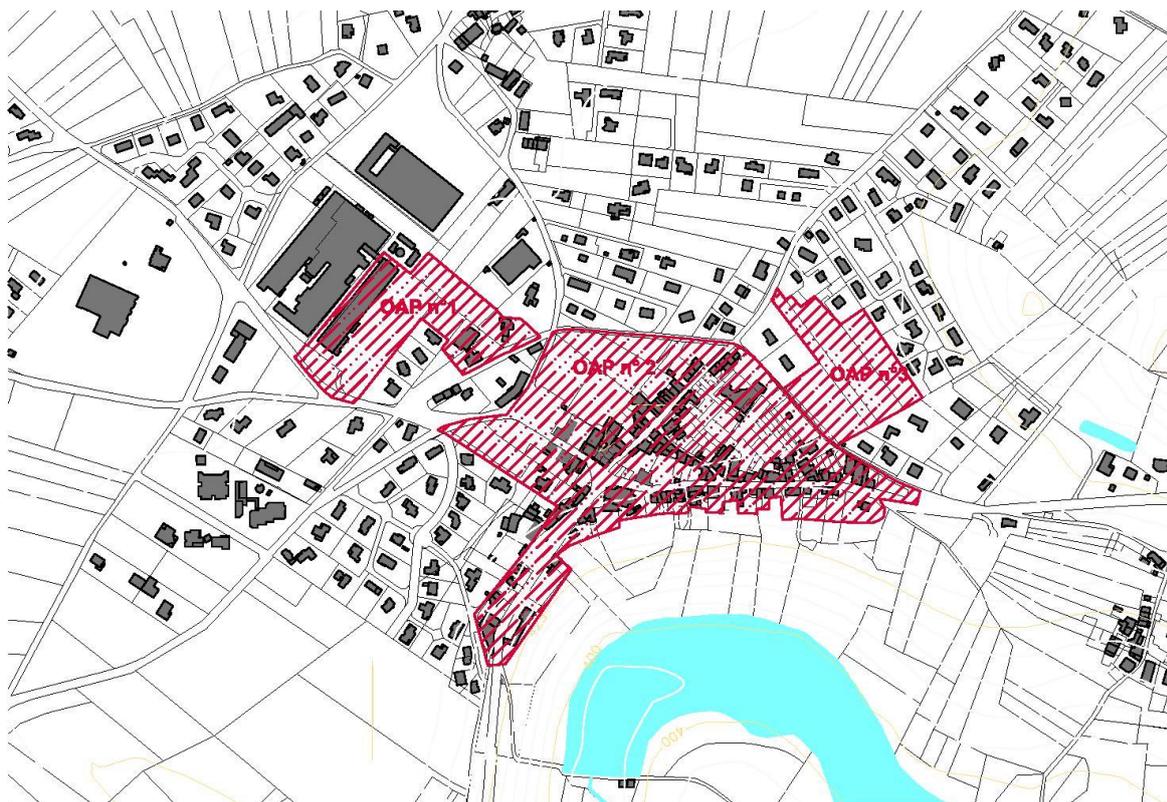


Les orientations d'aménagement et de programmation du P.L.U de Saint-Etienne-de-Crossey , conformément aux articles L. 123-1-4 et R. 123-3-1 du Code de l'Urbanisme, visent à définir les conditions d'aménagement de certains quartiers ou secteurs de la commune, qu'il s'agisse de secteurs déjà urbanisés destinés à être renouvelés, ou de secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation.

3 orientations d'aménagement ont été définies sur le territoire de Saint-Etienne-de-Crossey et concernent les secteurs localisés sur les schémas ci-dessous.



Elles sont situées dans le bourg.

Orientation n°1 - *Rossignol*

Orientation n°2 - *Bourg/centre-village/entrée sud*

Orientation n°3 – *Rue du Tram*

Les projets d'aménagement ou de constructions inscrits dans l'un de ces périmètres doivent être compatibles avec ces orientations.

Orientation d'aménagement et de programmation N°1

dite « ROSSIGNOL »,

Le renouvellement urbain sur cette ancienne usine Rossignol s'effectuera sur plusieurs décennies : le présent PLU prévoit la requalification d'une partie du site de l'usine, soit environ 1 ha.

Les fondamentaux de la composition urbaine recherchée

Des espaces paysagers structurants pour irriguer le nouveau quartier et favoriser les modes doux :

- Amorcer le mail paysager qui traversera l'îlot à terme de la rue du Tram à la rue des Tilleuls. Cet espace public devra être généreux et structurant du quartier en devenir. Il sera le support de rétention des eaux pluviales, participera à l'ambiance paysagère du quartier et surtout fédérera les espaces résidentiels par une liaison en mode doux allant à terme jusqu'à la rue des Tilleuls,
- Amorcer une continuité paysagère perpendiculaire au mail paysager, elle aussi support de mode doux et de respiration dans le tissu urbain à créer.

