

5. Aménagement du secteur Roc Noir / Pré Renaud

5.1. Contexte territorial et local

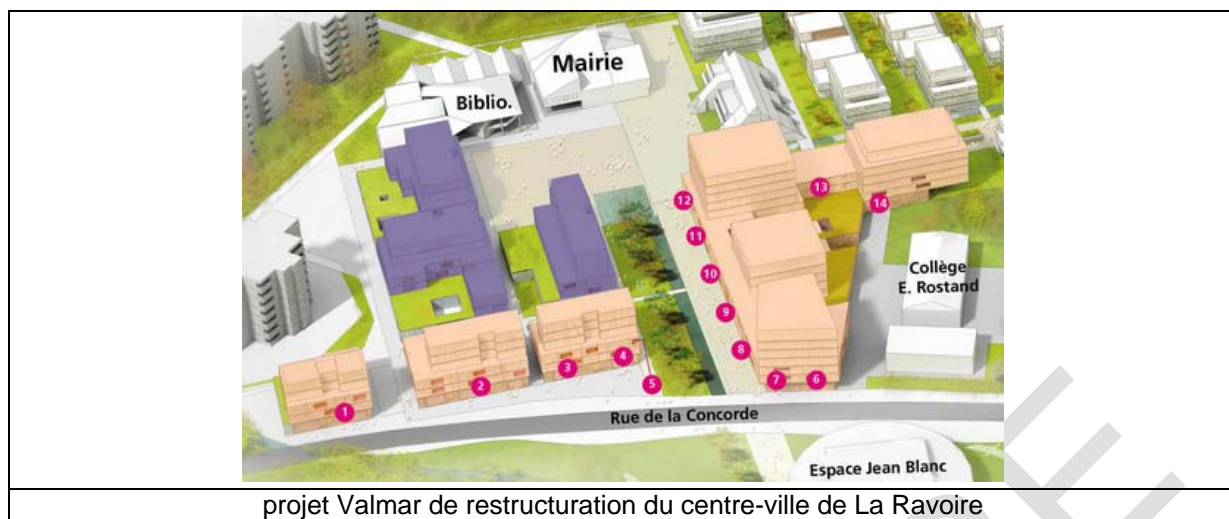


situation du site du Roc Noir / Pré Renaud dans le sud de l'agglomération chambérienne

Localisé en bordure de la RD1006, le site du Roc noir / Pré Renaud s'inscrit dans la continuité commerciale de Bassens / Saint-Alban Laysse / La Ravoire, pôle commercial majeur du bassin chambérien.

A l'échelle de l'agglomération chambérienne, le secteur est stratégique sur le plan commercial. Il l'est également en terme d'image puisqu'il en dessine la porte d'entrée principale (hors axe autoroutier) depuis le Sud et Montmélian.

Plus localement, le site entretient un rapport de proximité avec le centre-ville de La Ravoire, dont la restructuration est en cours avec un objectif de densification et de lisibilité.



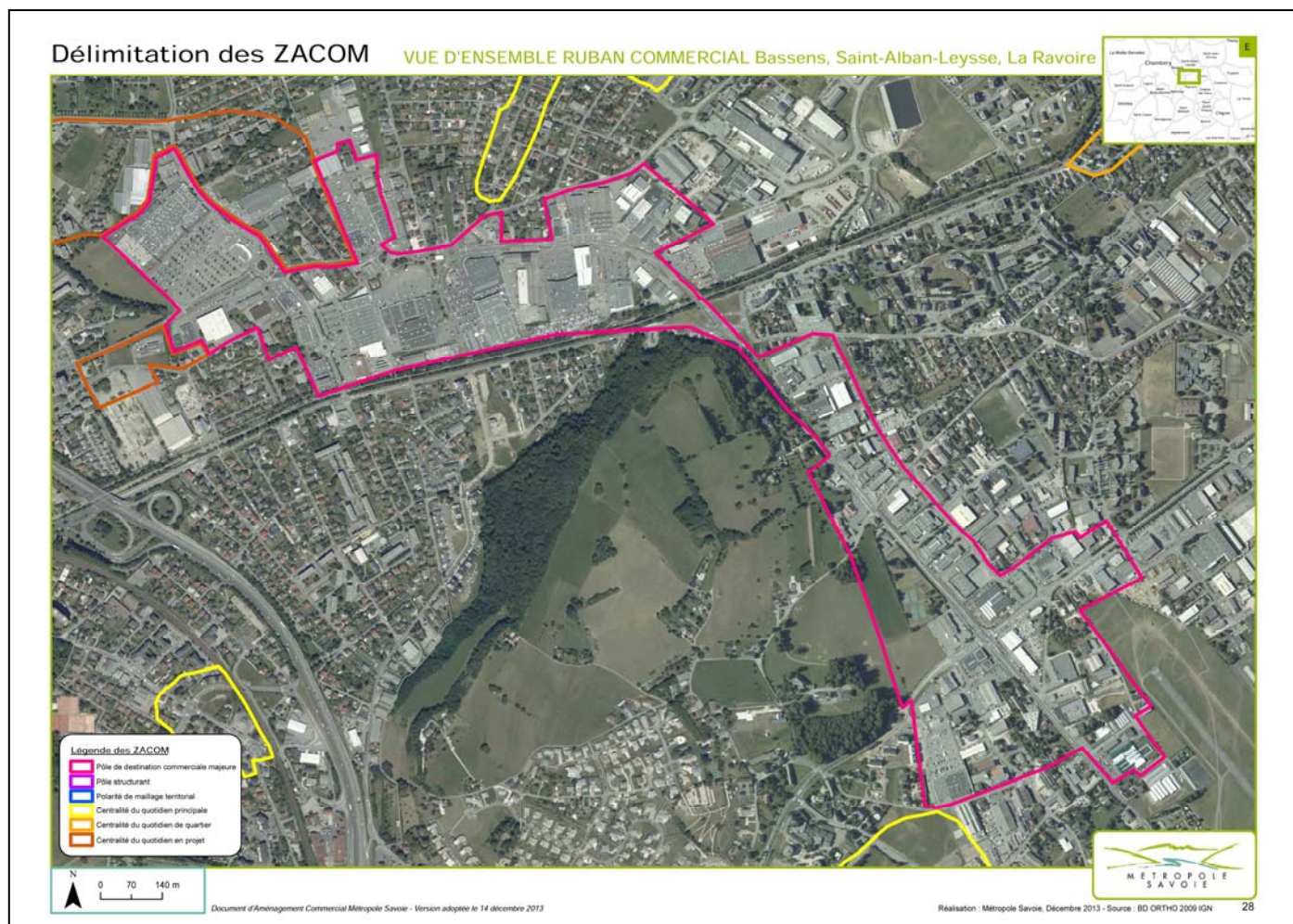
Une des particularités du site est également la relation qu'il entretient avec le milieu naturel et les paysages environnants, puisqu'il joue un rôle d'interface majeur entre espace urbanisé et enclave verte préservée (le Haut Mollard).

