



Département de la Haute-Savoie

Ville de SCIONZIER

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme

REVISION N°1

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE
DEVELOPPEMENT DURABLE
(PADD)

Ver pour être annexé à la délibération
en date du 26 juin 2003
Scionzier, le 2 juillet
le Maire
Gaudel.



N° DE PIECE

3

Le projet d'aménagement et de développement durable, dit PADD, est un document dont les prescriptions et les orientations sont opposables à toutes personnes publiques ou privées pour l'exécution de tous travaux, comme les prescriptions du règlement ou du document graphique.

Cadre réglementaire

Le PADD définit dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Dans ce cadre, il peut préciser :

1. Les mesures de nature à préserver les centres villes et les centres de quartiers, les développer ou en créer de nouveaux ;
2. Les actions ou opérations relatives à la restructuration ou à la réhabilitation d'îlots, de quartiers ou de secteurs, les interventions destinées à lutter contre l'insalubrité et à restructurer, restaurer ou réhabiliter des îlots ou des immeubles ;
3. Les caractéristiques et le traitement des rues, sentiers piétonniers et pistes cyclables et des espaces et ouvrages publics à conserver, à modifier ou à créer ;
4. Les actions et opérations d'aménagement de nature à assurer la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers ;
5. Les conditions d'aménagement des entrées de ville en application de l'article L.111-1-4 ;
6. Les mesures de nature à assurer la préservation des paysages.

Cadre formel

Le PADD est un document de synthèse, situé entre urbanisme purement réglementaire et urbanisme opérationnel.

Il comprend deux parties distinctes : d'une part, le projet global pour l'ensemble de la commune, partie obligatoire et, d'autre part, un corpus de dispositions facultatives.

La partie obligatoire présente le projet global pour l'ensemble de la commune ; projet global qui assure l'unité du projet urbain. Il faut justifier du rapport entre le projet global et l'aménagement local.

Les dispositions facultatives sont relatives aux projets détaillés pour des parties de la commune ou pour des politiques sectorielles : programme de référence des interventions destinées à faciliter le renouvellement d'un quartier, programme d'aménagement d'une ZAC, aménagement d'espaces publics, traitement des entrées de ville, etc ...

Le PADD doit fournir les engagements concrets de la commune sur ses projets d'aménagement.

A Scionzier, la démarche de développement durable repose sur le maintien de la dimension économique communale liée à l'industrie du décolletage. Le développement communal repose historiquement sur cette activité et la gestion du territoire a eu comme objectif principal de favoriser ses évolutions avec notamment la mise en place de zone urbaine spécialisée : ZI de Marvex, ZAE des Bords d'Arve et ZI Chamberon-Placetaz-Marinière.

L'organisation urbaine par rapport à cette activité économique repose :

1. sur la valorisation des zones urbaines spécialisées.
2. sur la mixité urbaine des quartiers.
3. sur le développement et l'amélioration des systèmes de déplacements.

ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les orientations générales

Les grands axes du projet politique global de la commune de Scionzier c'est-à-dire la vision de l'équipe municipale sur le devenir de son territoire en termes d'aménagement peuvent se formuler comme suit :

- La croissance communale récente est de +4,17 % pour la période inter censitaire 1990-99. La population de Scionzier est de 6193 habitants. Les élus se fixent un objectif de maintien de cette progression, soit une progression de 280 habitants à l'horizon 2009.
- Le développement communal repose sur les évolutions des activités industrielles ; il faut maintenir et poursuivre le développement des activités industrielles traditionnelles d'une part en admettant le maintien et les évolutions des ateliers de décolletage et autres artisans dans les quartiers où ils sont implantés au voisinage des autres fonctions urbaines (habiter, acheter, se déplacer, travailler, ...) tout en veillant à leur intégration environnementale et d'autre part en poursuivant l'accueil ou la délocalisation d'entreprises industrielles nuisantes au voisinage des autres fonctions urbaines, sur des espaces urbains spécialisés.
- L'ensemble du territoire communal est urbanisé plus ou moins densément suivant les quartiers ; globalement dans chaque secteur urbain se côtoient les fonctions habiter et travailler, plus ponctuellement acheter et se déplacer. Cette diversité fonctionnelle au sein des secteurs urbains doit être conservée et adaptée à la croissance urbaine.
- Les services publics mis à la disposition des habitants sont répartis de façon inégale sur le territoire ; le projet de restructuration du groupe scolaire va mobiliser une part importante des finances communales. Une réflexion s'engage sur la vocation des espaces publics et la réalisation de futurs équipements
- L'identité de la ville repose sur l'activité de décolletage ; aujourd'hui, ce qui caractérise le tissu urbain du noyau le plus ancien, c'est la désaffectation de certains ateliers, la minéralisation des espaces publics, la densité bâtie. La valorisation de ce "patrimoine" passe soit par un réinvestissement ou une restructuration industrielle soit par une reconversion ; il faut permettre son extension et son changement d'affectation pour la mise en place d'un tissu urbain adapté aux modes d'habiter d'aujourd'hui.
- Les espaces naturels sont rares par contre il existe des éléments paysagers naturels particuliers qui vont être valorisés soit par une protection stricte (les boisements de la Tête de Mussel, les forêts de la montagne, ...) soit par des aménagements (la Rue des Moulins, les berges du Foron, les berges de l'Arve, ...) soit par la définition d'une nouvelle typologie d'habitat améliorant le rapport espace bâti-espace non bâti sur certains secteurs d'urbanisation future.

Les orientations générales

- **Les déplacements reposent en majorité sur la route et appartiennent à un réseau qui dépassent les limites de la commune ; les modes alternatifs sont peu représentés.** L'amélioration des liaisons internes, routières, piétonnes, cyclables s'amorce au travers de projets de construction et de sécurisation.
- **L'alimentation en eau potable de la commune est assurée par de l'eau de source.** Les élus souhaitent limiter les risques naturels et polluants en imposant des limites aux activités humaines (protection des ressources, gestion des déchets, ...).
- **La gestion du territoire communal s'inscrit aussi dans divers partenariats, au travers de son appartenance à des syndicats intercommunaux.**

SPATIALISATION
DES ORIENTATIONS GÉNÉRALES
DU PROJET D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

SPATIALISATION DES ORIENTATIONS

commune de Solonzier

1. Le renouvellement de l'axe de centralité

1.1- Un axe de centralité : du centre traditionnel à l'avenue des Lacs

La notion de renouvellement urbain sur ce secteur sous-tend l'idée de rupture dans la manière de faire. Ce quartier s'est développé :

- d'une part, historiquement au travers des besoins de l'activité de décolletage ; besoins qui au regard de l'économie de marché ont évolué au point que le tissu urbain initial ne convient plus à l'expansion de l'industrie du décolletage dont les nuisances sont de moins en moins supportées en centre ville.
- et d'autre part, au cours de la période récente au travers de la constitution d'un axe de développement mixant habitat et activités commerciales essentiellement et qui crée une jonction entre Scionzier bas et Scionzier haut.

Désormais, et pour que ce territoire ne soit pas délaissé, la commune souhaite un réinvestissement et une réhabilitation voire une rénovation du bâti existant. La mixité urbaine doit y être maintenue en préservant les entités industrielles existantes mais en interdisant l'implantation de nouvelles unités qui devront obligatoirement se faire dans les zones industrielles existantes (ZAE du Bord d'Arve, ZI de Marvex) ou à développer (ZI PLACE-TAZ-MARINIÈRE-CHAMBERON).

Mise en œuvre

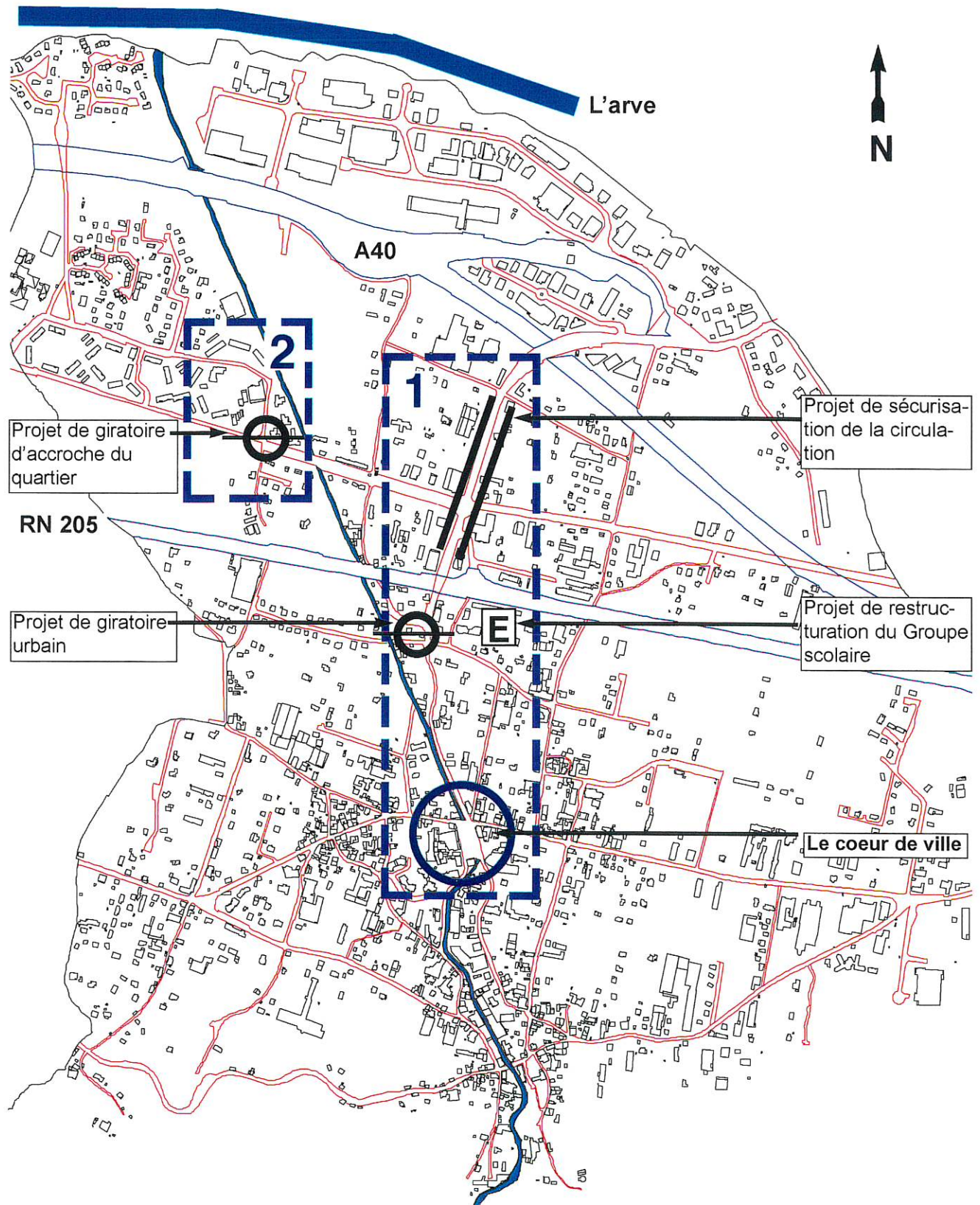
Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à :

- maintenir le tissu traditionnel qui mêle activité et habitat.
- autoriser la reconversion du bâti existant même celui à vocation artisanale ou industrielle.
- limiter la surface hors œuvre nette lors d'opération de réhabilitation.
- permettre le percement de nouvelles ouvertures dans le bâti ancien.
- autoriser les activités commerciales, artisanales et industrielles dans la mesure où elles ne génèrent pas de nuisances sonores ; permettre les extensions des entreprises existantes sur les sites qu'elles occupent (préciser les limites des agrandissements et extensions).
- interdire les entreprises industrielles de décolletage en dehors des zones urbaines spécialisées existantes et en cours.

Mesure d'accompagnement communale

Lors du montage opérationnel, de projet concernant des surfaces importantes et des logements occupés, garantir le maintien des populations soit dans leurs logements après réhabilitation soit dans les futurs logements après rénovation devra être une préoccupation de la collectivité.

1 - Deux pôles de centralité: l'axe du centre-ville et le Crozet



1 L'axe du Centre-Ville:

c'est sur cet axe majeure de circulation que se positionne la plus grande partie des services publics et des commerces.

Le coeur de ville est petit; le PLU contient des projets d'extension du coeur de ville en direction des secteurs de développement récent au nord de la RN205, le long de l'avenue des Lacs.

2 Le centre du Crozet:

Un centre secondaire en mutation qui propose déjà des commerces de proximité et des services publics. Sa restructuration confortera son rôle de centre-relais.