Une desserte véhicule optimisée afin de limiter la circulation routière dans le nouveau quartier.

La desserte s'organisera à partir de voies principales sans développer de voies secondaires afin de minimiser la place de la voiture au bénéfice des modes doux.

Une diversité architecturale et urbaine dans un esprit de greffe de village :

L'implantation du bâti permettra un quartier intégré à une morphologie de centre village. Des alignements sur les rues devront être respectés de manière discontinus ou continus afin de marquer une continuité urbaine avec le bourg mais également de permettre des porosités sur les arrières de parcelles.

Une diversité des fonctions sera également recherchée avec la possibilité d'implanter des équipements ou services en rez-de-chaussée des futurs logements, des commerces ou activités compatibles avec la vocation résidentielle (professions libérales par exemple...).

Principes d'implantation du bâti :

Sur la route de St Nicolas :

En prolongement de la rue de la Mairie, la Route de Saint Nicolas est l'axe de développement du village entre centre ancien et constructions plus récentes.

Les constructions devront être implantées :

- en recul (marge de recul définie sur le règlement graphique du PLU)
- suivant un développé du bâti ordonné perpendiculaire ou parallèle à la rue permettant de créer un rythme de plein et de vide laissant place à des espaces paysagers et des porosités vers les cœurs d'îlots.

Seront privilégiées les constructions de logements collectifs ou de logements intermédiaires.

Le long de la voie nouvelle créée :

Les constructions devront être implantées en alignements en ordre continu ou discontinu.

Principes de dessertes

Créer une voie nouvelle de desserte des îlots à construire qui se prolongera jusqu'à la rue des filleuls à terme.

La desserte s'organisera à partir de cette voie principale. Les distances d'accès aux parkings privatifs seront minimisées. Ces derniers seront privilégiés de manière intégrées au corps de bâti (enterrés, semi-enterrés ou RDC). Les constructions en deuxième rang seront desservies par des accès piétons ou des garages privatifs.

Les parkings aériens correspondant notamment aux stationnements des visiteurs seront disposés en tête d'îlot (c'est-à-dire en entrée d'une parcelle de logements avec un accès direct depuis la rue) afin de limiter la présence de la voiture en cœur d'îlots. Il s'agit, dans la desserte du quartier et de chaque opération de favoriser la place du piéton, de limiter les déplacements des véhicules et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Principes paysagers et biodiversité

Les espaces publics paysagers seront généreux. Ils privilégieront les essences locales et des aménagements simples dans un esprit champêtre. Les bosquets épars seront préférés aux compositions trop ordonnées. Ces espaces paysagers permettront d'accueillir plusieurs fonctions (supports de déplacements doux, de rétention d'eau, agrément du cadre de vie et développement de la biodiversité locale).

Les haies seront des haies vives composées d'au moins 4 essences (voir palette végétale en annexe) avec une majorité d'essences caduques.