5.2. Documents réglementaires et de planification en vigueur

L'urbanisation du secteur du Roc Noir / Pré Renaud à La Ravoire et sa vocation commerciale sont encadrés par plusieurs documents réglementaires :

- le SCoT Métropole Savoie approuvé le 21 juin 2005 et modifié le 14 décembre 2013, à travers son PADD et son Document d'Aménagement Commercial (DAC) notamment.

Le secteur Roc Noir / Pré Renaud fait partie du ruban commercial Bassens, Saint-Alban Laysse, La Ravoire, identifié comme pôle de destination commerciale majeure au sein du DAC.



L'objectif retenu par le DAC vise à renforcer les équilibres du territoire :

- en favorisant le maintien et l'implantation de commerces dans les quartiers et le centre des villes
- en optimisant le maillage existant du territoire pour limiter les déplacements et la distance parcourue pour des achats courants,
- en limitant la consommation du foncier et en confortant les espaces existants,
- en qualifiant les zones commerciales et les entrées de ville et d'agglomération et en réduisant leur impact sur l'environnement.

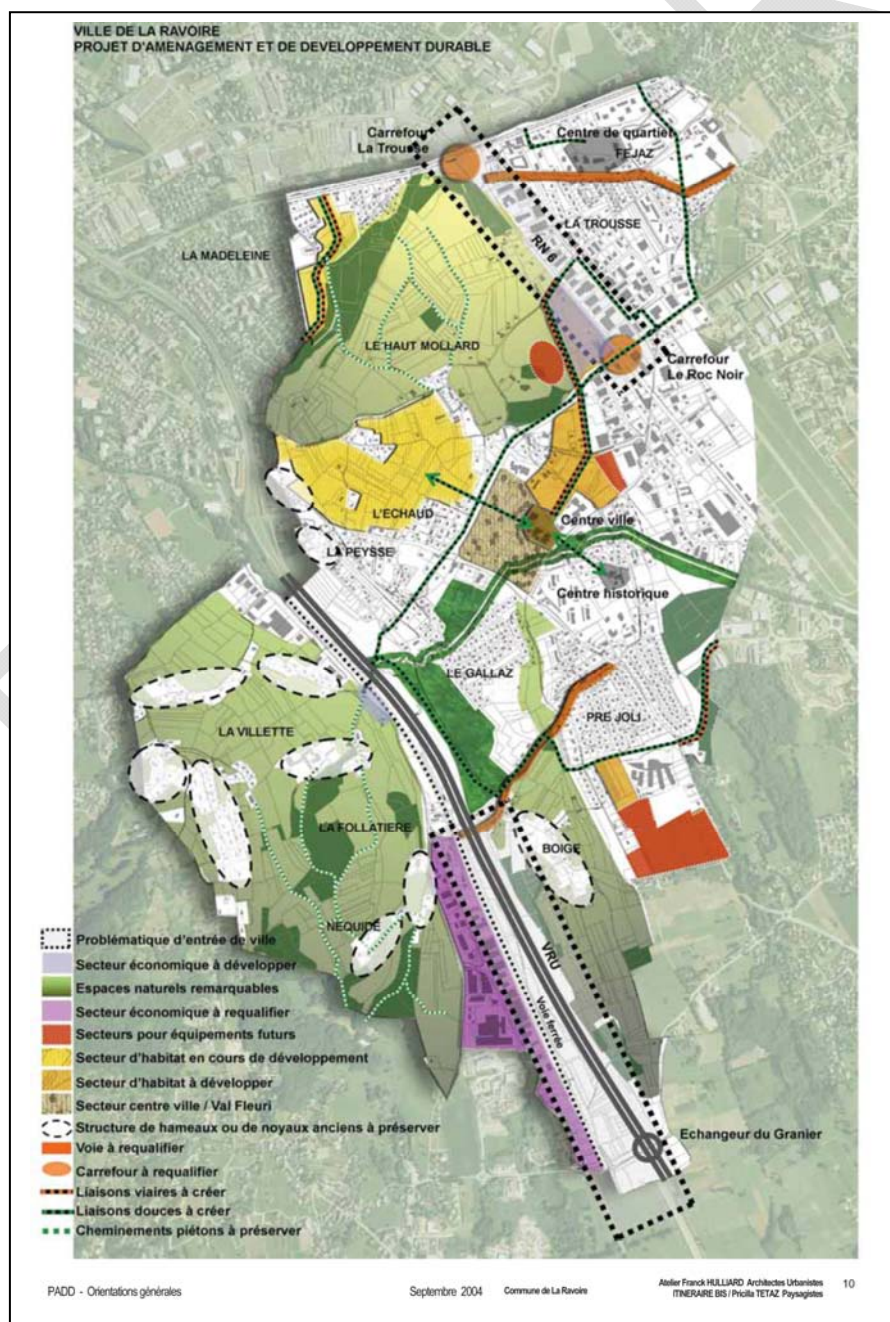
Le DAC préconise notamment, pour les pôles de destination commerciale majeure :

- la densification, la restructuration, la modernisation des structures commerciales existantes en préférence aux extensions non maîtrisées ;
- la recherche de qualité urbaine, architecturale et paysagère des bâtiments et des espaces extérieurs
- la prise en compte des modes doux de déplacements en offrant notamment de meilleures connexions aux espaces publics périphériques (continuité de maillages piétons, cycles, connexion aux arrêts de transports en commun...)
- la mutualisation des accès et des stationnements dans un souci d'économie du foncier.