1. Le renouvellement de l'axe de centralité

Pour aérer un tissu urbain dense et l'adapter aux besoins nouveaux de la circulation routière, l'action communale s'est engagée et devrait se poursuivre dans diverses opérations de démolition de bâtis situés aux intersections de voies pour d'une part améliorer la sécurisation des croisements grâce à une meilleure visibilité et d'autre part accroître la capacité de stationnements sur ce quartier. Parallèlement une réflexion s'amorce sur les déplacements piétons notamment sur la Rue des Berges qui doit être restructurée dans le cadre des travaux visant à limiter les risques de débordements du Foron. Les espaces délaissés, type terrains vagues, deviendront progressivement des espaces publics aménagés.

La cohésion sociale de ce quartier repose sur l'existence de divers services publics et salles des associations mais aussi sur la mise en place d'un marché le dimanche matin que les élus se proposent de conserver.

Concernant, les équipements publics, la commune s'est engagée dans un projet important, en terme financier, de restructuration du groupe scolaire du Centre.

1.2- Le Crozet : un pôle de centralité secondaire

Ce quartier a les caractères d'un pôle de centralité secondaire. En effet, 30% de la population réside sur ce quartier qui dispose d'environ des 2/3 des équipements de loisirs communaux, de divers services publics (notamment scolaire) ainsi que de divers commerces de proximité.

Les composantes de cet ensemble d'habitat collectif à vocation sociale se sont figées depuis sa création. La commune a demandé une étude qui a fait émerger des besoins : nouveaux types d'habitation, d'occupation des logements, d'équipements, de services, ... Une action architecturale et urbaine, palliative aux difficultés de vie sur ce quartier, est prévue.

Mise en œuvre

Un programme de requalification urbaine est en cours.

Le scénario d'intervention retenu propose une opération immobilière sur l'emplacement de l'ex-mutant et une re-modélisation de l'espace commercial. Il s'oriente :

- d'une part vers la construction d'un bâtiment phare avec un rez de chaussée accueillant des commerces et des services, les étages étant réservés aux logements en accession sociale ;
- et d'autre part vers une intervention sur l'espace interstitiel entre les commerces avec une action sur la circulation piétonne, le traitement urbanistique et paysager, le mobilier urbain, la signalétique, le stationnement,

Le financement du programme de ce projet mobilise un partenariat entre la commune et divers intervenants.

1. Le renouvellement de l'axe de centralité

Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à permettre la réalisation de ce projet. Il s'agit essentiellement de préciser les hauteurs autorisées et le traitement des abords en terme de voirie et d'accompagnement paysager.

Mesure d'accompagnement communale

Une intervention sur les espaces institiels entre les commerces est prévue au travers d'actions sur :

- circulation piétonne.
- traitement urbanistique et paysager.
- mobilier urbain.
- signalétique.
- stationnement.

2. La restructuration et la réhabilitation : îlot Nord-Ouest

Un rééquilibrage urbain du territoire est envisagé au travers de la restructuration et la réhabilitation de l'îlot Nord-Ouest composé des quartiers du Crozet, des Cliaoués et des Presles.

Le secteur des Cliaoués

Dans le cadre d'une politique foncière visant à maîtriser l'étalement urbain, le document d'urbanisme opposable, c'est à dire le Plan Local d'Urbanisme approuvé en février 1977, réserve plusieurs secteurs en zone d'urbanisation future dont le secteur des Cliaoués. Le caractère de cette zone est définie comme suit au règlement : "NAa : Zone réservée à un développement ultérieur de la commune. " Elle se caractérise par l'absence de réseaux d'eau potable et d'assainissement. En condition d'ouverture à l'urbanisation, est précisé qu'une modification ou une révision du PLU est nécessaire ou la création d'une ZAC.

L'aménagement de la zone des Cliaoués (création d'une zone d'aménagement concerté) à proximité immédiate du Quartier du Crozet repose sur le constat suivant : " La commune est marquée par une activité industrielle importante en contrepartie de laquelle la population ne trouve pas les lieux de détente, de loisirs et de convivialité nécessaires. La qualité de vie s'en ressent, la population s'échappant à l'extérieur de la commune notamment en fin de semaine."

Les objectifs d'aménagement sont :

- Corriger le caractère de ville industrielle de la commune au profit des habitants en leur offrant un espace unique de loisirs, culturels et sportifs.
- Offrir une vitrine attirante et sociale à l'entrée Ouest de la commune.
- Rééquilibrer le pôle habitat en favorisant l'installation d'accédant à la propriété individuelle pour contre-balancer l'habitat collectif locatif du Crozet et favoriser un nouvel équilibre social.
- Permettre à des habitants du Crozet d'accéder à la propriété sans abandonner leur quartier.
- Concentrer en un lieu unique des équipements sociaux, culturels et sportifs.

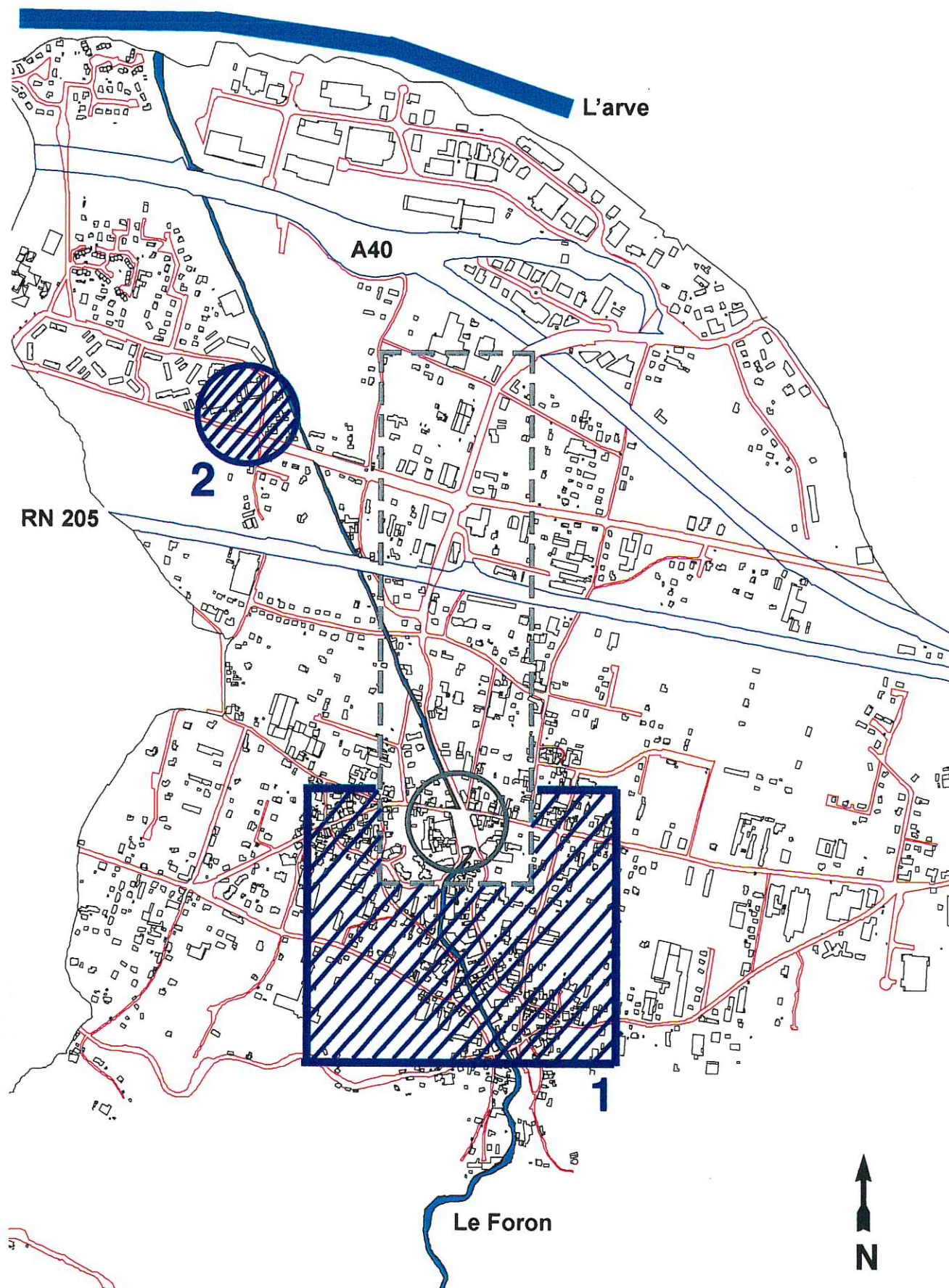
Mise en œuvre

Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à permettre la réalisation de ce projet.

Les règles définies dans le règlement de la ZAC approuvé le 01 octobre 1998 vont être introduite dans le règlement du PLU. Les règles d'implantation et le coefficient d'occupation sont à définir pour densifier le secteur d'habitat et permettre la réalisation d'habitat groupé. L'augmentation du nombre des logements a pour corrolaire la réduction des espaces publics prévus initialement. Sur ce secteur tout projet industriel est interdit.

2 - Restructuration et réhabilitation d'îlots

Le P.A.D.D. : commune de Scionzier



1 Renouvellement urbain du secteur du «Vieux Scionzier»

2 Requalification urbaine du quartier du Crozet

LEGENDE



Secteur de centralité urbaine à maintenir



Secteur de centralité urbaine à développer

2. La restructuration et la réhabilitation : îlot Nord-Ouest

Mesure d'accompagnement communale

L'accompagnement communal de ce programme de ZAC intervient sur les réseaux en général et propose de réaliser :

- un giratoire en partie Est de la ZAC sur l'avenue du Crozet.
- une piste cyclable d'environ 600 mètres de linéaires le long de l'avenue du Crozet
- une série d'espaces verts.

Le secteur des Presles

L'urbanisation de ce secteur s'est fait au travers d'une ZAC pour la mise en place de logements individuels à faible densité. La libération de terrains à vocation sportive impose à la collectivité une réflexion sur le réaménagement de ces terrains. La vocation de ce potentiel urbanisable s'oriente vers l'implantation d'habitat individuel.

Mise en œuvre

Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à permettre la réalisation de ce projet.

Mesure d'accompagnement communale

Il s'agit de :

- mettre en place un lotissement communal à vocation habitat.
- poursuivre l'action sur les espaces publics en transférant les vestiaires du terrain de foot actuel.

3. Des opérations d'aménagement adaptées

Des secteurs sont réservés en zone d'urbanisation future correspondant à des pôles d'extension future.

La Tête de Mussel

Il s'agit d'un espace paysager ouvert et préservé qui se caractérise par une colline boisée perceptible dans le territoire, d'autant plus qu'un large pré ceinture en partie cette prééminence.

Ce secteur est classé dans le document d'urbanisme opposable en zone d'urbanisation future "à vocation mixte insuffisamment équipée pouvant recevoir des constructions à condition que les équipements d'infrastructure y compris l'assainissement, nécessaires à leur desserte soient réalisés et sous réserve que chaque projet ne compromette pas l'utilisation des parcelles voisines ou l'aménagement de la du reste de la zone."

Par son positionnement, en bordure de la RN 205, ce secteur est soumis à l'application de l'article L.111-1-4. Un recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la nationale s'applique en l'absence d'un projet urbain.

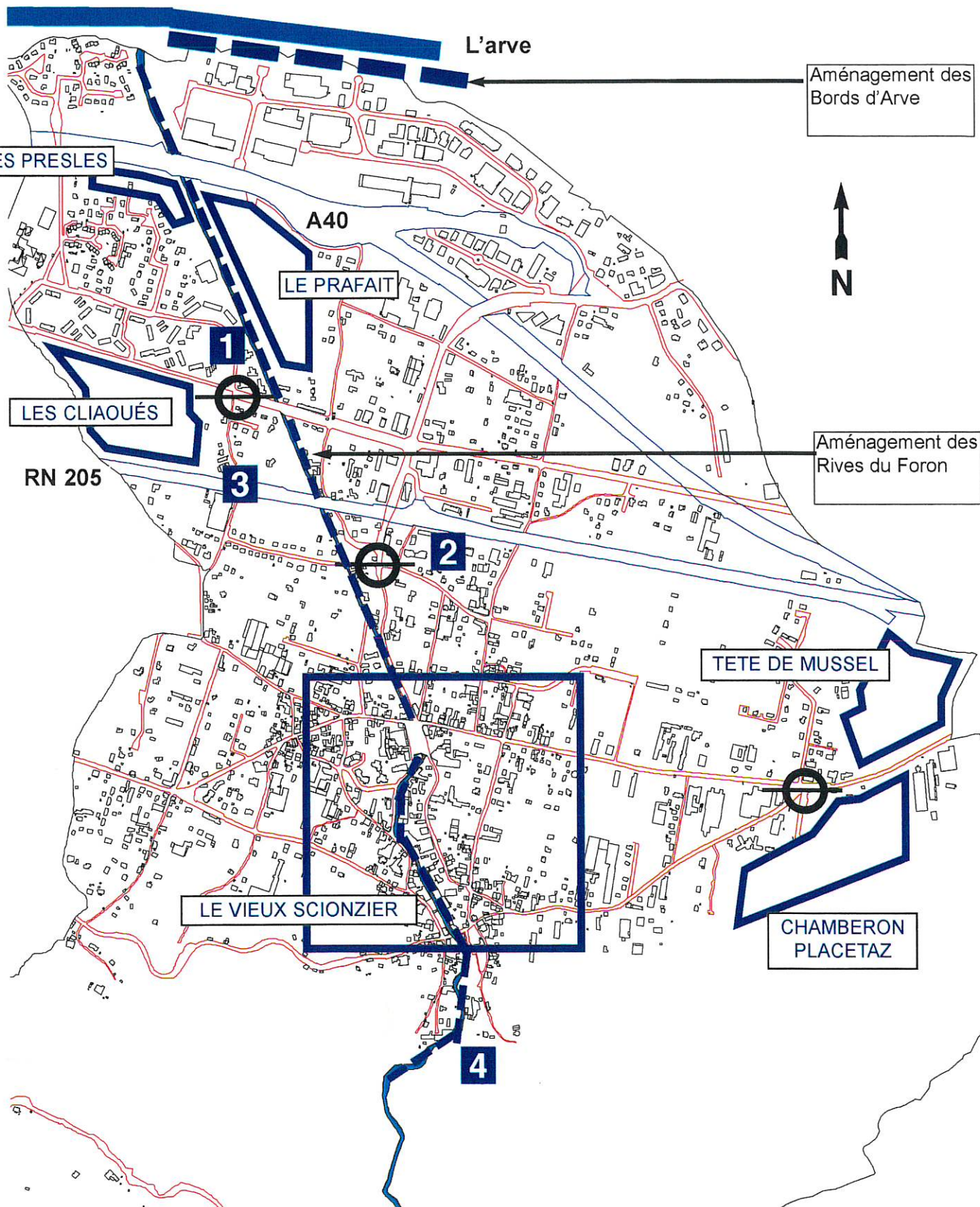
Mise en œuvre

Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à permettre la réalisation de ce projet.

