

**DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES**

**COMMUNE DE SAVINES-LE-LAC (05160)**

## **PLAN LOCAL D'URBANISME**



### **3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

POS initial approuvé le 16 décembre 1999

**PLU arrêté le**

Le Maire, Victor BERENGUEL

**PLU approuvé le**

Le Maire, Victor BERENGUEL

**Alpicité**  
Nicolas BREUILLOT  
Urbanisme & Paysage

SARL Alpicité – 14 rue Caffè – 05200 EMBRUN  
Tel : 04.92.46.51.80 / Mail : [contact@alpicite.fr](mailto:contact@alpicite.fr)  
Site Web : [www.alpicite.fr](http://www.alpicite.fr)

**Avant-propos..... 2**

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 ..... 4**

- I. Les éléments de programmation ..... 4
- II. Secteur logement : zone AUc..... 5
- III. Secteur activité / équipements (zone AUa) ..... 6

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°2 ..... 9**

- I. Eléments de programmation ..... 9
- II. Accès et déplacements ..... 10
- III. Implantation et volumétrie des constructions ..... 10
- IV. Stationnement ..... 13
- V. Traitement des espaces verts ..... 13
- VI. Gestion des eaux pluviales ..... 13
- VII. Gestion des eaux usées..... 14

## AVANT-PROPOS

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) du 13 décembre 2000 intègre les Orientations d'Aménagement au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.). La loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 fait de ce document un élément spécifique du PLU et indépendant du P.A.D.D. Elles se voient renforcer par la loi Grenelle II, opposable depuis le 13 janvier 2011, et deviennent des Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.)

Opposables aux tiers, les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Le code de l'urbanisme les définit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé*

*par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3. »*

Les orientations d'aménagements sont un parallèle nécessaire pour encadrer l'urbanisation des zones AU. Le présent document porte sur les zones AUa, AUb et AUc.

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1

### ENTREE DE VILLE « SAINT-FERREOL »

La localisation de ces zones AU (AUa et AUc) en entrée de ville « Saint Ferréol » impose une prise en compte de l'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme relatif à l'urbanisation des entrées d'agglomération. Celui-ci a été intégré dans la conception du projet. Sa prise en compte est explicitée dans le rapport de présentation.

L'objectif de l'OAP est de définir un projet cohérent d'entrée de ville qui intègre le bâti à son environnement naturel en marquant notamment une rupture entrée milieu urbain et milieu naturel. Pour se faire, on interviendra à la fois sur l'architecture, les matériaux utilisés mais également sur la disposition des bâtiments par rapport à leur terrain d'assiette. Enfin, une intervention paysagère permettra de lier les interfaces entre elles (voie, zones construites et environnement naturel). On s'intéressera également aux prérogatives fonctionnelles en conciliant la fluidité du trafic avec la desserte des quartiers proches et on diminuera les problématiques de nuisances et d'insécurité.