L'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect des conditions suivantes :

- l'accueil de façon préférentielle des magasins supérieurs à 400m² de surface de plancher ou 300m² de surface de vente
- les magasins d'une surface de plancher inférieure à 400m² ou d'une surface de vente inférieure à 300m² sont interdits, qu'ils soient isolés ou en ensemble commercial

- par exception au 2, la modernisation et l'extension des commerces existants d'une surface de plancher inférieure à 400m² ou d'une surface de vente inférieure à 300m² sont autorisées dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante
 - les implantations commerciales rechercheront une qualité en matière d'insertion dans le paysage (architecture, aménagement, végétation...)
 - les projets devront viser une consommation de foncier aussi économe que possible (intégration d'une partie du stationnement en sous-sol, dans le volume du bâtiment ou en ouvrage, mutualisation du stationnement avec d'autres commerces, constructions du commerce sur plusieurs niveaux). Ainsi, l'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement est limitée à 100 places (ou 2500m²) par magasin. Des places supplémentaires peuvent être aménagées en infrastructure ou en superstructure. Cette règle s'applique pour la construction d'un nouvel ensemble commercial lorsque celle-ci est supérieure ou égale à 5200m² de surface de plancher ou 4000m² de surface de vente.
- la PLU de La Ravoire approuvé le 27 septembre 2004, révisé partiellement le 6 juillet 2004 et modifié le 24 octobre 2010, à travers son PADD et son règlement notamment.**



Le PADD du PLU identifie la zone du Roc Noir / Pré Renaud comme secteur économique à développer. Il l'inscrit dans une logique de continuité urbaine avec le centre-ville dont la restructuration est en cours et y préconise de fortes exigences qualitatives avec un fort enjeu d'amélioration de l'entrée de ville (RD1006).

Le site du Roc Noir / Pré Renaud est classé en zones AUe et Ue du PLU qui correspondent à des zones à vocation économique.

La zone AUe est destinée à assurer le développement économique de la commune. Il s'agit de secteurs naturels destinés à être ouverts à l'urbanisation. Ils sont constructibles sous condition et pourront être urbanisés au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone. La vocation principale de la zone est d'accueillir des activités économiques.

La zone Ue est une zone dans laquelle la capacité des équipements permet la réalisation de constructions nouvelles ; elle correspond aux zones d'activités existantes. Sa vocation principale est d'accueillir des constructions à vocation industrielle, artisanale et commerciale, en particulier celles dont la proximité n'est pas souhaitable pour l'habitat. Les équipements collectifs et activités compatibles avec le caractère de la zone sont également admis pour obtenir une mixité des fonctions urbaines.

5.3. Le site du "Roc Noir / Pré Renaud"

5.3.1. Armature urbaine – trame verte et bleue

Le site du Roc Noir / Pré Renaud s'étend sur environ 4,7 hectares ; il est actuellement occupé par des pâturages, des bosquets, des terrains de sport ainsi que par un établissement commercial.

Il s'inscrit dans un environnement très urbain et routier (façade commerciale sur la RD1006) mais bénéficie également de la proximité d'espaces naturels et agricoles préservés. Ceux du Haut-Mollard constituent en effet une enclave verte structurante et stratégique à l'échelle de l'agglomération chambérienne tant pour le maintien d'une économie agricole de proximité que pour la préservation de la diversité et des échanges écologiques en milieu urbain.

La succession de boisements (dont certains sont classés dans la PLU de la commune), haies bocagères et prairies constituent un refuge pour la biodiversité et dotent les paysages environnants d'une image encore très rurale.

L'inscription du projet commercial Roc Noir en extrémité sud-est de ce secteur nécessite à ce titre une attention particulière.

5.3.2. Armature urbaine – trame viaire de desserte

Le site est encadré par trois voiries (la RD 1006 (voie majeure d'entrée d'agglomération supportant un trafic important), l'avenue du Pré Renaud (voie communale structurante) et la rue Costa de

Beauregard (voie étroite à caractère rural), ces deux dernières étant les seules à pouvoir donner accès aux futures constructions.

Sa situation, au carrefour de deux voiries majeures d'entrée de ville et d'agglomération lui confère un rôle vitrine important.