Le projet actuel est de :

- protéger strictement la colline boisée en zone naturelle dite N.
- définir une zone d'urbanisation future à vocation d'habitat individuel et groupé afin d'optimiser le potentiel urbanisable disponible tout en intégrant la qualité actuelle des espaces naturels. La forme urbaine, volumétrie du bâti et implantation, doit intégrer la notion de poumon et de respiration dans le tissu urbain (rapport entre densité bâti et non bâti.).

3 - Actions d'aménagement



LEGENDE



Aménagement de giratoire urbain



Secteur d'aménagement



Linéaire d'aménagement

ACTIONS D'AMENAGEMENT

- 1** Réhabilitation du Centre du Crozet
- 2** Réhabilitation du Groupe scolaire
- 3** Aménagement d'un passage inférieur en franchissement de la RN 205
- 4** Aménagement d'un espace de loisirs

3. Des opérations d'aménagement adaptées

Mesure d'accompagnement communale

Pour permettre l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur, la commune doit :

- poursuivre la réalisation du réseau d'assainissement collectif et l'amélioration du réseau d'eau potable.
- réaliser un giratoire qui permettra un débouché unique sur la route départementale 26 dite avenue du Mont Blanc.
- réfléchir à l'action à mener en terme d'espaces publics naturels sur ce site. Les premières pistes portent sur un parc urbain à caractère sportif et de loisirs.

Le Prafait

Par son positionnement, en bordure de l'A40, ce secteur est soumis à l'application de l'article L.111-1-4. Un recul de 30 mètres par rapport à l'axe de la bretelle d'autoroute s'applique en l'absence d'un projet urbain.

Ce secteur est identifié au travers de 3 zones au plan de zonage : 2 zones d'urbanisation future et 1 zone urbaine. La limite Est du secteur se superpose aux berges du Foron caractérisées par une frange boisée.

Le projet se propose de maintenir en zone d'urbanisation future à vocation d'habitat individuel strict dense (permettre de l'individuel groupé).le secteur du Prafait.

Mise en œuvre

Elle se traduit essentiellement par des mesures réglementaires visant à permettre la réalisation de ce projet et par la mise en place d'emplacements réservés pour les accès et la desserte du secteur.

Les conditions d'ouverture à l'urbanisation de ce secteur doivent intégrer la situation d'espaces de transition du secteur du Prafait : tissu urbain, schéma de circulation ...

PRISE EN COMPTE DES PROJETS

1. L'article L.111-1-4

Une étude concernant les secteurs non bâtis situés le long des axes routiers principaux (RN205 et A40) de la commune de Scionzier a été conduite en 1997, en application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.
Cette étude est introduite ci-après.

VILLE DE SCIONZIER

ETUDE D'URBANISME

concernant les zones
soumises à l'application
de la LOI BARNIER
amendement DUPONT

JANVIER 1997

HUGUES
DOYEN
ARCHITECTE
D.P.L.G.

POS de SCIONZIER
MODIFICATION N° 4
PIECE N°3

U R B A N I S T E

43, cours Franklin Roosevelt
69006 LYON N°Ordre 2748
Téléphone : 04.72.44.25.93



Photographie aérienne I.G.N

1. OBJET DE L'ETUDE

Zone industrielle de Grand-Pré

Bge

469

la Contamine
s'élève

An aerial photograph showing a city street intersection. A 'No Left Turn' sign is visible on the left side of the intersection. The street is labeled 'S. 1st St.' and 'S. 2nd St.'. The surrounding area includes buildings, parking lots, and a large open lot.

2. DIAGNOSTIC

2.1

CARACTERISTIQUES DES 2 AXES ROUTIERS AU REGARD DE LA VILLE DE SCIONZIER

L'autoroute blanche (A 40) et la route blanche (RN 205), voies de circulations parallèles à l'Arve orientées EST/OUEST (Marnaz/Cluses) sont perpendiculaires à l'axe de développement de la Ville de Scionzier. Ces deux axes sont devenus des coupures pour la Ville avec des caractéristiques propres à chaque voie et de ce fait stratifient la commune en 3 secteurs.

A/ Au sud de la route blanche, le secteur centre ville composé d'habitats individuels, d'usines de décolletage, et de petits commerces.

B/ Entre la route blanche et l'autoroute blanche, un secteur comportant un tissu mixte : industrie, habitat individuels et collectif (quartier du Crozet à l'est).

C/ Au nord de l'autoroute blanche, une zone d'activité limitrophe avec la commune de Cluses et située en bordure de l'Arve dont le tissu est constitué principalement d'activités liées à l'industrie, l'hôtellerie et la restauration.

2.11 LA ROUTE BLANCHE RN 205 :

Cet axe linéaire constitue la coupure la plus néfaste pour les habitants de Scionzier. Deux problèmes se posent :

A/ La traversée de la RN 205 par les piétons et les cyclistes est très dangereuse. Aucune réalisation de passages protégés pour les piétons et les cyclistes n'a été effectuée suite à la coupure des voies perpendiculaires à la RN 205. Un seul passage protégé est situé sur l'axe NORD SUD (avenue des lacs, avenue de la route blanche).

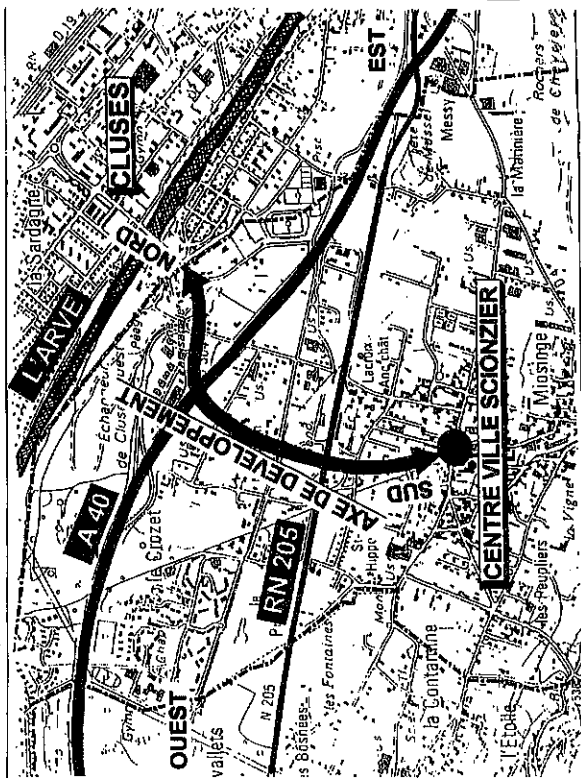
B/ Le trafic très élevé entraîne des nuisances pour les riverains au niveau du bruit et de la pollution de l'air.

2.12 L'AUTOROUTE BLANCHE A 40

L'A 40 est une barrière physique importante.

A/ A la différence de la RN 205, la coupure est peu gênante car les terrains situés au sud sont essentiellement des zones d'habitat reliées au centre ville de Scionzier alors qu'au nord s'étend une zone d'activités autonome desservie par l'échangeur autoroutier Cluses Ouest.

B/ Le trafic très élevé entraîne des nuisances pour les riverains au niveau du bruit et de la pollution de l'air.



2.2

LES SECTEURS CONCERNES par LA LOI BARNIER amendement DUPONT ET LE PERIMETRE D'ETUDE

2.21 LES SECTEURS CONCERNES

SECTEURS SITUÉS LE LONG DE L'AUTOROUTE BLANCHE (A 40)

1. Secteur des Beuloz
2. Secteur des Meuralets
3. Secteur de Prafait

SECTEURS SITUÉS LE LONG DE LA ROUTE BLANCHE (RN 205)

4. Secteur des Cliaoués
5. Secteur Du Pré Pugin
6. Secteur La Fin
8. Secteur Tête de Mussel

SECTEUR SITUÉ LE LONG DE L'A40 ET DE LA RN 205

7. Secteur Les Teppes

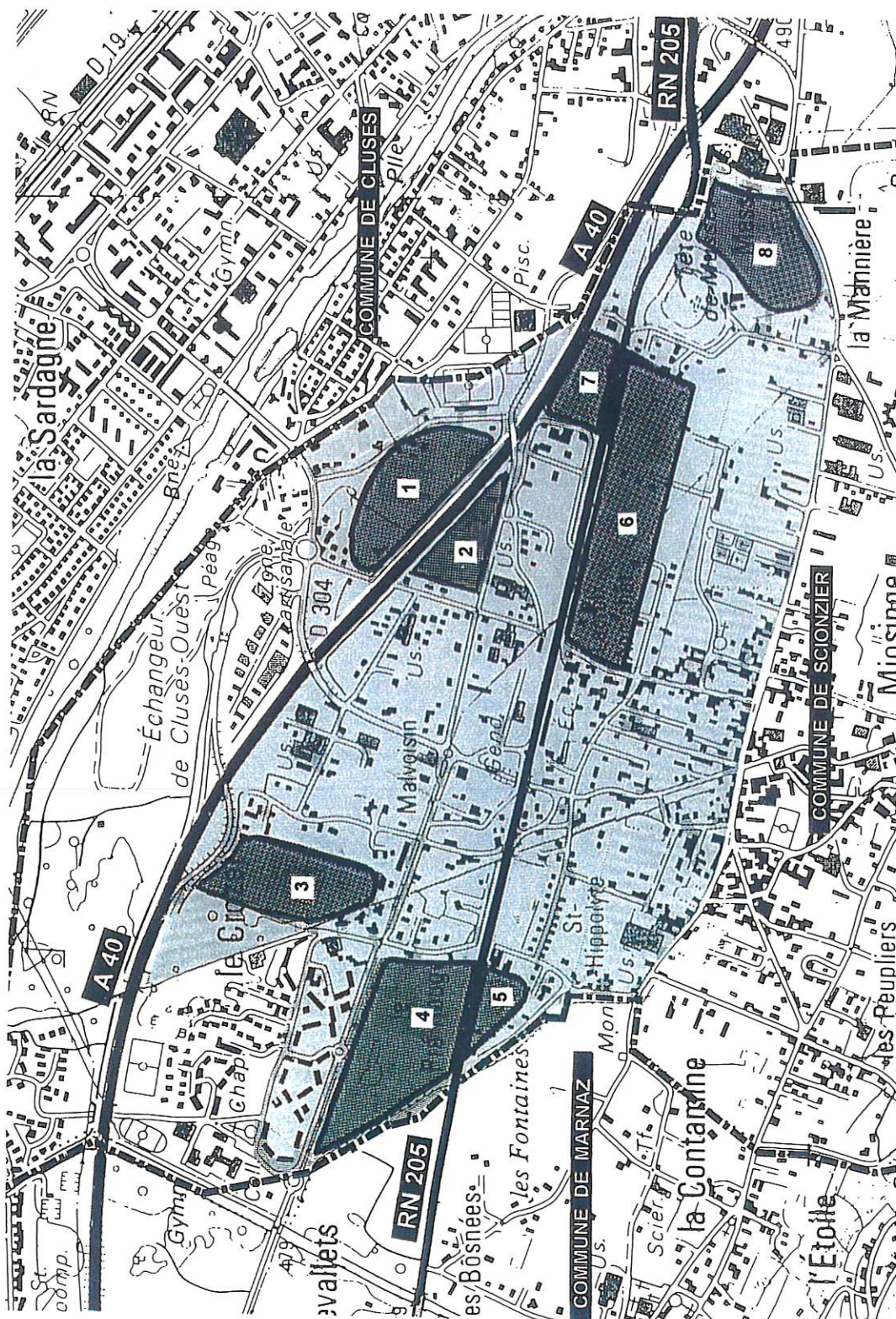
2.22 LE PERIMETRE D'ETUDE

Le périmètre d'étude tracé dépasse la stricte limite des espaces visés par l'article L 111-1-4 du code de l'Urbanisme. Il englobe les espaces environnants et a été défini afin de mieux prendre en compte le rapport de celles-ci avec les espaces urbanisés contigus et leurs interactions.