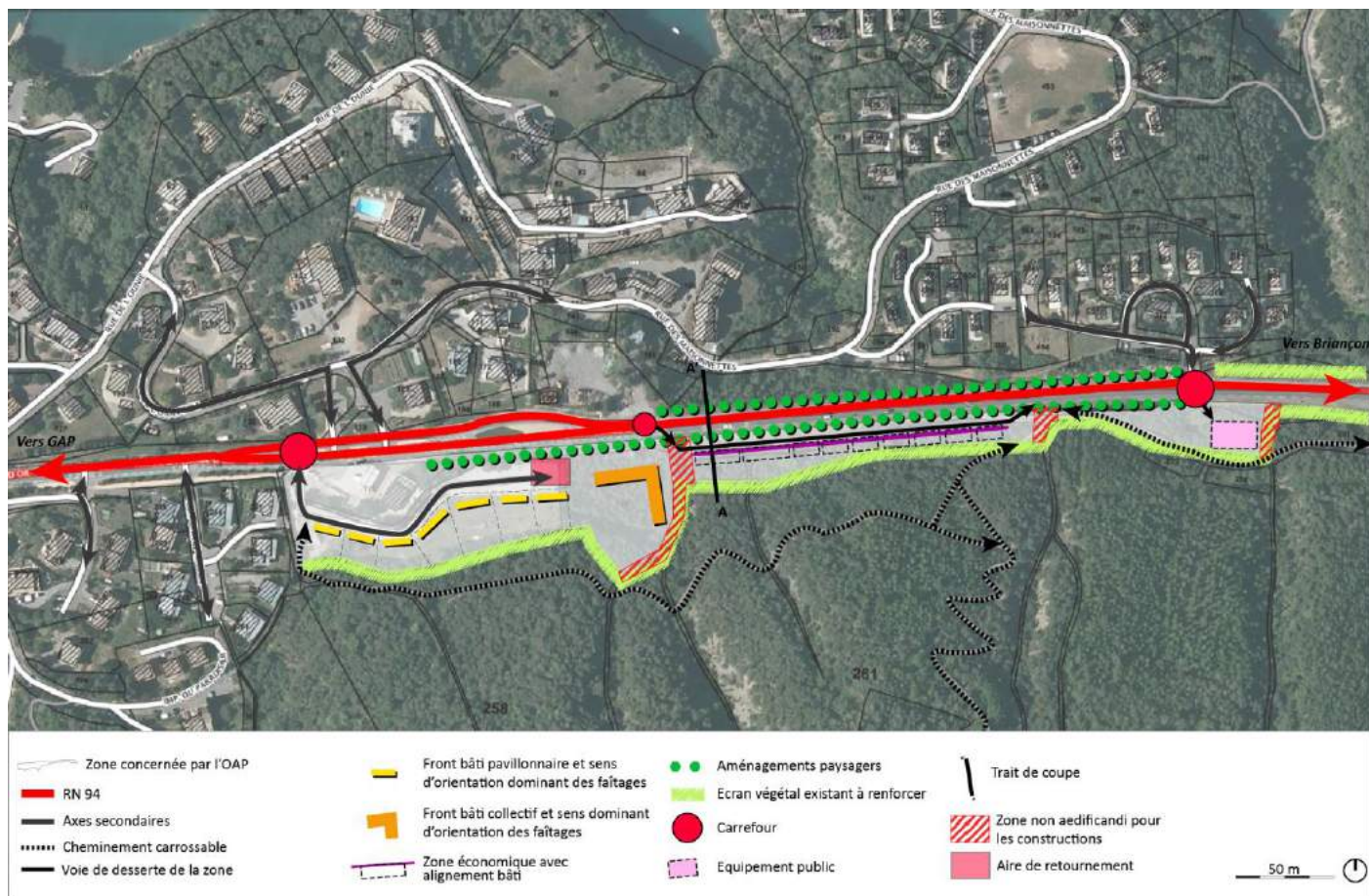
#### I. Les éléments de programmation

Essentiellement graphique cette orientation d'aménagement fige les principes de compositions majeurs ainsi que les grands axes de compositions. Elle garantit ainsi les principes d'implantation des constructions mais est largement complétée par le règlement sur des points précis.

On peut diviser la zone en deux entités distinctes mais qui compose ensemble l'entrée de ville « Saint Ferréol » : une zone de logement reprenant la zone AUc et une zone économique / équipement située sur la zone AUa. Ces deux secteurs peuvent s'urbaniser indépendamment l'un de l'autre.



## SCHEMA D'AMENAGEMENT – Orientation d'aménagement et de programmation n°1



## II. Secteur logement : zone AUc

### II.1. Accès et stationnement

La sécurité des futurs aménagements prend en compte l'accès à la zone ainsi qu'au centre de secours. L'accès à la station-service ne sera, quant à lui, pas modifié par rapport à l'existant.

