



Plan Local d'Urbanisme

Collonges sous Salève

**Etude Loi Barnier – Secteur
dit « Sur Plan »
Amendement Dupont**

La RD 950, classée à grande circulation par décret en date du 3 juin 2009, est concernée par le classement Loi Barnier (article L 111-1-4 du code de l'urbanisme).

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière [...]. [Cette interdiction] ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. [...] Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

Extrait de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme

dérogation concerne uniquement l'OAP n°2, relative au secteur Sur Plan, afin de permettre la réalisation d'une opération à dominante d'habitat, d'environ 50 logements, en compatibilité avec les indications de densité affichés par le SCOT.

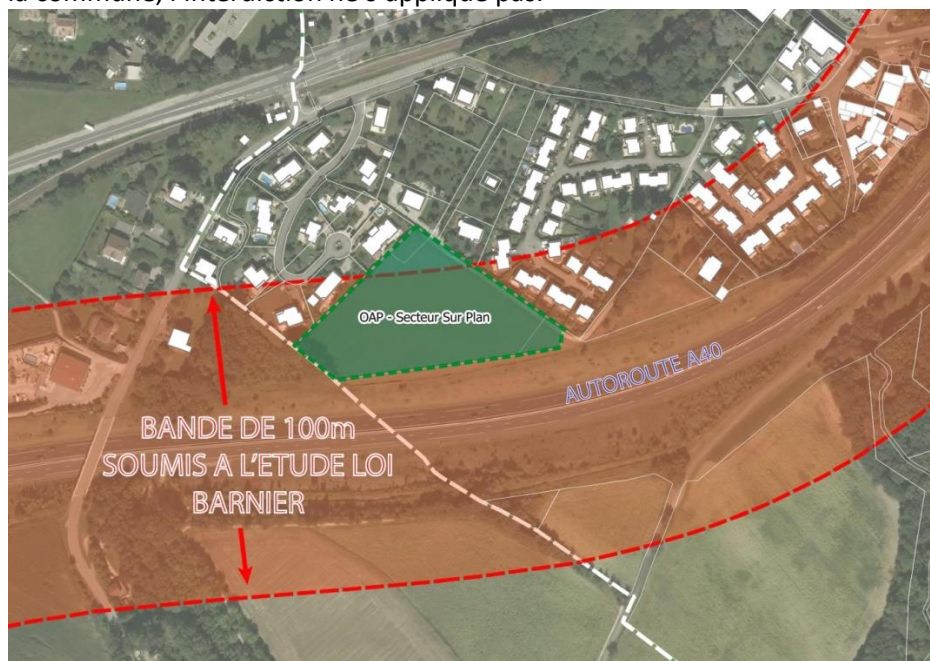
Le présent document a donc pour but de déroger à cette interdiction de construction, comme proposé dans le paragraphe ci-dessus. Cette

1. Secteur Sur Plan, extrait de l'OAP n°2

1.1 Eléments de contexte

L'Autoroute A 40, appelée Autoroute Blanche, permet de relier Mâcon à la Vallée de Chamonix. L'infrastructure de transport traverse la commune de Collonges-sous-Salève au niveau du Bas de Collonges. L'A40 supporte un trafic journalier conséquent, estimé en moyenne à 45 000 véhicules/j (Source Département de la Haute Savoie, comptages routiers 2014).

Plusieurs constructions se trouvent dans la bande d'inconstructibilité des 100 mètres, mais, étant située en zone actuellement urbanisée de la commune, l'interdiction ne s'applique pas.



Le périmètre de l'OAP n°2, secteur Sur Plan, en partie compris dans la bande de 100 mètres autour de l'A40, source, IGN, traitement EPODE

Le périmètre concerné par l'OAP n°2, couvrant une superficie d'environ 1 hectare est situé entre le Chemin des Cortets et l'autoroute A40, au niveau du Bas Collonges, entouré d'un tissu urbain résidentiel composé de maisons individuelles classiques ou d'habitat groupé. Le chemin existant des Cortets borde et dessert le secteur sur sa limite Nord.

Le secteur se situe en entrée/sortie de ville, en limite communale avec Archamps, et fait l'objet d'un classement en zone 1AU au présent PLU et correspond à trois parcelles de prairie agricole ouverte (PAC 2012) non boisée. Ainsi, le secteur Sur Plan est considéré comme faisant partie des espaces non-urbanisés de la commune, et ne peut donc être ouvert à l'urbanisation qu'après réalisation de la présente étude.