Le périmètre d'étude est délimité :

au nord, par l'autoroute blanche et l'avenue des lacs
au sud, par l'avenue du Mont Blanc et la rue Saint Hippolyte

à l'est, par la limite avec la commune de CLUSES
à l'ouest, par la limite avec la commune de MARNAZ



LEGENDE

Périmètre d'étude

Zones LOI BARNIER

2.3 SCHEMA DE CIRCULATION

La ville de Scionzier est traversée par deux types de trafics routiers :

- **Un trafic de transit régional (jaune)**, représenté par la RN 205 et l' A 40. Ce trafic est déconnecté de la vie urbaine comme il a été constaté précédemment.

- **Un trafic local lui-même constitué :**

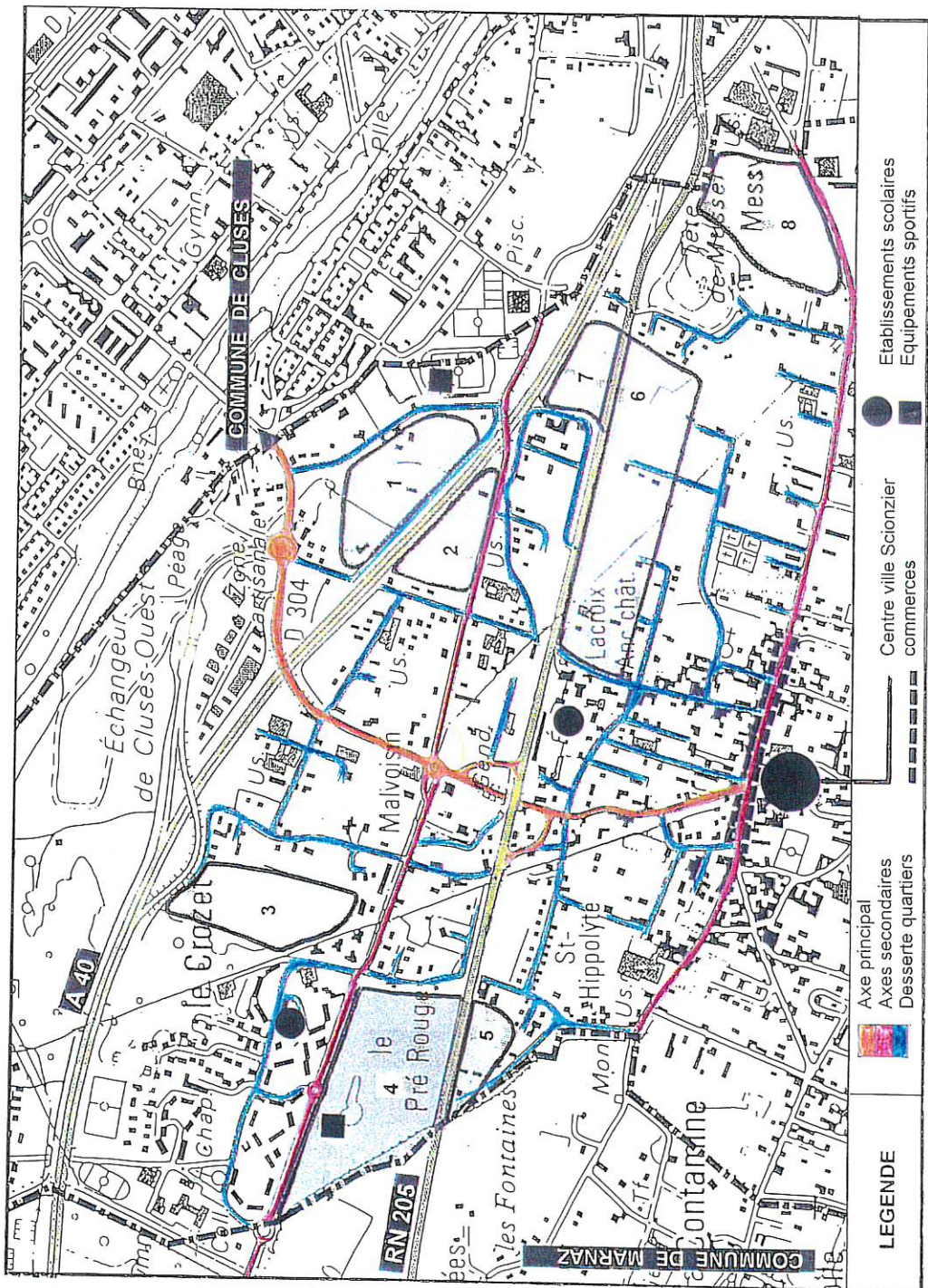
- **d'un axe principal (orange)** correspondant à l'axe d'urbanisation de la ville. Cet axe est formé par l'avenue de la route blanche prolongée par l'avenue des lacs. Il est connecté à la fois à l' A 40 par l'échangeur de Cluses-Ouest et à la RN 205 par 2 accès et permet de relier le centre ville de Scionzier à la ville de Cluses. C'est donc une voie de desserte locale ainsi qu'une voie de transit Scionzier Cluses.

- **de deux axes secondaires importants (rouge)**

L'avenue du Crozet qui dessert le secteur des Cliaouès et se prolonge, à l'Est, par l'avenue du Stade desservant le secteur des Meuralets. L'avenue du Mont Blanc desservant les commerces du centre ville et le secteur Tête de Mussel en direction vers Cluses.

- **d'un réseau de voies de desserte de quartier (en bleu)**.

distribuant notamment les secteurs 1,3,6 et 7. Cette ramification de voies dessert les divers équipements de la ville (commerces, groupes scolaires, stade), les habitations ainsi que les industries.



2.4 NUISANCE

L'autoroute blanche A 40 (trafic d'environ 12380 véhicules par jour) et la route blanche RN 205(trafic d'environ 11000 véhicules par jour) sont des axes très utilisés. Ils entraînent pour les riverains des nuisances phoniques, une augmentation de la pollution de l'air ainsi que des problèmes de sécurité dus à ces flux de circulation.
Ces nuisances et problèmes sont cependant différents suivant les secteurs.

2.41 NUISANCES PHONIQUES

Secteurs situés le long de l'autoroute Blanche.
Le bruit engendré par la présence de l'autoroute est important. Pourtant les secteurs concernés par sa proximité sont peu touchés. En effet :

Secteurs 1 et 2: Les nuisances phoniques sont atténuées par la présence de murs antibruit existants situés le long de l'A 40.

Secteur 3: cette zone est peu exposée au bruit car, de forme longitudinale, c'est la face la plus étroite qui longe l'autoroute. Elle est protégée par la butte formée par la bretelle de sortie qui joue ainsi le rôle de mur antibruit.

Secteurs situés le long de la route Blanche.

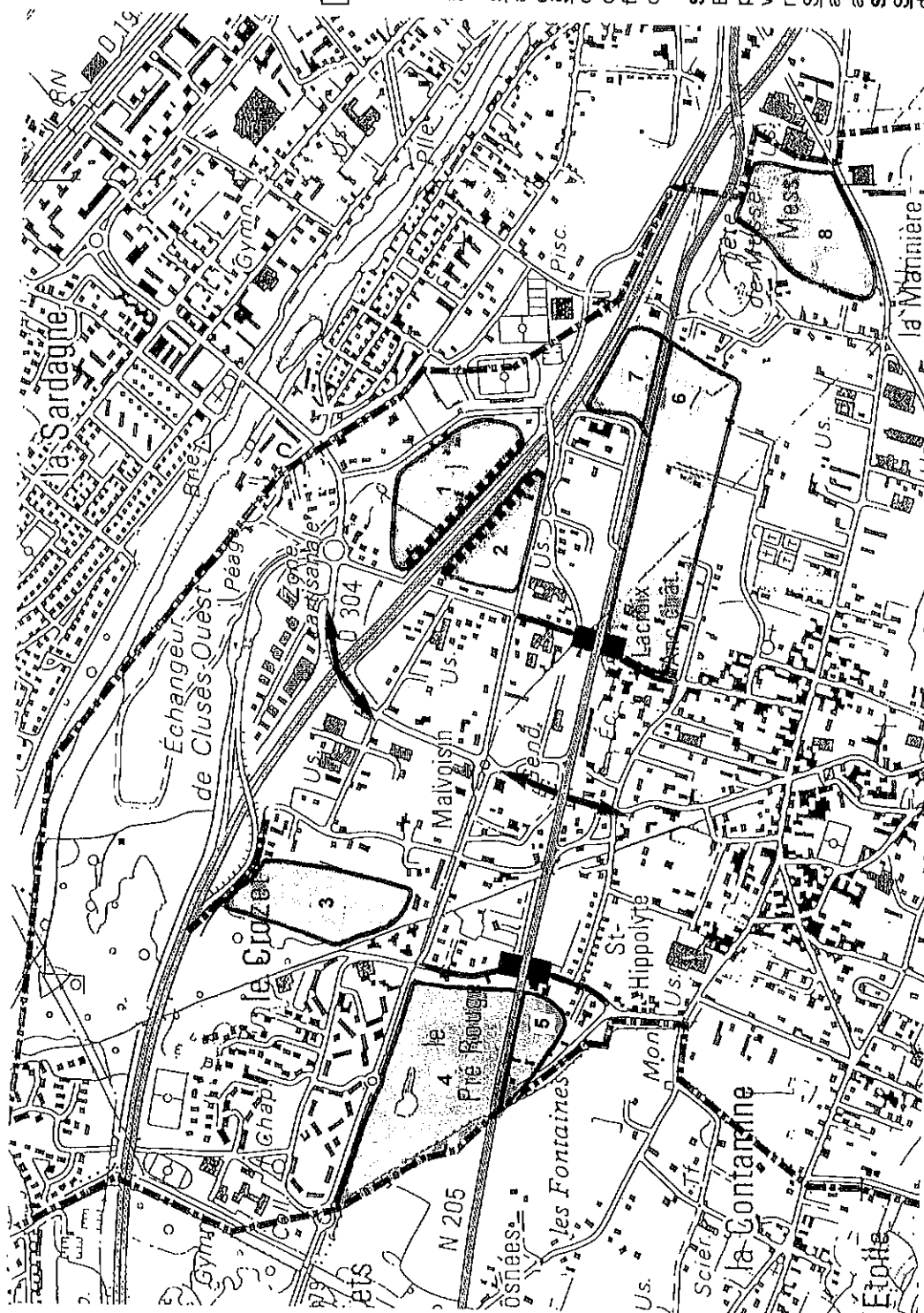
Bien que la vitesse soit limitée à 50 km/h sur cette portion, le fait qu'elle soit rectiligne favorise des vitesses plus élevées et donc une augmentation du niveau sonore. Ainsi

Secteur 4, 5, 6 et 8: Ces secteurs sont très exposés au bruit. Contigus à la route, ils n'ont, actuellement, aucune protection de quelque nature que ce soit.

Secteur situé le long de l'A 40 et de la RN 205.
Secteur 7 (les Teppes) : Alliant les problèmes des deux axes routiers, ce secteur est sans conteste le plus exposé au bruit.

2.42 POLLUTION

La circulation routière entraîne de gros problèmes de pollution. Ceux-ci sont améliorés par la présence de verdure.



LEGENDE

■ Murs antibruit

→ Passage piétons, automobiles

■ Voies coupées

■ Bretelle d'autoroute

2.5 SECURITE

Autoroute blanche

L'A 40 étant clôturée, nous pouvons considérer la sécurité comme totale pour les zones situées le long de celle-ci.

Route Blanche.

Sécurité des automobiles :

Elle est assurée grâce à l'embranchement unique situé au droit de l'avenue des lacs.

les voies ont été coupées par la RN205 pour des raisons de sécurité. Des glissières de sécurité de chaque côté de la RN 205 empêchent le passage des voitures. Un seul accès dangereux est resté au niveau du secteur des Teppes.

Sécurité des piétons et des cyclistes :

Les habitants pour rejoindre les quartiers situés de l'autre côté de la RN 205 traversent au droit de ces voies à pied et en vélo alors qu'il n'y a pas de passages protégés. Les risques d'accident sont très importants. Le seul passage protégé se trouve le long de l'avenue des lacs.