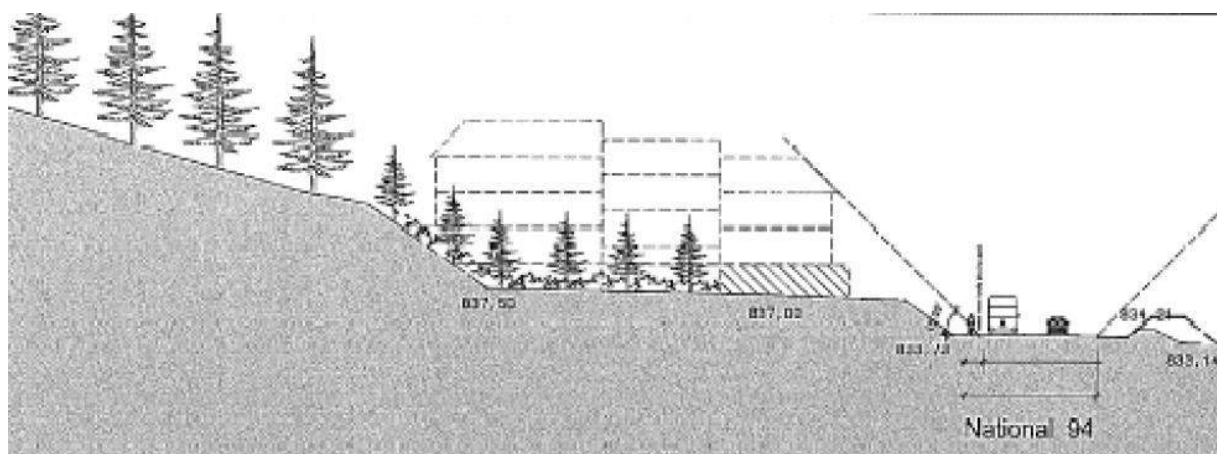
Un seul accès direct sur la RN 94 est autorisé pour desservir ce secteur au carrefour sécurisé aménager en vis-à-vis du centre de secours. La constructibilité de la zone est subordonnée à la création d'une voie de desserte parallèle à la RN 94 qui rejoint le carrefour d'accès à l'ensemble du lotissement. La voie de desserte interne sera séparée de la RN 94 par la bute aménagée afin d'éviter les risques de repère des usagers de la RN94, surtout la nuit. Une aire de retournement dimensionner pour la giration des services publics terminera la voie de desserte.

Les stationnements seront gérés à la parcelle pour chaque construction. L'aire de retournement ne devra être utilisée comme aire de stationnement.

## II.2. Implantation et volumétries des constructions

Les maisons individuelles se reculeront derrière la bute végétalisée : la coupe montre en priorité l'aménagement paysager de la bute végétalisée qui permet entre autre de diminuer les impacts sonores et visuels. Un alignement d'arbre en continuité de celui de la zone AUa accentuera l'effet d'entrée de ville et de diminution de la chaussée, participant ainsi à la limitation de la vitesse.

### COUPE DE PRINCIPE : Recul des maisons individuelles derrière la bute végétalisée



L'implantation des constructions devra se réaliser selon un retrait uniforme pour chaque bâtiment sauf pour le bâtiment collectif. Pour ce dernier, l'objectif est de marquer visuellement le secteur de logement. Il devra notamment avoir des façades Nord et Est visible et marquées. On utilisera sa position en promontoire pour favoriser les vues sur le lac.

## II.3. Réseaux

L'ensemble des réseaux devra être implanté sous la voie nouvellement créée sauf contrainte technique et financière hors de proportion avec le projet. Les réseaux se raccorderont aux réseaux collectifs situés sous la RN94, sauf pour les eaux pluviales privées qui pourront être gérées à la parcelle si le sous-sol le permet.

## III. Secteur activité / équipements (zone AUa)

### III.1. Accès et stationnement

L'accès à la zone AUa se fera en limite Ouest de la zone suite à la fin de la bute mentionnée dans la zone AUc. Aucun cisaillement de la voie depuis Embrun ne sera autorisé sans un aménagement sécuritaire du carrefour. Celui-ci devra être élaboré en collaboration avec le service gestionnaire de l'infrastructure.