carrefour angle RD1006 / rue Costa de Beauregard

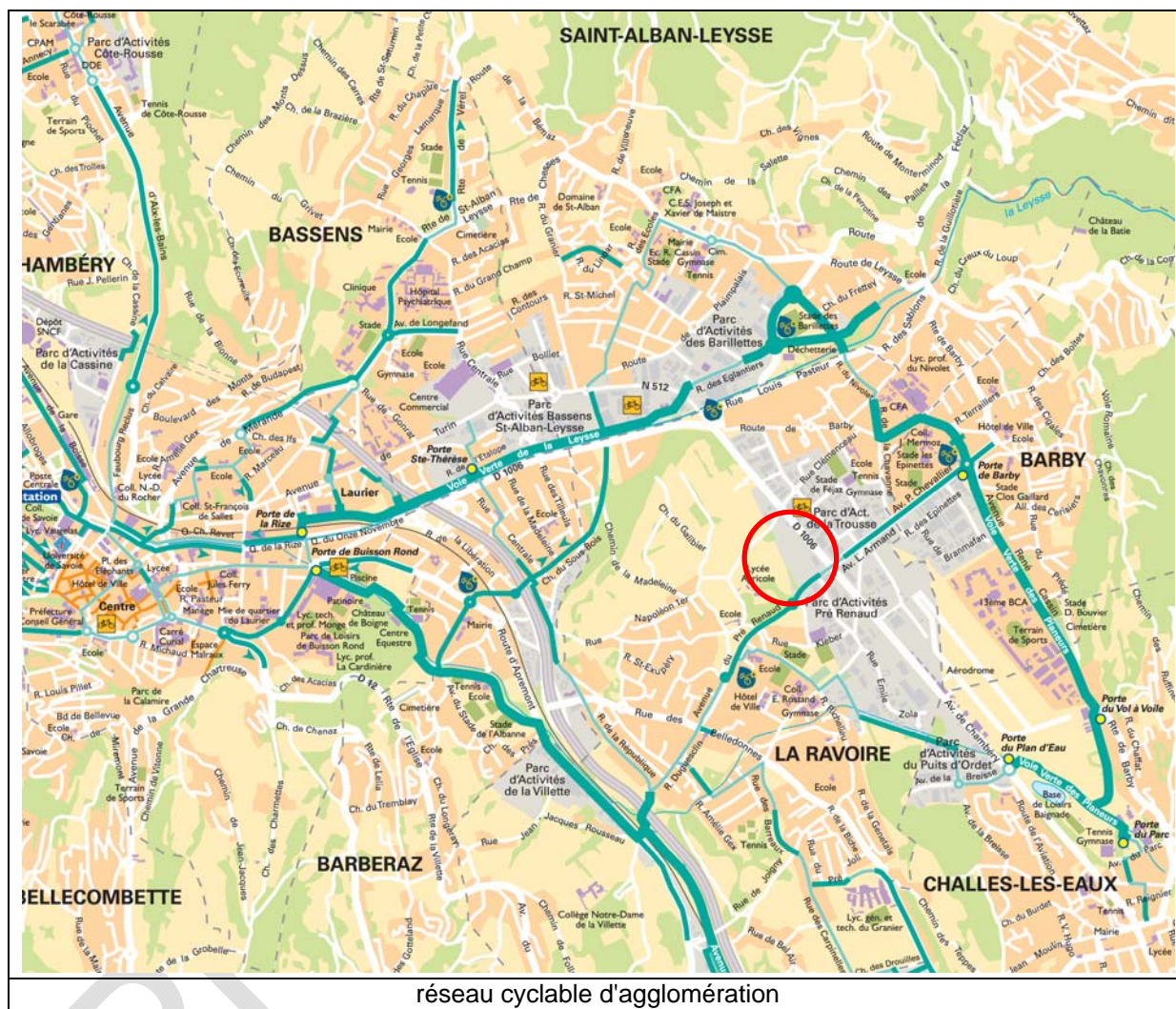


carrefour angle RD1006 / avenue du Pré Renaud



vue depuis l'avenue de Chambéry (RD1006)

Le site est facilement accessible en vélo depuis de nombreux points de l'agglomération chambérienne, l'avenue du Pré Renaud, partiellement aménagée, constituant un trait d'union entre les deux voies vertes d'agglomération Avenue Verte Sud et Voie Verte des Planeurs. En revanche, la RD1006 ne comporte pas de voie cyclable, ce qui rend peu évidentes les liaisons au sein même de la zone commerciale.