Exigences environnementales

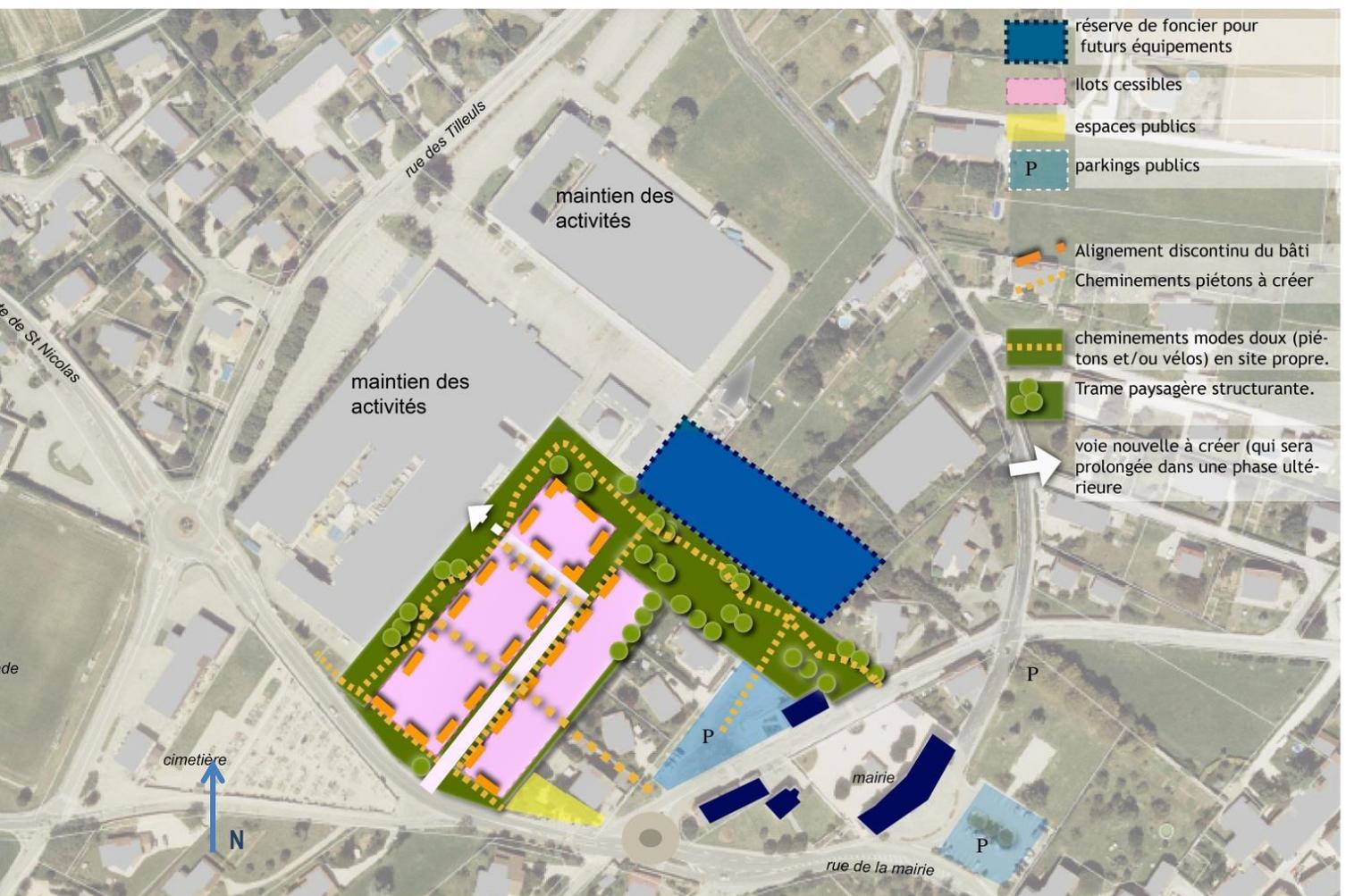
La gestion alternative des eaux pluviales est imposée (fossés, noues et bassins paysagers). L'imperméabilisation des sols sera limitée et notamment sur les parkings de surface. Il devra être recherché un débit de fuite inférieur ou égal au débit de fuite actuel.

Programme des constructions

| | |
|------------------------------------|---|
| Nombre de logements attendus | 40 à 50 logements environ |
| Densité | Env. 35 à 40 lgts/ ha |
| Typologie des constructions | <p>Au moins 40 % de logements en petits immeubles collectifs Environ 60 % de logements individuel densifié de types maison de ville ou logement intermédiaire</p> <p>Sur la route St Nicolas, seront privilégiées les constructions de petits collectifs et des logements intermédiaires en alignements continu ou discontinu sur la rue.</p> <p>Il sera recherché un épannelage des hauteurs et une répartition des programmes dans l'îlot pour assurer la transition paysagère avec les secteurs pavillonnaires et favoriser la diversité des paysages urbains</p> |
| Part minimale de logements sociaux | →30 % de logements sociaux minimum |
| Activités, services et commerces | Les rez-de-chaussée des constructions pourront accueillir des programmes de commerces de détail (plutôt sur la route de St Nicolas, au droit du bistro existant), d'activités compatibles avec le caractère résidentiel du futur quartier), des services ou équipements d'intérêt public... |

| | |
|---|---|
| <p>Programme des équipements à créer</p> | <p>Mail piéton généreux à partir de la rue du Tram et à prolonger ultérieurement Voie nouvelle de desserte.</p> <p>L'aménagement d'une bande latérale (de 5 m de large minimum) route de St Nicolas prise sur le tènement Rossignol afin de créer un cheminement piéton et cycle en site propre et de sécuriser le débouché de la voie nouvelle du nouveau quartier (amélioration de la visibilité entre les deux ronds-points)</p> |
|---|---|

Schéma d'aménagement



Orientation d'aménagement et de programmation

n° 2

« Bourg/centre-village/entrée sud »

Cette orientation présente le parti d'évolution du bourg de Crossey sur les parcelles non construites, l'aménagement des espaces publics et le renouvellement ou réhabilitation du bâti ancien dégradé.