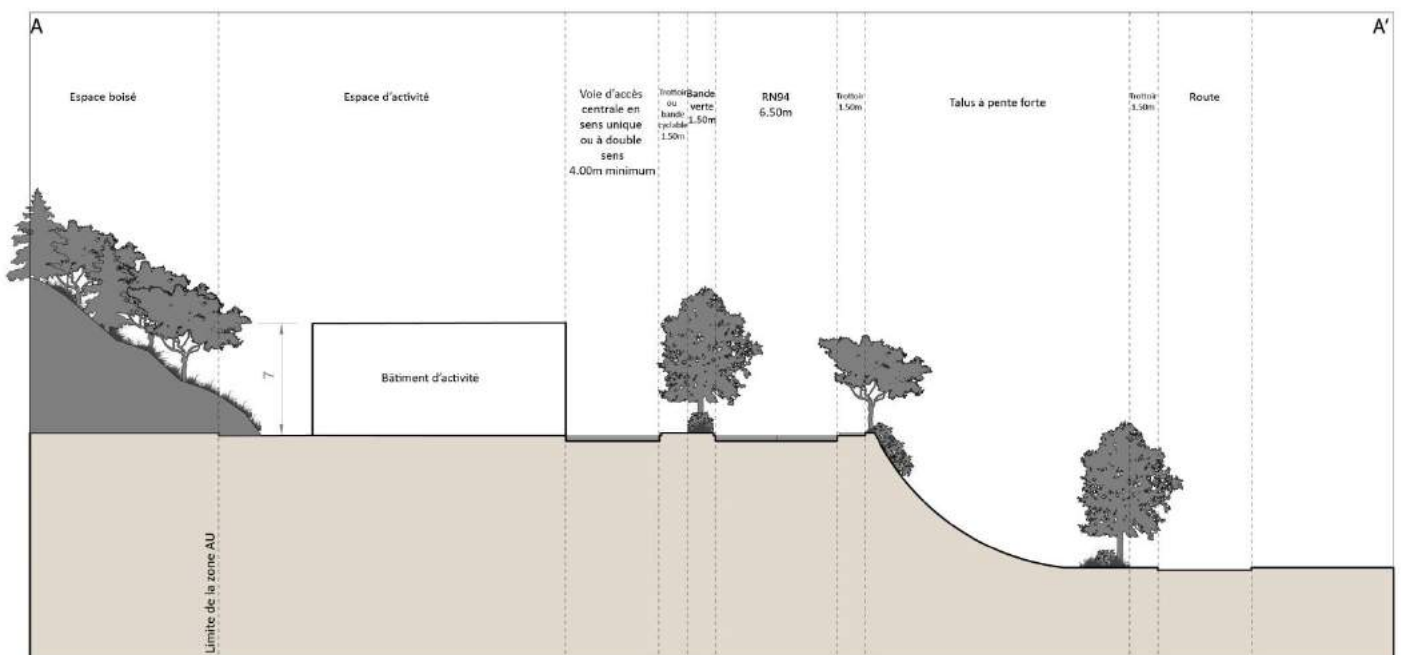
Un second accès est prévu en vis-à-vis du lotissement à l'Est de la zone. Il existe déjà un carrefour. Néanmoins, celui-ci ne marque pas l'entrée de ville. L'objectif est d'aménager un carrefour réduisant la

vitesse et créant un effet de porte entre milieu urbain et milieu naturel. Le type d'aménagement devra être défini en collaboration avec le gestionnaire de l'infrastructure. Ce carrefour sera l'accès principal du bâtiment public situé en entrée de ville.

La voie aura une largeur minimale de 4.00m dans le cas d'un sens unique et de 5.00m dans le cas d'un double sens de circulation. Il s'agira d'une contre-allée à la RN94 (Cf. Coupe de principe).

Compte tenu de la topographie de la zone et dans l'objectif de réduire la vitesse en entrée de ville, la RN94 verra son profil en travers calibré à 6.50m entre bordure. Cette bande roulante sera accompagnée d'un trottoir de 1.50m au Nord et d'une bande verte de 1.50m plus un trottoir de 1.50m au Sud. Le trottoir sud pourra éventuellement être remplacé par une bande cyclable d'un gabarit équivalent. La bande verte s'accompagnera d'alignement d'arbres et d'arbustes afin de marquer le caractère urbain des lieux.

### COUPE DE PRINCIPE sur la zone AUa



Concernant le stationnement, celui-ci sera géré sur la parcelle des constructions. Il devra se positionner soit à l'Est, à l'Ouest ou au Sud des bâtiments. En aucun cas les stationnements ne devront être réalisés devant les bâtiments.

### III.2. Implantation et volumétries des constructions

#### ▪ Secteur économique :

Conformément à la coupe de principe et au schéma de l'OAP, les constructions devront s'implanter à l'alignement de la contre allée. Un trottoir de 1.50m, minimum, pourra être créé en façade Nord pour desservir le bâtiment. Dans ce cas l'alignement sera celui du trottoir. Le trottoir pourra également être



intégré à la structure du bâtiment sous un auvent ou sous forme d'une galerie. Dans ce cas, l'alignement sera celui de la contre-allée.