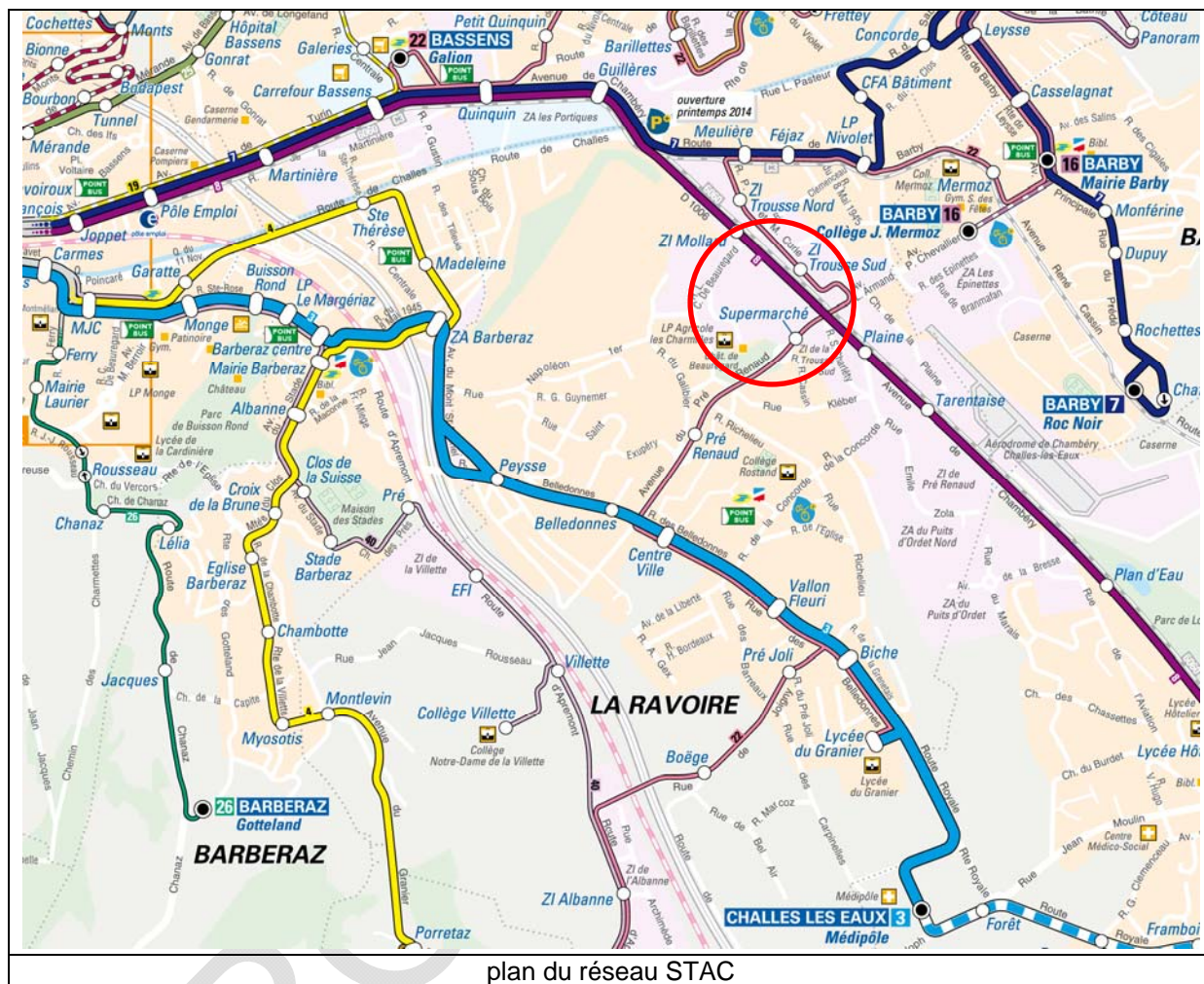


Un projet de liaison douce locale, en limite ouest du site du Roc Noir / Pré Renaud, aura pour effet de palier à ce handicap et d'améliorer la connexion du site avec le centre-ville de La Ravoire.

Les transports en commun (réseau STAC de l'agglomération chambérienne) desservent le site avec deux arrêts proches :

- la ligne 8 assure la desserte de l'ensemble du ruban commercial de Chambéry centre à Challes-les-Eaux via Bassens, Saint-Alban Leysse et La Ravoire avec une fréquence oscillant entre 30 et 40 minutes. Un projet de mise en site propre est en cours, ce qui sera, à terme, un vrai atout pour le projet commercial du Roc Noir.
- la ligne 22 est plus secondaire ; elle assure la liaison Bassens - Saint-Baldoph via Barby et La Ravoire avec des fréquences faibles (50 minutes à 2 heures).

- la ligne 3 structurante du réseau STAC (fréquence : un bus toutes les 12 minutes) reste peu éloignée du site (15 minutes à pied).



5.3.3. Armature urbaine – trame bâtie

L'environnement immédiat du site s'avère assez hétérogène tant en termes de nature de constructions que d'intérêt architectural.

L'axe RD1006 est marqué par un tissu de grandes enseignes commerciales de gabarit équivalent R+1 aux volumétries simples et sans grande qualité architecturale.

Au-delà de la RD1006, se juxtaposent à ce tissu commercial, des quartiers d'habitat pavillonnaire de différentes époques ainsi que des ensembles d'habitat collectifs qui structurent le centre de la ville. De manière éparse sur tout le secteur du Haut-Mollard (rues Costa de Beauregard, Hector Berlioz, Kléber...), on trouve en outre un tissu préservé de vieilles bâtisses rurales et agricoles qui tranche radicalement avec les constructions décrites précédemment et confère au lieu un caractère rural encore prégnant.

Hormis l'environnement immédiat de la RD1006, l'ensemble des quartiers résidentiels s'inscrit dans un environnement vert et paysager de qualité.



différentes typologies bâties secteur du Roc Noir / Pré Renaud

5.3.4. Armature urbaine – polarités et services

Le site du Roc Noir / Pré Renaud fait partie du ruban commercial de la RD1006 de Bassens à La Ravoire. Il est environné de grandes enseignes commerciales qu'il aura vocation à compléter en réponse aux objectifs du SCoT Métropole Savoie.

A proximité, le centre-ville de la Ravoire propose une offre plus locale de petits commerces et de services regroupés notamment autour du centre commercial Val Fleury (boulangerie, pharmacie, tabac-presse, supérette, banques, poste...). Il regroupe en outre une grande partie des équipements communaux : mairie, groupe scolaire, collège, services sociaux, stade, bibliothèque, espace culturel... Sa requalification en cours devrait permettre d'améliorer sa lisibilité et son rayonnement.

Le centre-ville de Chambéry est en outre accessible en une quinzaine de minutes en voiture depuis le carrefour du Roc Noir.

5.3.5. Paysages environnants et ambiances

La topographie du site est relativement peu marquée hormis en partie sud-ouest, à hauteur du rond-point avenue du Pré Renaud / rue René Cassin où une butte surmontée d'un boisement vient dessiner la limite du site.

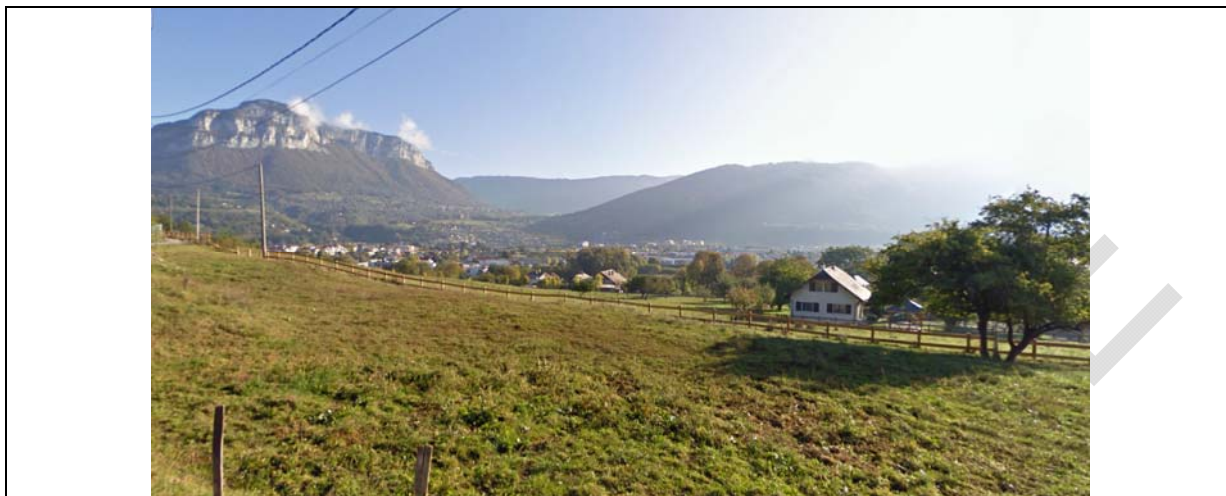


butte au sud-ouest du site



rond-point rue René Cassin / avenue du Pré Renaud

Hormis sur le linéaire de la RD1006, l'environnement proche du site du Roc Noir / Pré Renaud est resté très vert et préservé et a gardé un caractère rural fort avec de nombreuses prairies en pâtures.