2.6 ZONAGE ET PARCELLAIRE

Les zones étudiées ont des vocations différentes d'après le P.O.S. En effet, dans l'ensemble du périmètre d'étude, il existe un mélange des fonctions habitat, industrie, équipements publics et privés. Pourtant, suivant les secteurs, cette mixité est variable :

Secteur N°1 des Beuloz : zone NA xa du P.O.S
(limite de commune de Cluses)

Il est bordé par des tissus industriels, hôteliers et de restauration. Ce tissu est en plein développement grâce à la proximité de l'autoroute.

Secteur N°2 des Meuralets : zone UC du P.O.S
Il est bordé par des usines de décolletage et des petits collectifs.

Secteur N°3 de Prafait : zone NAD du P.O.S
Il est limité au nord par la bretelle de l'A40, au sud et à l'est par un mélange d'habitat individuel / petits collectifs, à l'ouest par la rivière Le Foron et un espace boisé de surface importante.

Secteur N°4 des Cliaoués : zone NAA du P.O.S
(limite de commune de Marnaz)

Elle est délimitée au nord par un quartier d'habitat collectif très important (le Crozet), au sud par la RN 205. Le secteur comprend au nord un équipement sportif public (un terrain de Football).

Secteur N°5 du Pré Pugin : zone UC du P.O.S
(limite de commune de Marnaz)

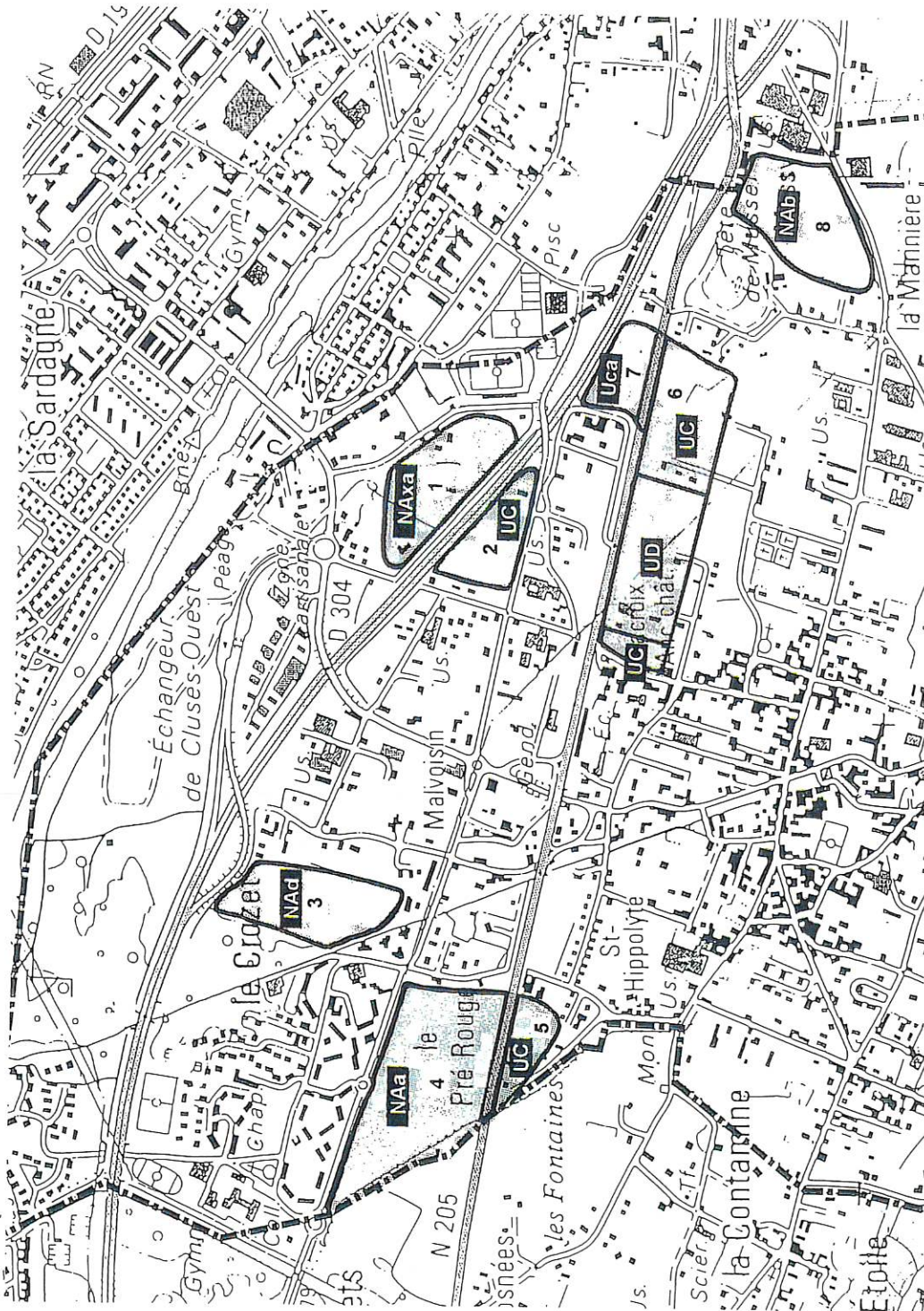
Ce terrain d'une superficie réduite est en contact avec des usines et des maisons individuelles.

Secteur N°6 La Fin : zone UD et UC du P.O.S
Il est contigué avec de l'habitat individuel

Secteur N°7 Les Teppes : zone UCa du P.O.S
Il est bordé à l'est et à l'ouest par des zones d'activités commerciales, au sud par la RN 205, au nord par l'A40.

Secteur N°8 Tête de Mussel : zone NAB du P.O.S
(limite de commune de Cluses)

Il est délimité au nord par la RN 205, à l'est par de l'habitat individuel et l'espace boisé Tête de Mussel et au sud et à l'ouest par de nombreuses usines.



2.7 ARCHITECTURE

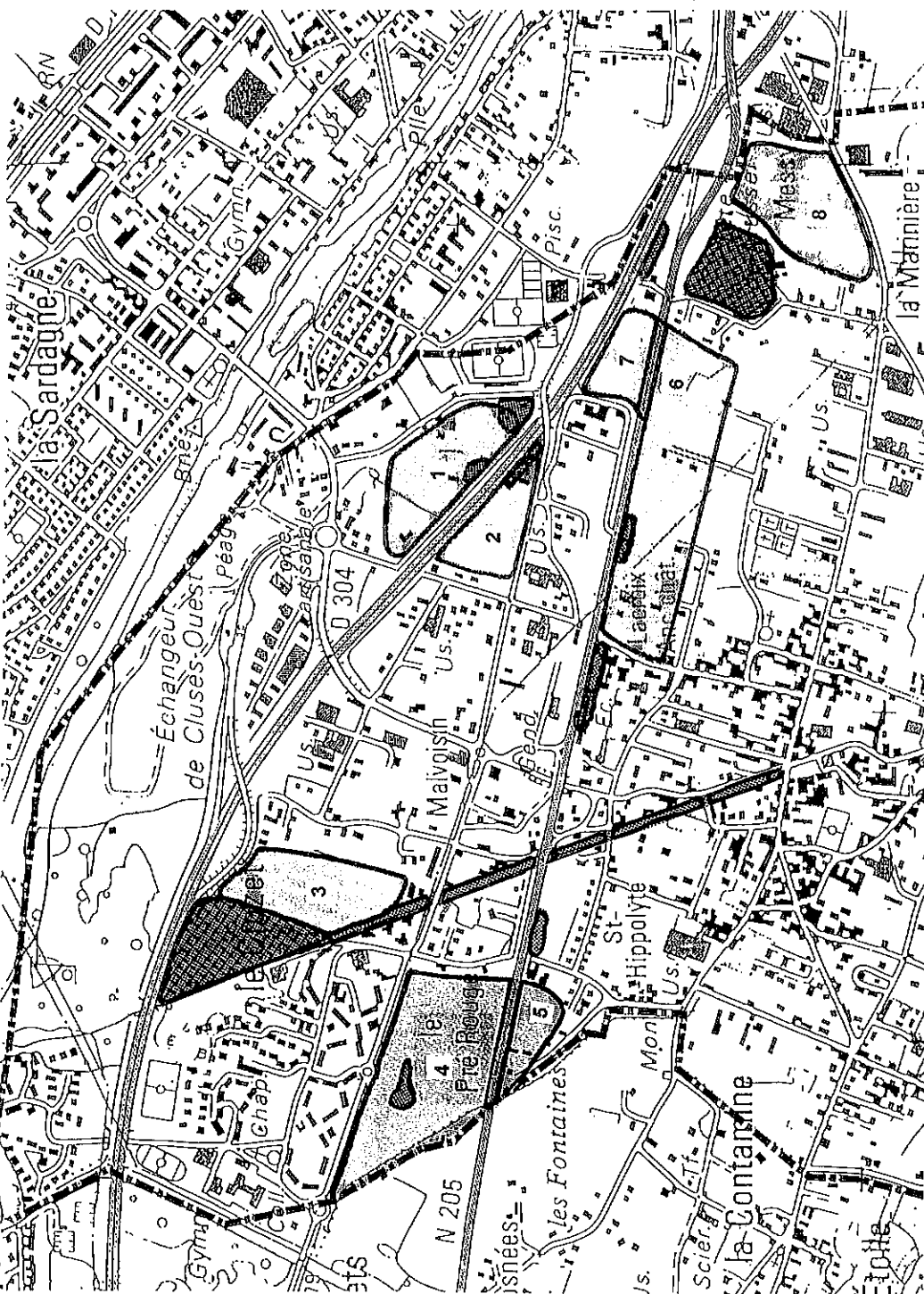
Les caractéristiques architecturales ne sont pas franchement marquées et la qualité architecturale sur le périmètre étudié est, de façon générale, assez faible. De plus, on ne peut pas réellement parler d'homogénéité ou d'unité des constructions bien que certains points soient communs à un grand nombre de bâtiments :

- De nombreuses maisons individuelles sont construites sur un plan rectangulaire avec un seul étage (plus combles) sur rez de chaussée. Les toitures sont à deux pans et forte pente (45%). La teinte des enduits est le plus souvent gris ou blanc.


- De nombreuses usines de décolletage avec le plus souvent des toitures sans pente. Les plus anciennes étant réalisées en maçonnerie alors que les plus récentes sont construites avec des ossatures métalliques revêtues de bardage de même nature.

L'élément architectural le plus intéressant se trouve sur le secteur N°6 : le Château de la Croix qui a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques (arrêté du 1/12/1988).





LEGENDE

 Espaces boisés

2.8 PAYSAGE ET ANGLES DE VUE

Scionzier est située sur une zone sans relief hormis la colline Tête de Mussel. Sur le périmètre étudié, c'est une ville très urbanisée. Pourtant, elle apparaît comme une ville « verte ». Ceci, grâce, d'une part, à une grande majorité de maisons individuelles avec jardins. D'autre part, grâce à l'existence d'espaces non urbanisés et voués à l'agriculture (champs cultivés ou prairies). Ces espaces sont ceux concernés par la présente étude pour la plupart.

Nous pouvons néanmoins constater qu'il n'y a que peu d'arbres sur ces terrains : quelques alignements d'arbres le long des voies (surtout le long de la RN 205), un ou deux bosquets et quelques arbres isolés.

Il apparaît nécessaire de classer les secteurs étudiés suivant leur importance visuelle depuis les axes A40 et RN 205 :

Les zones 1, 2, 3 sont situées sur les abords de l'A40. Leur impact dans le paysage est de moindre importance car elles sont de petite taille, entourées de zones urbanisées et peu visibles des voies de circulations (comme la zone 3).

Les zones 4, 5, 6, 7 et 8 sont positionnées aux entrées de la ville de Scionzier. Elles ont ainsi un impact direct sur l'image de la ville. Il apparaît nécessaire de les traiter de façon plus spécifique :

Le secteur 4 est très important en surface. Non urbanisé, plat, cet immense pré se poursuit à l'ouest par des espaces eux aussi non urbanisés appartenant à la commune de Mamaz.

Le secteur 6 longeant la RN 205 est bordé ponctuellement par des alignements d'arbres de haute tige (Feuillus). Seul un petit lotissement sépare cette zone de la TÊTE DE MUSSEL mais celle-ci apparaît en arrière plan.

pour les secteurs 6 et 8, la butte TÊTE DE MUSSEL, largement boisée (espace naturel protégé zone ND), est un point très marquant dans l'entrée de la ville de Scionzier en venant de Cluses. Elle sépare les zones 6 et 8 par sa topographie et par sa couverture végétale.

la lecture paysagère de la zone 8 est particulièrement liée à la TÊTE DE MUSSEL.