Les bâtiments auront une toiture terrasse qui pourra être végétalisée. La hauteur maximale de la construction est fixée à 7.00m au faitage.

Les enseignes publicitaires devront être gérées le plus discrètement possible et dans un souci d'harmonisation à l'échelle de la zone.

▪ **Equipement public**

L'équipement public marquera l'entrée de ville Est de Savines-Le-Lac. Il devra être situé le plus proche possible de la RN94 afin de créer un effet de porte qui doit conduire à marquer l'entrée de ville. Ses façades Nord, Est et Ouest seront particulièrement soignées, puisque fortement perçues. Aux abords de l'équipement, les espaces verts devront avoir un aspect naturel similaire à celui présent à proximité.

D'une façon générale pour la zone AUa :

- Les teintes neutres seront privilégiées.
- Le stockage des matériaux devra se faire à l'arrière des bâtiments pour éviter d'être perçu par le voyageur.
- Les constructions semi-enterrées ou enterrées sont autorisées pour tenir compte de la topographie.

### **III.3. Réseaux**

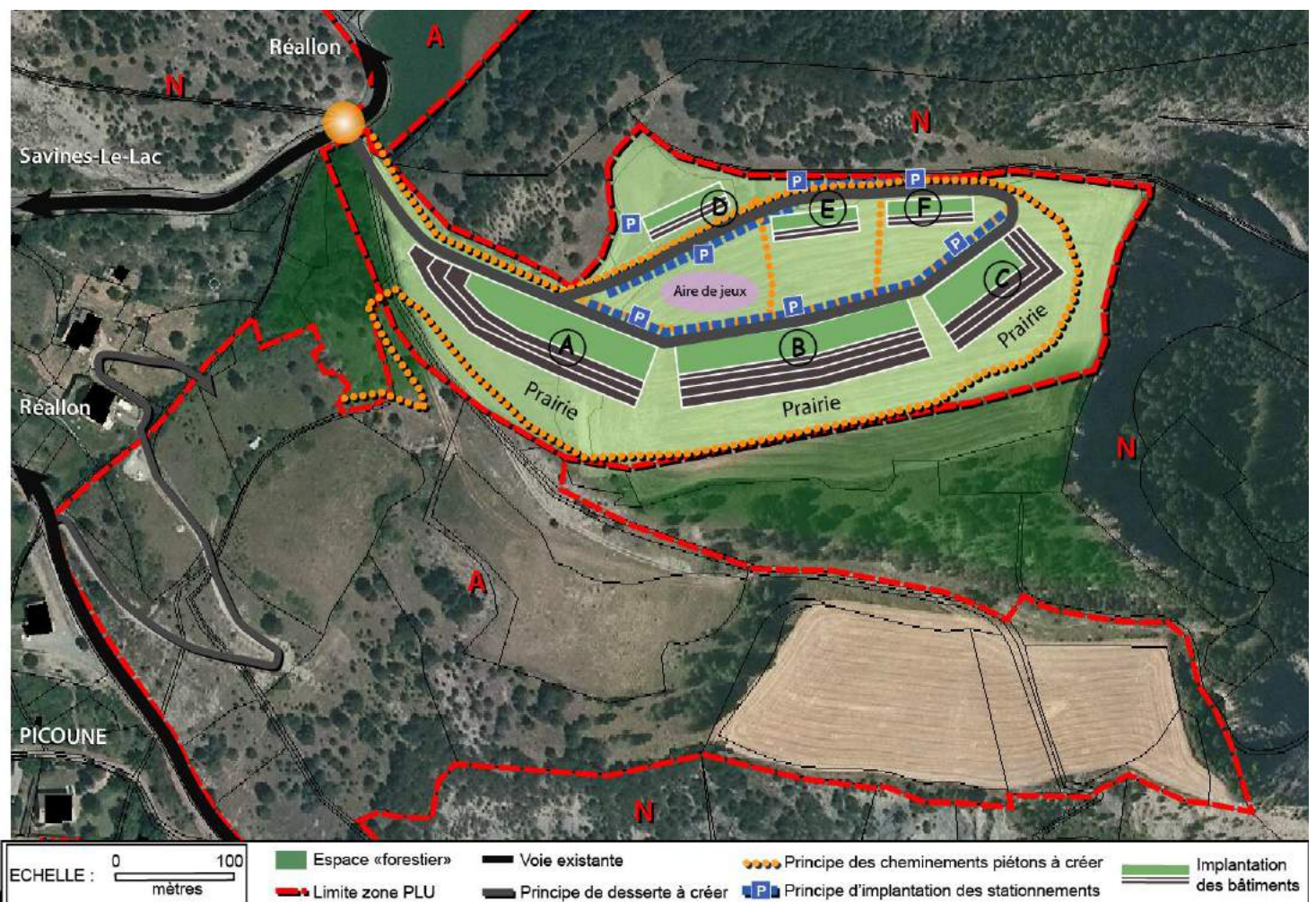
L'ensemble des réseaux devra être implanté sous la voie nouvellement créée sauf contrainte technique et financière hors de proportion avec le projet. Les réseaux se raccorderont aux réseaux collectifs situés sous la RN94, sauf pour les eaux pluviales privées qui pourront être gérées à la parcelle si le sous-sol le permet.