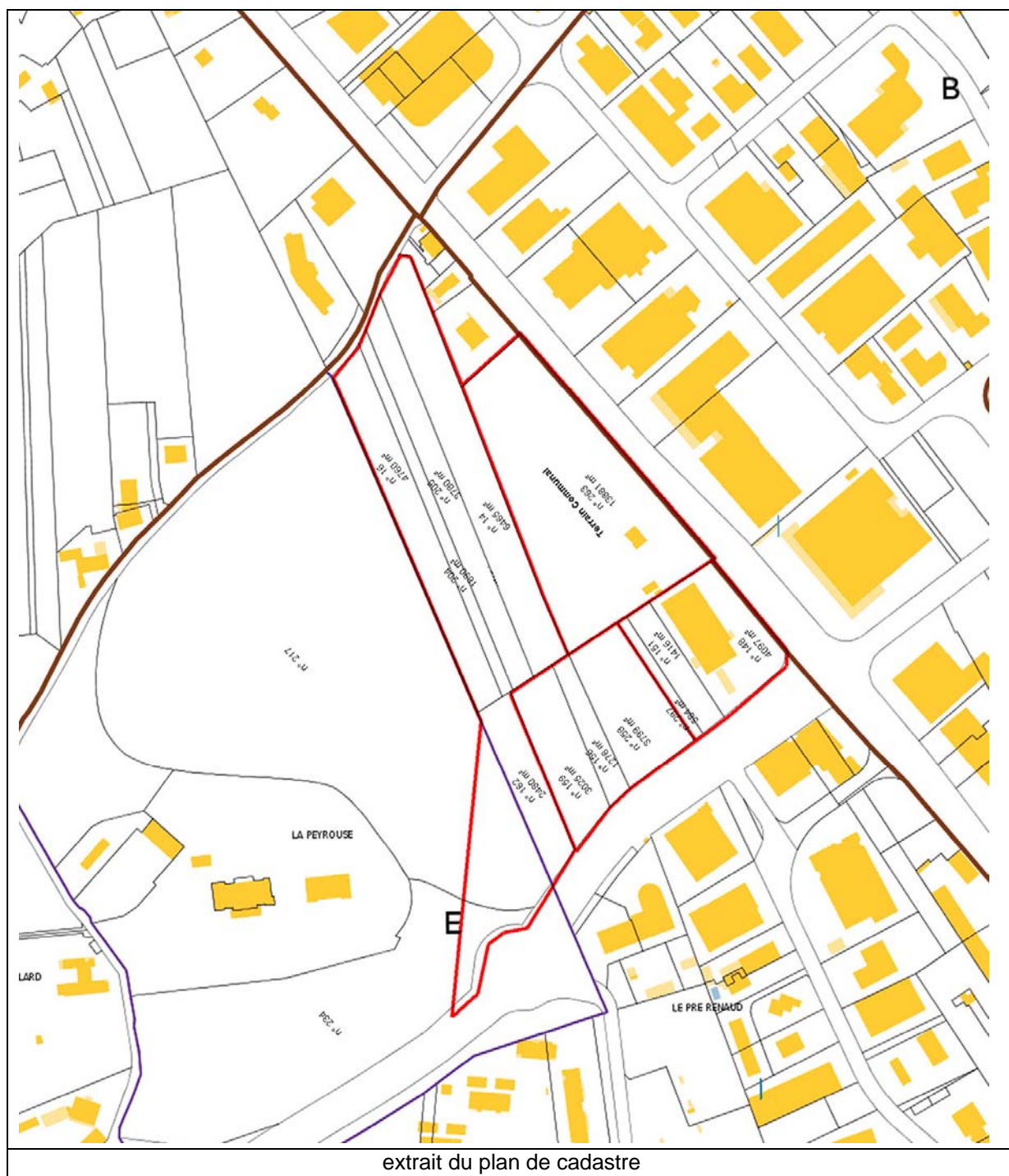
environnement du site du Roc Noir / Pré Renaud

Les vues portent assez loin depuis le site vers les massifs environnants (Chartreuse, Bauges).