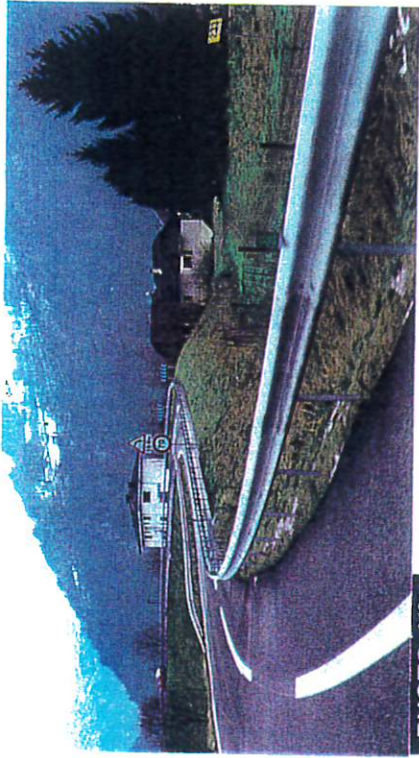
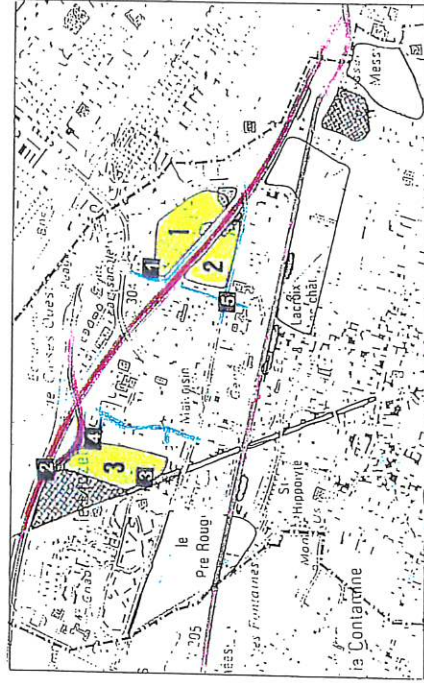
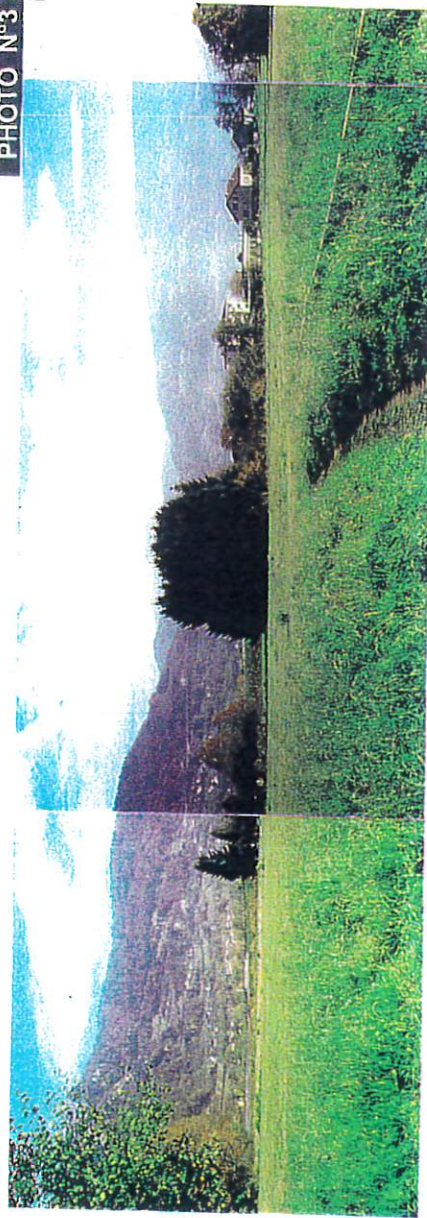


PHOTO N°2



PHOTO N°1

PHOTO N°3



1. Secteur des Beuloz 2. Secteur des Meuralets 3. Secteur de Prafait

PHOTO N°5



PHOTO N°4

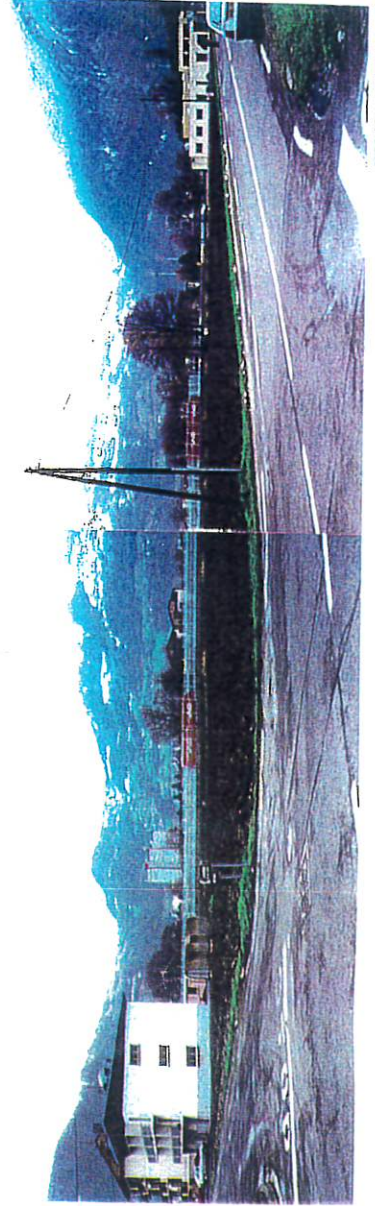




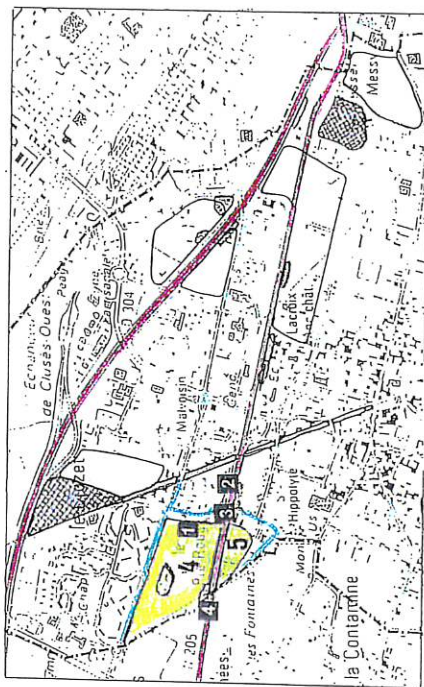
PHOTO N°4



PHOTO N°3



PHOTO N°2



4. Secteur des Cliaués 5. Secteur du Pré Pugin

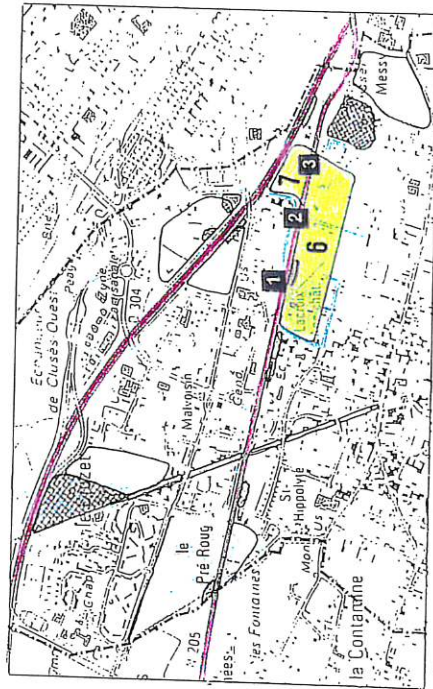
PHOTO N°1





PHOTO N°1

PHOTO N°2



6. Secteur La Fin 7. Secteur Les Teppes



PHOTO N°3





PHOTO N°4

PHOTO N°2

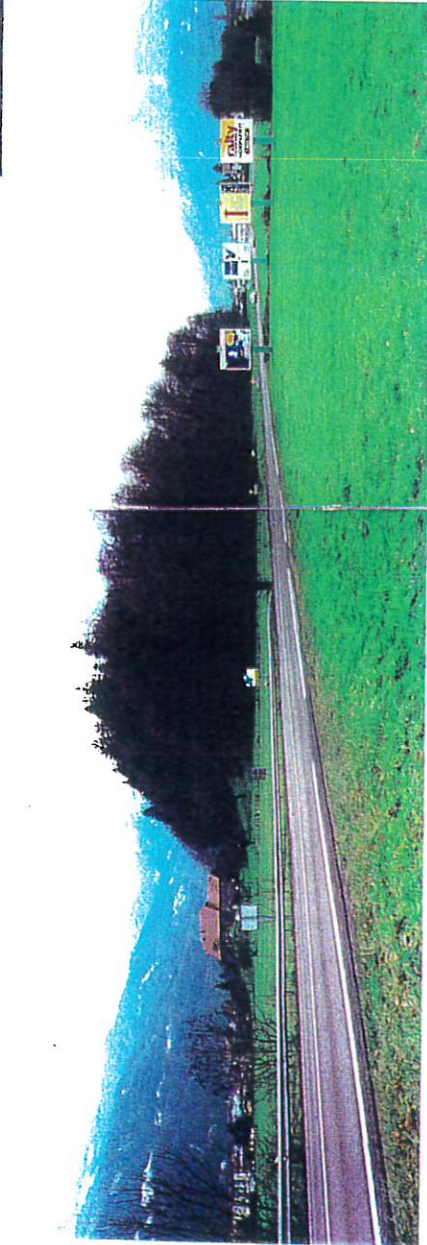
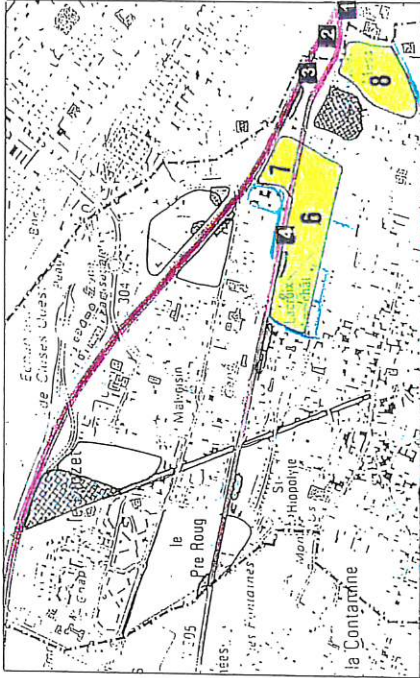


PHOTO N°1

PHOTO N°3



6. Secteur La Fin 7. Secteur Les Teppes 8. Secteur Tête de Mussel

3 ENJEUX

Au vu du diagnostic, on constate des différences très importantes entre les zones situées le long de l'A40 et les zones situées le long de la RN 205.

En effet, les secteurs 1,2,et 3 sont à la fois peu visibles de l'autoroute A40 et très protégés du bruit alors que les secteurs 4,5,6,7et 8 sont à la fois très visibles de la route nationale 205 et peu protégés du bruit engendré par cet axe.

L'enjeu principal portera donc essentiellement sur le traitement réglementaire des secteurs 4,5,6,7et 8 qui permettra:

-d'une part d'éviter qu'une future urbanisation de ces zones enlaidisse les entrées de la ville et par voie de conséquence détériore l'image de ville verte que l'on doit à tout pris conserver.

-d'autre part que cette urbanisation s'accompagne d'un abaissement du niveau sonore pour qu'il devienne supportable pour les futurs habitants de ces zones.