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°2

### LES CHAMPS D'ODDOU

Essentiellement graphique cette orientation d'aménagement fige les principes de compositions majeurs ainsi que les grands axes de compositions. Elle garantit ainsi les principes d'implantation des constructions mais est largement complétée par le règlement sur des points précis.

*Orientation d'aménagement et de programmation n°2 des Champs d'Oddou*



#### I. Éléments de programmation

Le programme global de construction sera de 18 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher réparti dans 6 bâtiments distincts, pour la création de 200 logements au minimum dont au moins 15% seront des logements sociaux (environ 25) et 15% des logements en accession aidé. Les constructions accompagneront les courbes de niveaux et inflexions du terrain afin de s'inscrire dans le grand paysage. Les capacités de constructions de chaque bâtiment sont ventilées comme suit :

- Bâtiment A : 6 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher comprenant des logements, un accueil, une salle de réunion, des logements de fonction, des surfaces commerciales et d'activités
- Bâtiment B : 6 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Bâtiment C : 2 900 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Bâtiment D : 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Bâtiment E : 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Bâtiment F : 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher

Un espace de loisirs / aire de jeux est prévu entre les deux lignes de bâtiment.

## II. Accès et déplacements

L'entrée sur le site se fera par l'accès actuel, au nord de la zone sur la RD41. Le virage de la route « sera adouci ».

Cette voie se divisera en deux, l'une desservira en partie sud les bâtiments A, B et C et l'autre desservira sur leur partie Nord les bâtiments D, E, F avec un système de bouclage de la voirie.

Des cheminements piétons seront créés en ramification du réseau routier conformément aux principes présentés dans le schéma d'aménagement précédent.

## III. Implantation et volumétrie des constructions

Les bâtiments seront implantés dans le respect de la topographie accompagnant les courbes et inflexions du terrain. Leur implantation devra respecter le schéma précédent intitulé « Coupe de principe », sauf pour les bâtiments D, E, F qui seront traités plus simplement.

## COUPE DE PRINCIPE DES CONSTRUCTIONS AVAL

## Orientation d'aménagement et de programmation n°2



La plate-forme d'assise de chacun des bâtiments, d'une trentaine de mètres de profondeur - son rez-de-chaussée - est à chaque fois calée sur la partie haute du terrain naturel de la zone concernée.

Les bâtiments A, B et C seront de R+3 traités en retrait successifs, auxquels s'ajouteront éventuellement des soubassements qui pourront être utilisés en appartement duplex accessible depuis le rez-de-chaussée.

La hauteur des bâtiments sera de 16.50m lorsque le bâtiment aura un niveau en duplex inférieur dans le socle (niveau -1) et de 13.50 m côté nord au niveau de son raccordement au terrain naturel. Une tolérance de 0.50m est accordée.