Le tènement considéré ne présente pas de co-visibilités avec l'autoroute A40 du fait de la présence d'un talus, faisant office de masque visuel entre l'infrastructure et le secteur de future urbanisation.



Le talus existant séparant l'A40 du périmètre de l'OAP Du Secteur Sur Plan, source, Google map

2. Les grandes orientations d'aménagement

2.1 Grands principes retenus

L'objectif de cette étude est d'inscrire des préconisations permettant de déroger à l'inconstructibilité du fait de l'autoroute A40. Le tènement concerné est à vocation d'activités dans le PLU et est par ailleurs soumis à une Orientation d'Aménagement et de Programmation à laquelle il est également nécessaire de se référer.

Les intentions d'aménagement sur le secteur de Sur Plan ont plusieurs objectifs :

- Se protéger de l'autoroute A40
- Conférer une ambiance de hameau au futur quartier,
- Offrir des aménagements de surface de qualité,
- Limiter les ruptures d'échelle entre le bâti existant et le bâti projeté



2.2 La prise en compte des nuisances

► Protection contre le bruit

Afin de limiter les nuisances sonores liées à la présence de l'axe bruyant (Autoroute A40), le talus existant le long de celle-ci doit être maintenu. Les implantations de bâtiments seront en retrait par rapport à cet axe (avec un minimum de 50 mètres). Entre les habitations et la butte séparant le tènement de l'Autoroute, un espace naturel ouvert à vocation de parc sera aménagé. La butte, ainsi que le parc aménagé en cœur de tènement, seront plantés d'arbres de grand développement afin de renforcer la barrière sonore entre l'autoroute et les futures habitations.

Les nouveaux bâtiments seront implantés à 7 mètres par rapport aux emprises publiques (lotissement jouxtant le tènement).

2.3 Prise en compte de la sécurité routière

La desserte du secteur sera effectuée par l'impasse de la Drize et le chemin existant des Cotrets. L'accès sera réaménagé en voirie double sens, relativement étroite (4,50m) afin de mettre en place les conditions d'une voirie apaisée.

A terme, une liaison douce sera créée depuis l'angle nord du tènement jusqu'au chemin des Cortets situé en contrebas.

2.4 Qualité architecturale

Comme décrit précédemment, aucune co-visibilité n'existe entre l'autoroute A40 et le tènement concerné par l'OAP n°2. Ainsi, les prescriptions architecturales imposées correspondent uniquement aux dispositions suivantes :

- Article 10 : hauteur maximale de 10 mètres pour les bâtiments présentant une toiture-terrasse, et 12 mètres au faîtage pour les bâtiments présentant une toiture à pans.

► Qualité urbaine et paysagère

La forme urbaine des futures constructions correspondra à de l'habitat intermédiaire ou en bande, dessinant des corps de bâtiment structurant.















Le but est de créer un cœur de hameau, L'implantation des façades s'effectuera à 6 mètres vis-à-vis de la future voirie de desserte. Celle-ci bordera la limite Nord du tènement. L'implantation des constructions vis-à-vis de l'A40 s'effectuera à 50 mètres, et à 7 mètres par rapport aux limites séparatives. Ces marges de recul seront plantées et qualitativement aménagées.