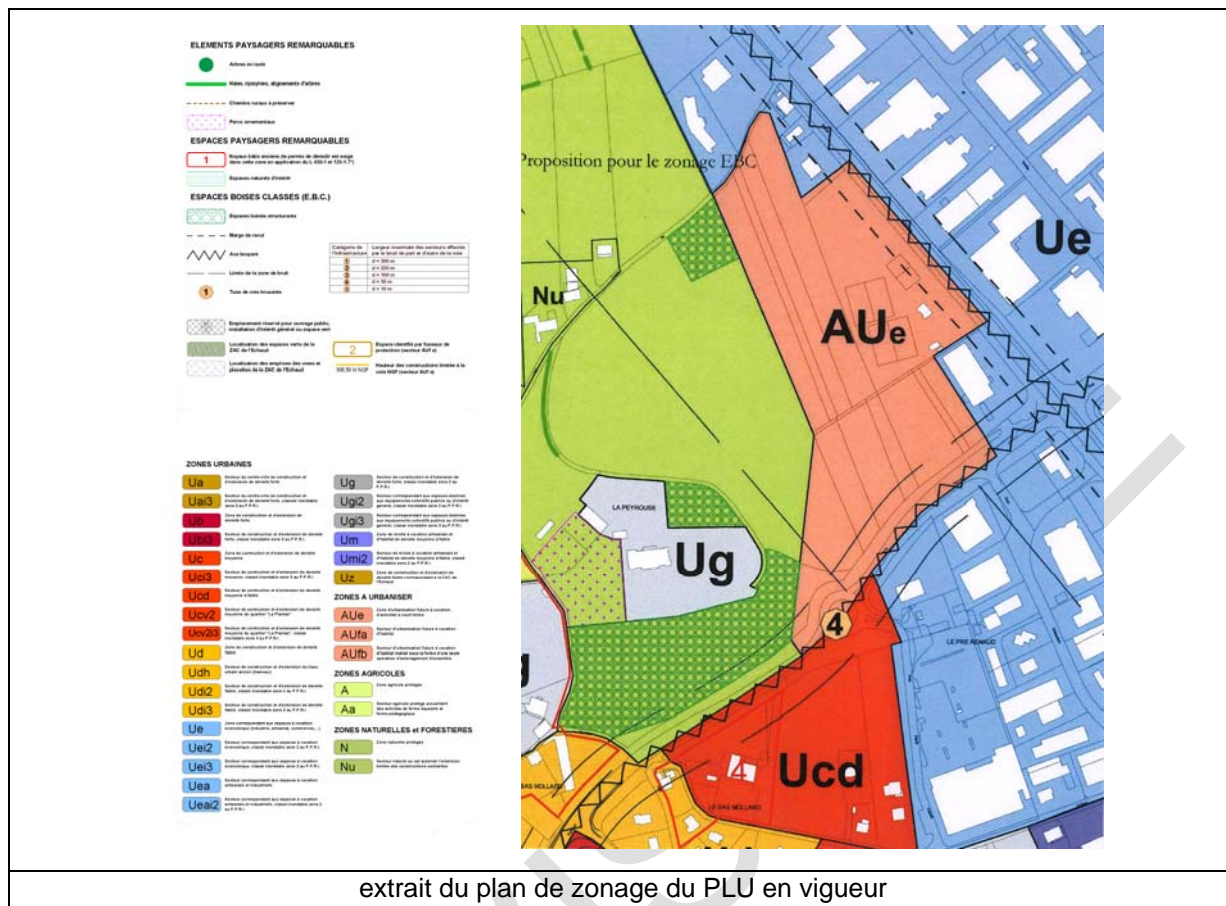


vue sur le massif des Bauges depuis l'avenue du Pré Renaud

5.3.6. Emprise foncière



Les parcelles concernées par le projet d'aménagement du site Roc Noir / Pré Renaud sont les suivantes : E162, E159, E156, E258, E297, E151, E148, E263, E14, E205, E204, E16, ce qui correspond à 47 455m² de terrain, dont 4097m² sont actuellement classés en zone Ue du PLU et 43 358m² en zone AUe.



5.4. Le projet d'aménagement du site du "Roc Noir / Pré Renaud"

5.4.1. Enjeux d'aménagement

Positionné le long de l'avenue de Chambéry (RD1006), le site du Roc Noir / Pré Renaud bénéficie d'attraits manifestes en termes de visibilité et d'accessibilité, tout autant que de proximité avec le centre-ville de La Ravoire en cours de restructuration. Sa localisation en limite de la zone verte et rurale du Haut Mollard l'inscrit par ailleurs dans un cadre paysager très qualitatif mais également dans un milieu quelque peu sensible.

Les enjeux identifiés pour l'aménagement du secteur du Roc Noir / Pré Renaud sont ainsi :

- la valorisation de la porte d'agglomération et de la vitrine sur la RD1006,
- un souci de densification,
- une inscription en continuité et en cohérence avec les tissus avoisinants (zone commerciale, mais aussi centre-ville de La Ravoire),
- la prise en compte des trafics routiers et l'optimisation des carrefours sur la RD1006,
- le développement futur des modes doux de déplacement et la recherche de continuités avec les aménagements existants et futurs (liaisons cyclables, arrêts de bus...),
- la préservation et la mise en valeur des paysages proches et lointains et du patrimoine naturel et agricole environnant,

- une architecture favorisant la modularité,
- une programmation qui favorise la mixité d'activités et la mixité d'usagers
- la qualité architecturale et environnementale des bâtiments.