Les fondamentaux de la composition urbaine recherchée :

Espaces publics

Création d'une place piétonne de cœur de bourg et création d'un équipement (maison des associations par exemple...), avec éventuellement un bistro en rez-de-chaussée.

Création d'aire de stationnement pour ce nouvel équipement, desservis par la rue du Magnin.

Renfort du maillage piétonnier au fil des évolutions urbaines, au minimum par :

- la création d'une liaison piétonne reliant la mairie à la rue du Charrat
- la création d'une liaison piétonne entre la RD520 et la mairie
- la création d'une liaison piétonne entre la rue du Magnin et la rue du Tram

Principes de dessertes

Les voies créées seront limitées à la desserte des constructions et des parkings. Ces derniers seront privilégiés en tête d'îlot afin de limiter la présence de la voiture en cœur d'îlots.

Principes d'implantation du bâti

Les constructions nouvelles devront être implantées en alignements en ordre continu ou discontinu.

Principes d'espaces paysagers et biodiversité

Les espaces cultivés existant en cœur du village seront maintenus en espaces paysagers et potagers.

Mise en valeur des perspectives sur la vallée de l'Etang Dauphin et l'Etang des Rivoirettes

Les cônes de vues vers la vallée depuis le bourg seront préservés et mis en valeur.

Programme des constructions

| | |
|------------------------------------|--|
| Nombre de logements | Environ 60 à 80 logements |
| Typologie des constructions | <ul style="list-style-type: none"> des logements en immeubles collectifs (R+2, + comble ou attique hauteur 12 m max) pour environ 80% des constructions des logements intermédiaires (R+2, 11 m max), pour environ 20% des constructions <p>La création de logement individuel est conditionnée par la volumétrie attendue dans le cœur de village, c'est-à-dire R+ 1+ C minimum</p> |
| Part minimale de logements sociaux | → dans les opérations de plus de 5 logements, 30% de logements sociaux devront être réalisés |
| Équipements publics | <p>Équipement public communal, avec aire de stationnement dédiée et éventuellement un commerce en rez-de-chaussée.</p> <p>Requalification des espaces publics : parvis de l'église et place de village</p> <p>Création d'une liaison piétonne entre la mairie et la rue du Charrat</p> <p>Création d'une liaison piétonne entre la RD520 et l'église</p> <p>Création d'une liaison piétonne entre la rue du Tram et la rue du Magnin</p> |
| Activités, services et commerces | Les rez-de-chaussée des constructions sur la rue de la Mairie, sur la RD520 pourront accueillir des programmes de commerces, d'activités ou des services ou équipements d'intérêt public... |

Schéma d'aménagement



Orientation d'aménagement et de programmation n°3 : « rue du Tram »

Cette orientation présente le parti d'urbanisation sur des parcelles agricoles.

L'aménagement de ces parcelles nécessite la réalisation d'une voie nouvelle et d'une liaison en mode doux. L'aménagement nécessite des investissements que la commune prévoit de réaliser qu'à partir de 2024.

La zone ne sera ouverte à l'urbanisation qu'à cette échéance.

Les fondamentaux de la composition urbaine recherchée :

Espaces publics

Création d'une voie nouvelle pour desservir le quartier nouveau. Cette voie nouvelle sera une voie de desserte et laissera place en priorité aux modes doux.

Principes de dessertes

Les voies créées seront limitées à la desserte des constructions et des parkings. Ces derniers seront privilégiés en tête d'îlot afin de limiter la présence de la voiture en cœur d'îlots.

Principes d'implantation du bâti

Les constructions nouvelles devront être implantées en alignements en ordre continu ou discontinu sur la voie nouvelle à créer

Sur la rue du Tram, les constructions seront implantées en recul.

Programme des constructions

| | |
|------------------------------------|---|
| Nombre de logements attendus | Environ 30 à 35 logements |
| Typologie des constructions | <ul style="list-style-type: none"> • des logements intermédiaires ou individuels densifiés, d'une hauteur de R+1+c ou R+2 maximum • ponctuellement, un petit immeuble collectif de quelques logements |
| Part minimale de logements sociaux | → 30% de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération programmée (soit une dizaine de logements) |
| Équipements publics | Création d'une liaison piétonne vers les espaces naturels de l'ancienne carrière Création d'une voie nouvelle |

Échéancier d'ouverture à l'urbanisation

L'ouverture à l'urbanisation de la zone du Tram sera engagée après réalisation des voies et espaces publics tels que prévus dans les orientations d'aménagement et de programmation. Ces travaux sont programmés pour 2024/ 2025. La zone sera alors ouverte à l'urbanisation sans autre formalité.

Schéma d'aménagement