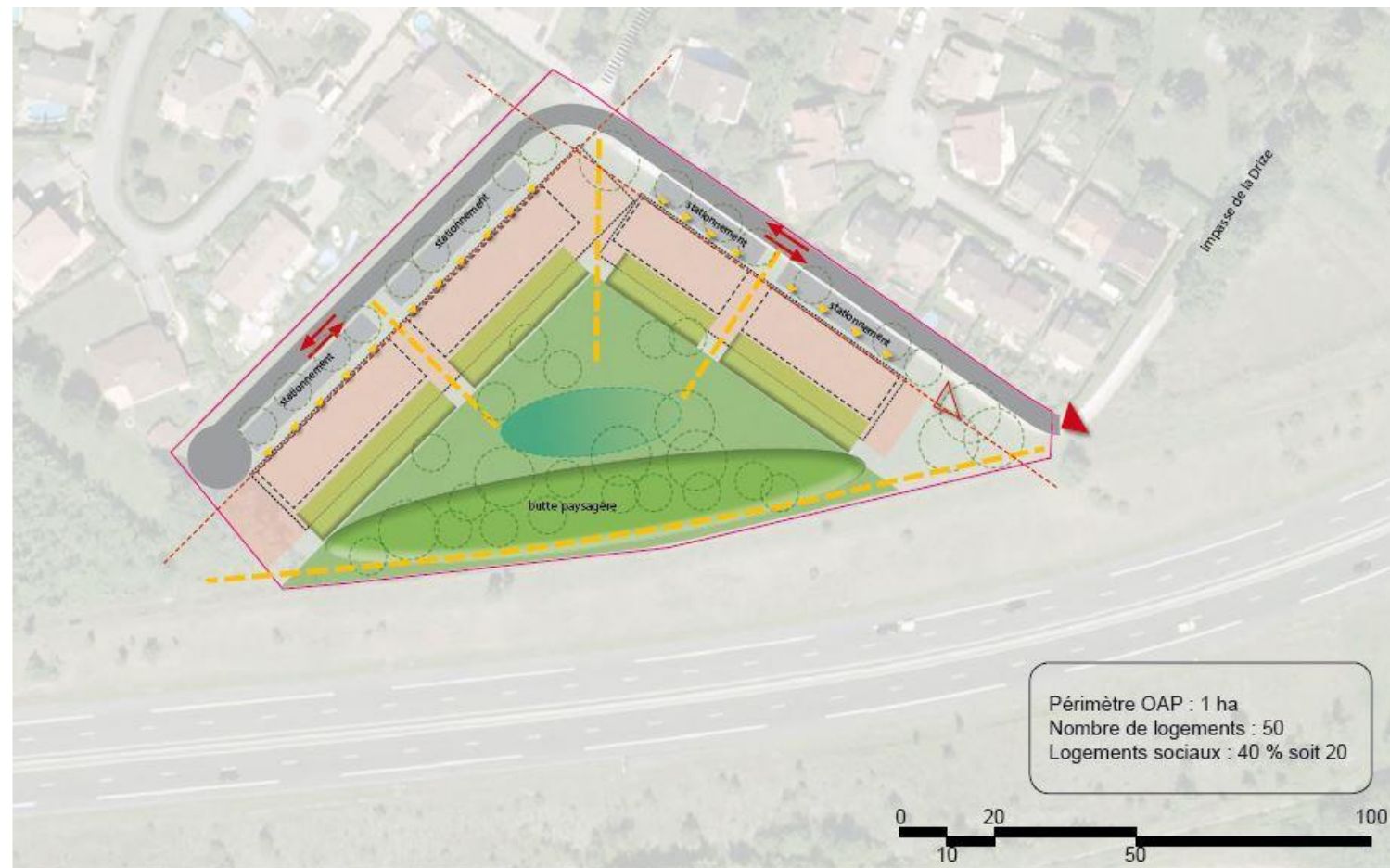
Les constructions formeront donc un ensemble « en équerre » au plus loin possible de l'A40, dégageant un cœur d'îlot vert au sud du tènement.

Les aménagements de surface seront traités qualitativement. Ainsi, les stationnements aériens, situés le long de la voirie de desserte, seront plantés ou ombragés. La majorité des stationnements relatifs à l'urbanisation du tènement seront situés en sous-terrain afin de permettre la réalisation d'aménagements paysagers en surface. Le cadre paysager du tènement sera caractérisé par la butte paysagère plantée le long de la limite sud, et le parc généreusement planté en cœur d'îlot.

2.5 Schémas d'aménagement et coupes de principe

Le schéma suivant illustre un exemple de traduction des principes d'aménagement retenus.

-  périmètre de l'OAP
-  Arbre de grand développement
-  espace naturel ouvert à vocation de parc
-  surface d'implantation
-  alignement le long de voies
-  hypothèse d'implantation du bâti
-  hypothèse d'implantation du parking souterrain
-  jardin privatif
-  voie double sens, étroite (4.5m)
-  stationnement
-  perméabilité piétonne
-  espace potentiel de rétention des EP
-  accès véhicule au lot
-  entrée stationnement souterrain à privilégier
-  adressage des bâtiments



Périmètre OAP : 1 ha
 Nombre de logements : 50
 Logements sociaux : 40 % soit 20