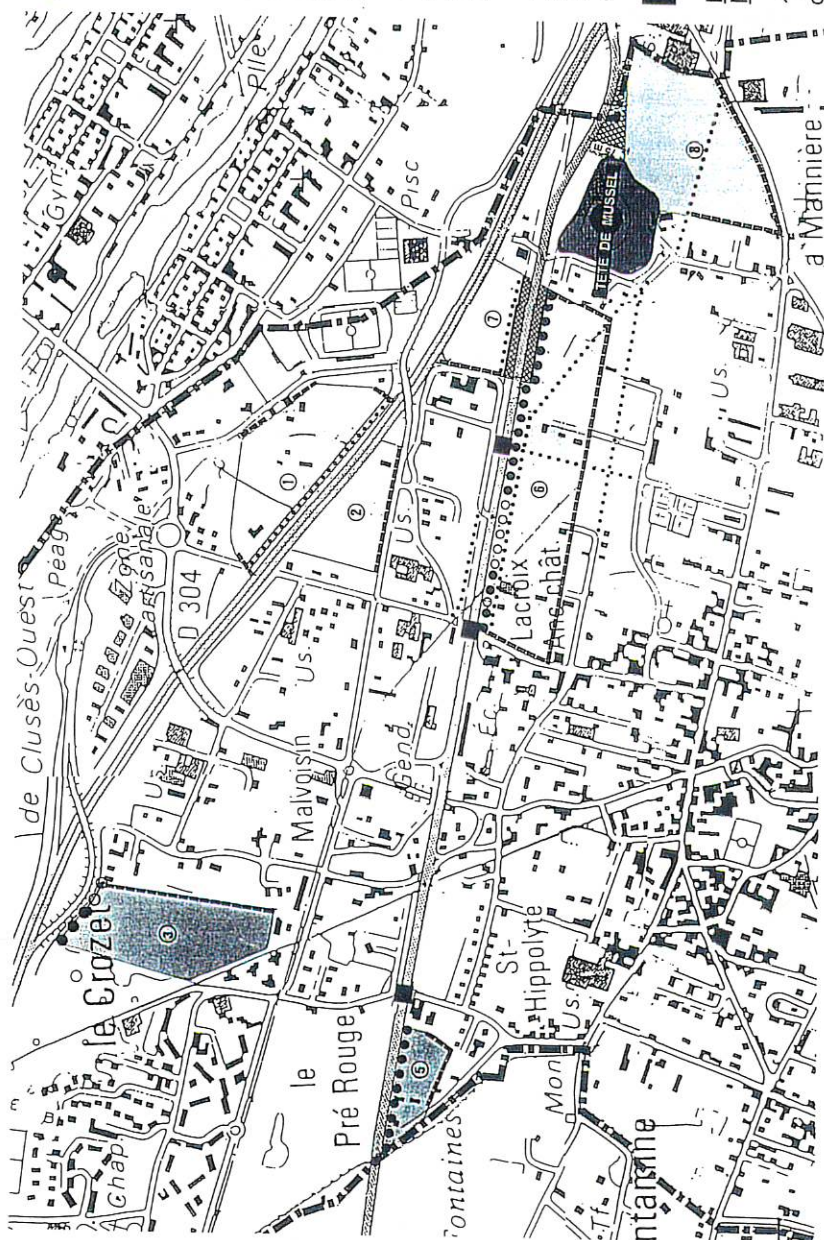
4 PROJET URBAIN

Pour éviter que l'urbanisation de ces zones altère les entrées de la ville Scionzier :

1. Des règles concernant l'aspect des volumes construits seront imposées (degré de la pente des toitures, couleur des enduits, disposition du garage)
2. Pour conserver l'effet de ville verte, plusieurs mesures seront prises comme :
-recréer l'alignement d'arbres existant encore partiellement le long de la RN 205 côté sud.
-imposer des clôtures d'arbres le long de ce même axe.
-créer des zones non édificandi.

Pour abaisser le niveau sonore le long de la RN205,

- 1.Des principes de conception du plan masse des bâtiments seront imposés.
- 2.Les constructions à usage d'habitation devront satisfaire aux isolements réglementaires vis-à-vis de l'extérieur qui seront liés au classement de ces voies.



SECTEURS 1, 2, 3
situés le long de l'A 40

a/ Zone non edificandi:

La bande d'inconstructibilité sera de 30m calculée à partir de l'axe de l'A40..

b/ Aspect extérieur des constructions.

La qualité architecturale devra se faire en priorité sur les façades situées face à l'autoroute. Les installations techniques diverses liées aux constructions (extracteurs, appareils de climatisation, compresseur, cuves.....) doivent être masquées le long de l'autoroute A40 par des écrans architecturaux ou par des écrans de verdure.

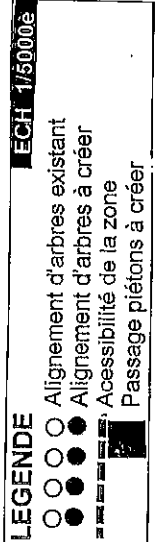
c/ Espaces verts :

Aires de stationnement:

Elles doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement en surface.

d/ Desserte :

La desserte de la zone s'effectue par la contre allée existante qui devra être réaménagée.



a/ Zone non edificandi :

Constructions à usage d'habitation:.

La bande d'inconstructibilité sera de 50m calculée à partir de l'axe de l'A40.

Constructions à autre usage :..

La bande d'inconstructibilité sera de 30m calculée à partir de l'axe de l'A40.

b/ Aspect extérieur des constructions.

Constructions à usage d'habitation:..

Principe : Les constructions seront du type : Rez de chaussée +étage+combles ou Rez de chaussée + combles. Les buttes artificielles contiguës au bâtiment sont interdites. Le garage devra être accolé au bâtiment d'habitation.

Toitures : Les toitures devront comporter au minimum deux versants, les pentes variant de 40° à 60°. La couverture des bâtiments devra être réalisée au moyen de toiture en tuile de préférence rouge. Les débords de toitures seront au minimum de 60cm.

Couleur : Les enduits des façades seront de couleur claire et devront respecter les teintes de la palette de couleur consultable à la mairie.

Constructions à autre usage:..

La qualité architecturale devra se faire en priorité sur les façades situées face à l'autoroute. Les installations techniques diverses liées aux constructions (extracteurs, appareils de climatisation, compresseur, cuves.....) doivent être masquées le long de l'autoroute A40 par des écrans architecturaux ou par des écrans de verdure.

c/ Nuisances phoniques:

Constructions à usage d'habitation:..

Elles devront satisfaire à la réglementation du bruit en vigueur (loi du 31 décembre 1992 , Arrêté du 30 mai 1996) en tenant compte du mur antibruit existant.

d/ Espaces verts :

Aires de stationnement

Elles doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement en surface.

e/ Desserte :

Les dessertes de la zone se feront à partir de l'avenue du stade.

4.13 SECTEUR DE PRAFAIT N°3 :

a/ Zone non édicandil :

La bande d'inconstructibilité sera de 30m calculée à partir de l'axe de la bretelle de l'A40.

b/ Aspect extérieur des constructions :

Constructions à usage d'habitation :

Principe : Les constructions seront du type : Rez de chaussée + étage-combles ou Rez de chaussée + combles. Les buttes artificielles contiguës au bâtiment sont interdites. Le garage devra être accolé au bâtiment d'habitation.

Toitures : Les toitures devront comporter au minimum deux versants, les pentes variant de 40° à 60°. La couverture des bâtiments devra être réalisée au moyen de toiture en tuile de préférence rouge. Les débords de toitures seront au minimum de 60cm.

Couleur : Les enduits des façades seront de couleur claire et devront respecter les teintes de la palette de couleur consultable à la mairie.

c/ Nuisances phoniques :

Constructions à usage d'habitation :

Elle devront satisfaire à la réglementation du bruit en vigueur (loi du 31 décembre 1992 , Arrêté du 30 mai 1996) en tenant compte de la butte de terre formée par la bretelle.

d/ Espaces verts :

Ecran de verdure

Un rideau d'arbres(conifères) sera créé sur 50% de la longueur le long de la bretelle à partir de Marnaz.

Aires de stationnement

Elles doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement en surface.

e/ Desserte :

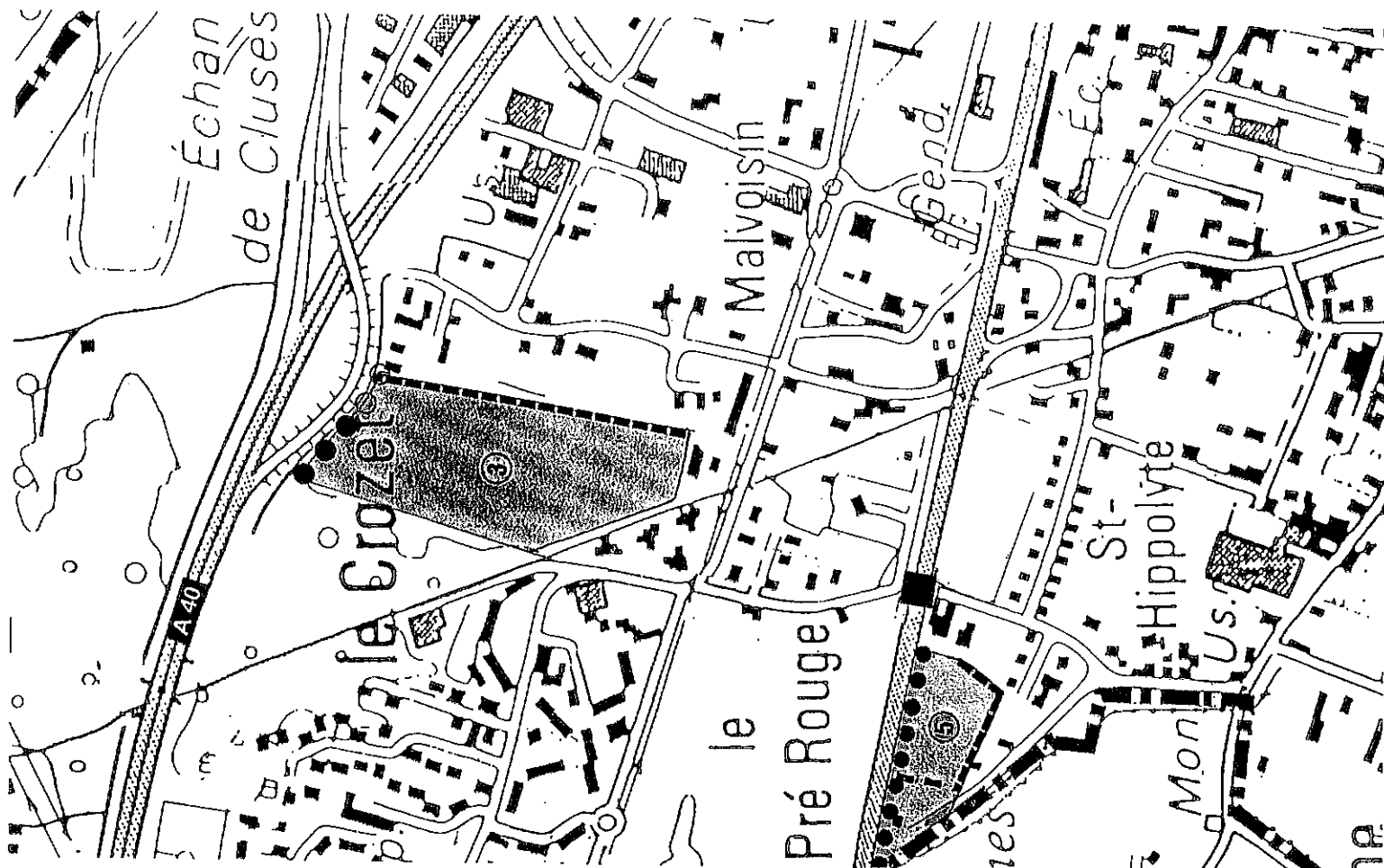
Les dessertes de la zone se feront à partir de la rue du Printemps.

PAGE 16

LEGENDE

ECH 1/5000e

- ○ ○ ○ Alignement d'arbres existant
- ● ● ● Alignement d'arbres à créer
- ■ ■ ■ ■ ■ Accessibilité de la zone



4.2
SECTEURS 4,5,6,7et8
situés le long de la RN 205

4.21 SECTEUR DES CLAIQUES N°4

Ce secteur est pour l'instant sorti de l'étude en l'attente d'un projet d'aménagement sur l'ensemble de la zone.

4.22 SECTEUR DU PRE PUGIN N°5
SECTEUR LA FIN N°6

a/ Zone non édificandi :

Toutes constructions :

Secteur N°5 :

La bande d'inconstructibilité sera de 25 m calculée à partir de l'axe de la RN205.

Secteur N° 6 :

La bande d'inconstructibilité sera de 30 m calculée à partir de l'axe de la RN205.

b/ Aspect extérieur des constructions.

Constructions à usage d'habitation.:

Principe : Les constructions seront du type : Rez de chaussée + étage + combles ou Rez de chaussée + combles. Les buttes artificielles contiguës au bâtiment sont interdites. Le garage devra être accolé au bâtiment d'habitation.

Toitures : Les toitures devront comporter au minimum deux versants, les pentes variant de 40° à 60°. La couverture des bâtiments devra être réalisée au moyen de toiture en tuile de préférence rouge. Les débords de toitures seront au minimum de 60cm.

Couleur : Les enduits des façades seront de couleur claire et devront respecter les teintes de la palette de couleur consultable à la mairie.

Constructions à autre usage.:

La qualité architecturale devra se faire en priorité sur les façades situées face à la RN 205.

Les installations techniques diverses liées aux constructions (extracteurs, appareils de climatisation, compresseur, cuves.....) doivent être masquées le long de la RN 205 par des écrans architecturaux ou par des écrans de verdure.

c/ Nuisances phoniques:

Constructions à usage d'habitation.:

L'axe du faîte principal des constructions devra être parallèle à l'axe de la RN 205. Cela permet d'avoir une façade exposée au bruit avec une façade calme. Eloigner les pièces principale de la façade exposée au bruit. Satisfaire à la réglementation du bruit en vigueur (loi du 31 décembre 1992, Arrêté du 30 mai 1996).

Constructions à autre usage :

Les espaces de stockage et les espaces de production seront implantés de préférence entre la RN 205 et les espaces bureaux. Il serviront ainsi d'espaces tampons protecteurs du bruit de l'axe routier. Cela permettra d'abaisser le niveau sonore à l'intérieur des bureaux.