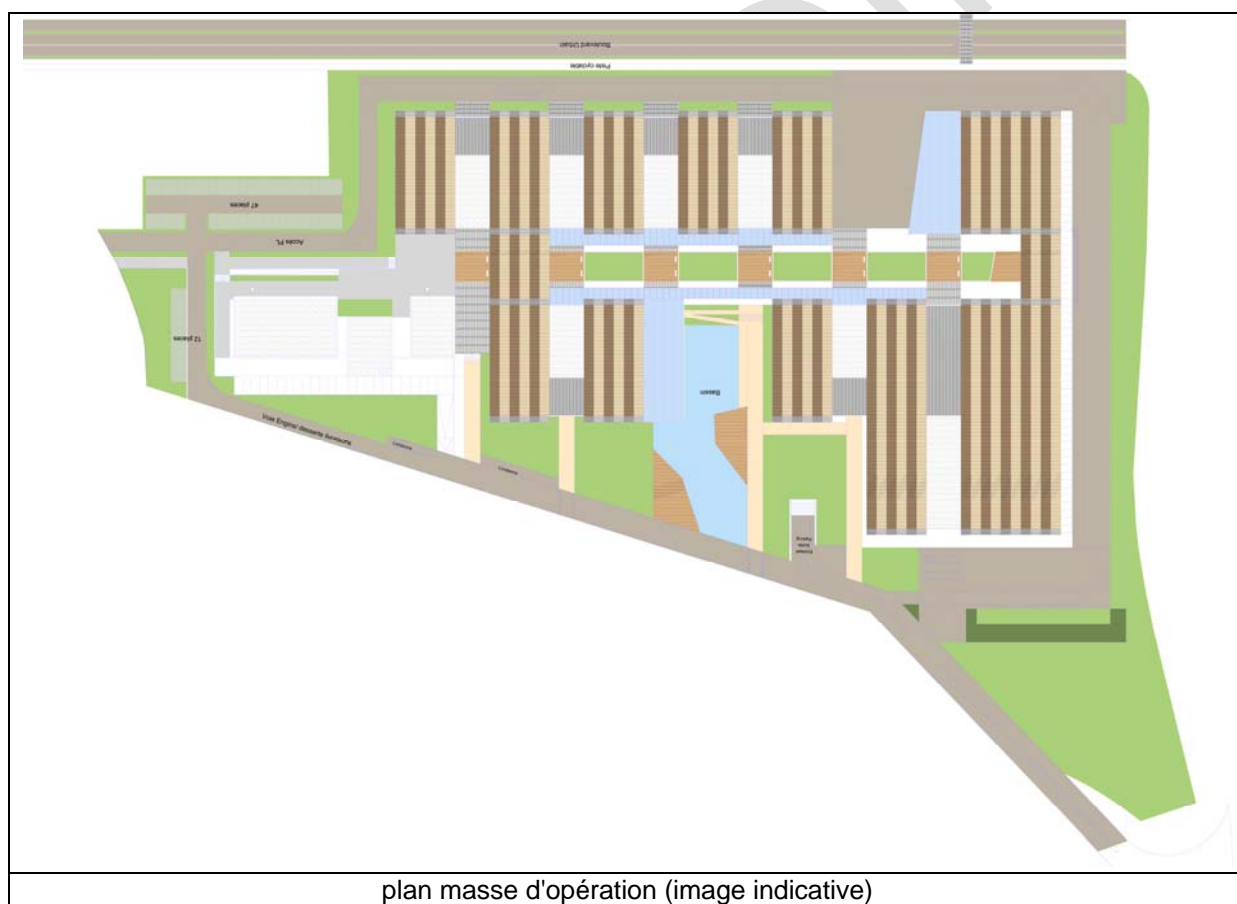
5.4.2. Programmation

Il est ainsi envisagé, sur le site du Roc Noir / Pré Renaud, la construction d'un ensemble bâti comprenant :

- environ 22000 à 26000 m² de surface de plancher de commerces
- environ 1000 à 1500 m² de surface de plancher de restaurants
- environ 2800 à 3200 m² de surface de plancher de bureaux

...dans le respect des orientations du Document d'Aménagement Commercial du SCoT Métropole Savoie.

5.4.3. Principes d'aménagement



Le choix d'aménagement s'est porté sur la construction d'une halle commerciale comprenant plusieurs cellules commerciales organisées à la manière d'un "village" d'activités autour d'un mail piétonnier central paysager. Son implantation, le long de la RD1006, permettra une requalification d'une partie de cet axe à hauteur du carrefour avec l'avenue du Pré Renaud en exploitant son rôle vitrine d'entrée de ville.

A l'arrière, l'intégration du bâti dans le site se fera en douceur. Un travail sur le paysagement et la végétalisation des abords permettra de gérer l'interface entre espace naturel et espace urbanisé tout en intégrant les voies d'accès, de livraisons et la connexion à la future liaison cyclable prévue en limite ouest d'opération. Ces espaces extérieurs bénéficieront largement aux usagers en participant à l'animation de la structure commerciale (terrasses, parvis d'entrée, parcs, stationnement vélo, cheminements...)

Les accès au site se feront :

- depuis l'avenue du Pré Renaud pour la partie commerces,
- depuis la rue Costa de Beauregard pour la partie bureaux.

Une boucle de desserte interne permettra d'assurer les livraisons sur toute la périphérie du bâtiment. Le stationnement du public sera majoritairement géré en souterrain dans un souci d'économie du foncier et de préservation de la perméabilité des sols et afin de modérer leur impact visuel.

Afin de limiter l'étalement urbain, le projet favorisera une certaine densité.

Le mail piétonnier central constituera le cœur de l'opération. Il donnera accès à l'ensemble des commerces et mettra en scène les paysages alentours par des perspectives, des vues... Les cellules commerciales seront couronnées de toitures cadencées, à la manière d'un cœur de "village" attractif, organisé autour de sa place ou rue centrale.

















Le projet se veut en rupture avec les bâtiments commerciaux parallélépipédiques traditionnellement observés dans les entrées de villes. Il veut ouvrir la voie à d'autres modes de faire la ville dans ces secteurs routiers d'entrées d'agglomérations : des modes en plus grande harmonie avec l'environnement et l'usager et plus en adéquation avec l'évolution des pratiques urbaines.

5.4.4. Conséquences réglementaires

Au regard de l'emprise de terrain nécessaire pour l'opération et des options architecturales retenues pour le projet, le plan de zonage et les dispositions réglementaires du PLU doivent être modifiés :
















- suppression de la zone AUe,
- création d'un secteur Ue b au sein de la zone Ue portant sur le périmètre AUe et la parcelle E148 voisine,
- élévation de la hauteur bâtie à 15 mètres (article 10),
- réduction du nombre de stationnements requis pour les commerces et les salles de restaurant (article 12),
- inscription au PLU d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation permettant de cadrer le projet d'un point de vue programmatique, formel et contextuel (OAP Roc Noir / Pré Renaud).

PRINCIPES DE COMPOSITION

-  périmètre OAP
-  démolitions
-  axe bruyant : limite de constructibilité sur la RD1006 ; alignement obligatoire
-  axe bruyant : limite de constructibilité sur l'avenue du Pré Renaud
-  tracé pipeline
-  principe d'entrée sur le site
-  principe de desserte interne
-  principe d'accès piétons principaux
-  possibilité d'entrées piétonnes secondaires
-  principe de parvis d'entrée
-  principe de paysagement structurant
-  principe d'interface paysagère continue et qualitative
-  principe d'axe piéton central
-  emprise indicative des constructions
-  axes privilégiés d'implantation du bâti, principe de modules bâtis émergents
-  principe de rythmes de toitures



ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES
ET PRINCIPES DE DESSERTE

-  périmètre OAP
-  démolitions
-  tracé pipeline
-  activités tertiaires (emplacement privilégié)
-  activités commerciales (emplacement privilégié)
-  activités commerciales (emplacement optionnel)
-  principe d'accroche au réseau viaire existant / entrées sur le site
-  principe d'accès parking souterrain
-  principe de desserte interne principale
-  principe de desserte interne secondaire / boucle livraisons
-  principe de double sens de circulation
-  principe de contrôle d'accès et/ou de sens unique
-  stationnement de surface (emplacement privilégié)
-  principe d'accessibilité vélos
-  principe de circulation et d'accès piétons principaux