A cela s'ajoute la possibilité d'ajouter un socle en pierre au bâtiment afin d'améliorer son insertion dans l'environnement. Cette tolérance est adaptée à chaque bâtiment en fonction de leur localisation, et ne s'applique qu'à la partie aval du bâtiment, comme suit :

- Bâtiment A : Hauteur maximale en aval de 20m comprenant 17m de hauteur du bâtiment + 3m de socle en pierre ;
- Bâtiment B : Hauteur maximale en aval de 22m comprenant 17m de hauteur du bâtiment + 5m de socle en pierre ;
- Bâtiment C : Hauteur maximale en aval de 23m comprenant 17m de hauteur du bâtiment + 6m de socle en pierre ;

Lorsque la hauteur du socle dépassera 3.50m (tenant lieu de duplex inférieur), celui-ci devra être découpée en terrasses successives de 1.50m de hauteur maximum jusqu'à son raccordement avec le terrain naturel et dans le même aspect que celui du bâtiment. Ce principe devra s'inspirer des terrasses traditionnelles rencontrées en zone de montagne.



Les rez-de-chaussée abriteront les stationnements et, au sud, une première "ligne" de logements (parfois donc traités en duplex avec les espaces habitables de notre soubassement).

Les terrasses seront bordées de larges garde-corps/jardinières. Les jardinières seront plantées de végétation persistante, de hauteur 40 à 80 cm.

Les toitures seront végétalisées en essences locales de type rocaille.

Les bâtiments D, E et F auront une hauteur maximale au faitage de 12m. Sur le même principe que pour les bâtiments sud, mais dans une proportion moindre, il est prévu la création de terrasses/ balcons en retraits successifs. Ce traitement se rapproche donc de la typologie des constructions principales et adoucira la vue de ces ouvrages depuis le jardin intérieur de notre ensemble.

### COUPE DE PRINCIPE DES CONSTRUCTIONS AMONT

#### Orientation d'aménagement et de programmation n°2



Cette typologie, augmentant légèrement l'épaisseur et la surface des deux premiers niveaux, permet de supprimer le troisième étage de ces bâtiments qui seraient donc limités à R+2.

Dans cette disposition nous proposons de traiter ces façades dans le même esprit et les mêmes matériaux que celles des bâtiments principaux. Ceci à l'exception des garde-corps que nous préférons



garder en métal et bois. Les toitures de ces bâtiments seront traitées en toitures plantées comme celles des autres constructions.

Les rez-de-chaussée abriteront parfois les stationnements et, au sud, une première "ligne" de logements (parfois donc traités en duplex avec les espaces habitables de notre soubassement).

Au-dessus du rez-de-chaussée les appartements des deux étages sont tous traversant, desservis et éclairés par des coursives ouvertes longeant les façades nord.

Les toitures seront végétalisées en essences locales de type rocaille.

#### **IV. Stationnement**

Les stationnements seront gérés en partie nord des constructions en rez-de-chaussée. Au moins une place de stationnement par logement sera couverte.

Des poches de stationnement extérieures pourront être créées en partie nord de chaque bâtiment à proximité des voies et de l'accueil conformément aux principes exposés dans le schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation.

#### **V. Traitement des espaces verts**

Les espaces verts ou espaces naturels devront avoir une ambiance sèche afin de s'inscrire dans la typologie des habitats rencontrés sur le site. Les végétaux devront être sélectionnés parmi ceux présents sur le site.

Les espaces forestiers seront préservés mais aérés afin d'éviter un embroussaillage et de garantir la biodiversité sur le site.

#### **VI. Gestion des eaux pluviales**

Les eaux pluviales de chaque opération (bâtiments + voiries) sont gérées à l'intérieure des constructions grâce à la création de cuve hydrofuge sous le niveau de parking. Cette solution permet de fragmenter les volumes et garanti un phasage de l'opération. Les eaux seront ensuite rejetées dans le milieu naturel. Une étude hydraulique déterminera l'endroit le plus favorable.

Une partie des eaux pluviales seront stockées pour être utilisée comme eau d'arrosage.

Les eaux provenant des toitures et voiries devront être traitées avant tout rejet dans le milieu naturel.

## VII. Gestion des eaux usées

La réalisation du système d'assainissement collectif en rive droite de Serre-Ponçon est un préalable à l'urbanisation de la zone. La zone devra se raccorder au réseau présent sous la RD41 en pied de zone. Ce réseau se raccordera à un poste de relevage qui refoulera les eaux vers la station d'épuration des Eygoires située en rive gauche.