LEGENDE

- ECH 1/5000è
- ○ ○ Alignement d'arbres existant
 - ● ● Alignement d'arbres à créer
 - Accessibilité de la zone
 - Passage piétons à créer

d/ Espaces verts :

Aires de stationnement

Elles doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement en surface.

Ecran de verdure

Le rideau d'arbres de haute tige existant ponctuellement le long de l'axe routier devra être conservé. Des plantations d'arbres de haute tige (Feuillus) seront réalisées en bordure de la voie dans l'alignement des arbres existants.

Secteur N°6:

face au secteur N°7, la rangée d'arbres créée sera en retrait de 5 mètres par rapport au bord de la voie. Ceci permettra de mettre en valeur la TETE DE MUSSEL.

Clôture végétale

Toutes les clôtures situées le long de la RN 205 seront constituées d'une haie vive avec doublage par grillage plastifié vert. Les haies auront une hauteur minimum de 1,00 mètre au moment de la plantation ; elles ne pourront ensuite excéder la hauteur de 1,50 mètre.

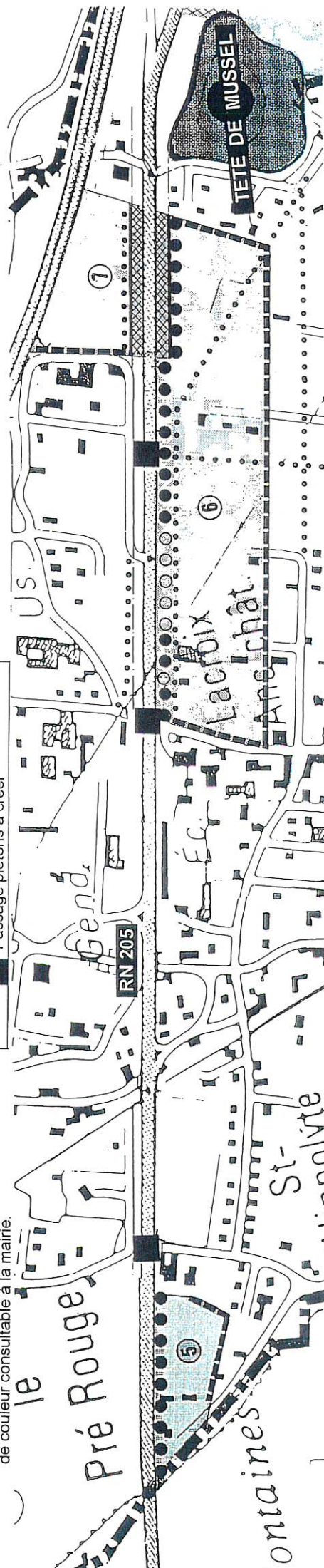
e/ Desserte/ Sécurité :

Automobiles: Aucun accès routier ne donnera sur la RN 205

Piétons et Cyclistes: Aménagement de passages protégés (de jour comme de nuit) sur la RN 205 (CF PLAN).

f / Panneaux d'affichage publicitaire:

Il seront interdits sur une bande de 50 m par rapport à l'axe de la RN205.



4.23 SECTEUR LES TEPPE N°7

Ce secteur relativement peu profond est bordé au nord par l'autoroute A40 et au sud par la RN 205. C'est donc un secteur très bruyant ou il sera très difficile d'abaisser le niveau sonore. Il faut donc à tout pris déconseiller la construction de bâtiments d'habitation sur l'ensemble de cette zone.

a/ Zone non édificandi :

Constructions à usage d'habitation:

deux bandes d'inconstructibilité

L'une sera de 50m calculée à partir de l'axe de l'A40
L'autre sera de 30 m calculée à partir de l'axe de la RN205.

Constructions à autre usage :

deux bandes d'inconstructibilité

L'une sera de 30m calculée à partir de l'axe de l'A40
L'autre sera de 30 m calculée à partir de l'axe de la RN205.

b/ Aspect extérieur des constructions :

Constructions à usage d'habitation:

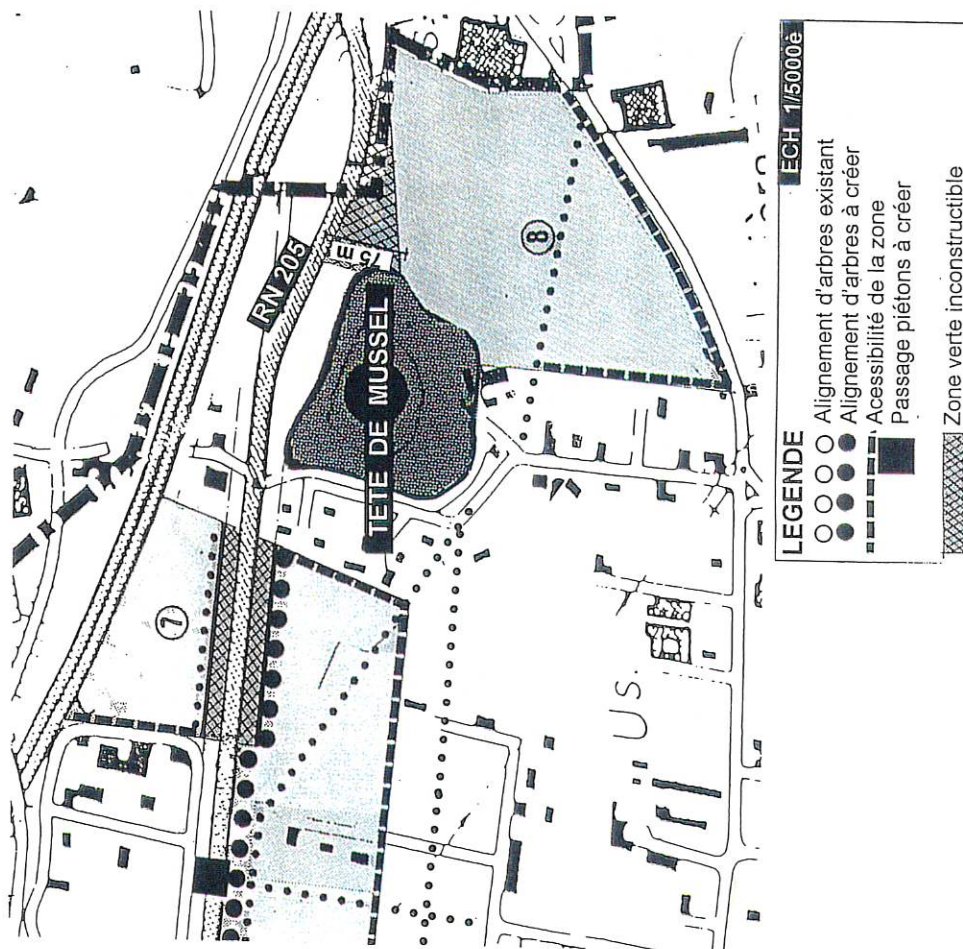
Principe : Les constructions seront du type : Rez de chaussée + étage+combles ou Rez de chaussée + combles. Les buttes artificielles contiguës au bâtiment sont interdites. Le garage devra être accolé au bâtiment d'habitation.

Toitures : Les toitures devront comporter au minimum deux versants, les pentes variant de 40° à 60°. La couverture des bâtiments devra être réalisée au moyen de toiture en tuile de préférence rouge. Les débords de toitures seront au minimum de 60cm.

Couleur : Les enduits des façades seront de couleur claire et devront respecter les teintes de la palette de couleur consultable à la mairie.

Constructions à autre usage:

Les installations techniques diverses liées aux constructions (extracteurs, appareils de climatisation, compresseur, cuves.....) doivent être masquées le long de l'autoroute A40 et de la route nationale 205 par des écrans architecturaux ou par des écrans de verdure.



c/ Nuisances phoniques:

Constructions à usage d'habitation:

Elle devront satisfaire à la réglementation du bruit en vigueur (loi du 31 décembre 1992, Arrêté du 30 mai 1996). Les isolements réglementaires vis-à-vis de l'extérieur sont liés aux deux axes routiers(A40 et RN 205).

d/ Espaces verts :

Aires de stationnement

Elles doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement en surface. Dans le cas où ces aires sont contiguës à l'autoroute, une clôture végétale constituée d'une haie vive devra être plantée le long de cette jonction.

Clôture végétale

toutes les clôtures situées le long de la RN 205 seront constituées d'une haie vive avec doublage par grillage plastifié vert. Les haies auront une hauteur minimum de 1.00 mètre au moment de la plantation ; elles ne pourront ensuite excéder la hauteur de 1.50 mètre.

e/ Desserte/ Sécurité :

Automobiles: Aucun accès routier ne donnera sur la RN 205

Piétons et Cyclistes: Aménagement d'un passage protégé (de jour comme de nuit) sur la RN 205 (CF PLAN).

f/ Panneaux d'affichage publicitaire:

Il seront interdits sur une bande de 50 m par rapport à l'axe de la RN205.

a/ Zone non edificandi :

Triangle inconstruable CF PLAN

Les aires de stationnement sont interdits sur l'ensemble de la zone non édifcandi.

b) Aspect extérieur des constructions.

Constructions à usage d'habitation:-

Principe : Les constructions seront au type : Rez de chaussée +étage+combles ou Rez de chaussée +combles. Les buttes artificielles contiguës au bâtiment sont interdites. Le garage devra être accolé au bâtiment d'habitation.

Toitures : Les toitures devront comporter au minimum deux versants, les pentes variant de 40° à 50°. La couverture des bâtiments devra être réalisée au moyen de toiture en tuile de préférence rouge. Les débords de toitures seront au minimum de 30cm.

Couleur : Les enduits des façades seront de couleur claire et devront respecter les teintes de la palette de couleur consultable à la mairie.

Constructions à autre usage:

La qualité architecturale devra se faire en priorité sur les façades situées face à la RN 205.

es installations techniques diverses liées aux constructions (extracteurs, appareils de climatisation, compresseur, cuves.....) doivent être classées le long de la route nationale 205 par des grans architecturaux ou par des écrans de verdure.

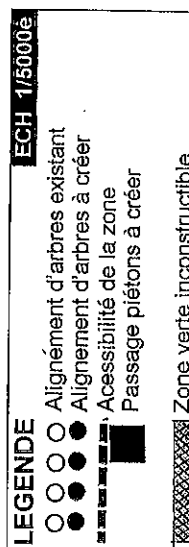
Nuisances phoniques:

Constructions à usage d'habitation:

Choisir les pièces principales de la façade exposée au bruit. Satisfaire à la réglementation du bruit en vigueur (loi du 31 décembre 1992, Arrêté du 30 mai 1996).

Constructions à autre usage :

Les espaces de stockage et les espaces de production seront implantés de préférence entre la RN 205 et les espaces bureaux. Il servira ainsi d'espaces tampons protecteurs du bruit de l'axe routier. Cela permettra d'abaisser le niveau sonore à l'intérieur des bureaux.



2. Le secteur des Cliaoués

Le projet d'aménagement de ce secteur conduit la commune à créer plusieurs équipements publics :

- Des équipements sportifs et associatifs.
- Des équipements ludiques.
- Des équipements socio-culturels.
- Des bâtiments de services publics (caserne de pompiers, maison de retraite, annexe postale, ...).
- Des jardins familiaux.
- Des espaces détente - Jardins publics.
- Des emprises de voiries et pistes cyclables.
- Des zones de parking.
- Des espaces verts.
- Des cheminements piétons.
- Deux bassins de rétention des eaux pluviales.

3. Le secteur du Prafait

Le projet d'aménagement de ce secteur vise à mettre en place les principes d'une desserte cohérente sur l'ensemble de la zone. La commune laisse à la charge des pétitionnaires la réalisation des dessertes mais prévoit une organisation du schéma de circulation et des débouchés sur les voies communales.

ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

4.1 - du cadre de vie

- restructuration du groupe scolaire.
- restructuration des berges du Foron, notamment protection contre les débordements.
- création d'espaces de loisirs : aménagement paysager de la rue des Moulins, création d'un parcours de pêche.
- extension du réseau d'assainissement.
- classement sonore de l'A40, murs anti-bruit.
- cheminement piéton et cycle le long de l'Arve (aménagement Chamonix-Annemasse).

4.2 - des déplacements

- constructions de giratoires à Chambéron, au Crozet et sur la Route Blanche.
- création d'une piste cyclable.
- élargissement de la RN 205.
- franchissement en souterrain de la RN 205.

4.3 - de l'environnement

- intégration du plan de prévention des risques par réalisation des travaux préconisés.
- repérage des périmètres de protection des eaux de consommation.
- préservation de certaines entités naturelle (volet paysager du PLU) notamment les franges non bâties entre zones urbaines et zones naturelles (plus particulièrement le pied de la montagne).
- action communale sur les espaces verts : le fleurissement des voies routières et des places : recherche qualitative de l'image communale.
- enfouissement des réseaux électrique Rue du Foron : actions ponctuelles lors des travaux d'amélioration de la voirie. Dans tous les nouveaux quartiers, les réseaux électriques sont enfouis.
- convention avec ONF pour gestion des bois.