

Plan Local d'Urbanisme

Aime

Département de la Savoie



Commune historique de la commune nouvelle de Aime la Plagne



Modification n° 3 du PLU 1. Notice explicative

Dossier valant additif au Rapport de Présentation

Modification n° 3 approuvée par délibération du Conseil Municipal du xxx

DOCUMENT AU 31 JUILLET 2025 - POUR CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES



Le présent document a pour objet de :

- Compléter le Rapport de Présentation du PLU en vigueur de la commune historique de Aime et de présenter les évolutions apportées au dit PLU à l'occasion de sa Modification Simplifiée n°2 (article R151.5 du Code de l'Urbanisme),
- Constituer une note de présentation dans le cadre de la mise à disposition du public

Maître d'ouvrage

Madame Le Maire, Commune de Aime La Plagne
1 112 Avenue de la Tarentaise
73210 AIME LA PLAGNE
04 79 09 74 38

1. NOTE DE PRESENTATION

1.1 OBJETS DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE

Au 1^{er} Janvier 2016, la commune nouvelle d'Aime la Plagne est née de la fusion des communes historiques d'Aime, Granier et Montgirod. La présente modification porte uniquement sur la commune historique d'Aime conformément aux dispositions de l'article L.153-4 du Code de l'Urbanisme.

Article L153-4 du Code de l'Urbanisme

En cas de création d'une commune nouvelle, les dispositions des plans locaux d'urbanisme applicables aux anciennes communes restent applicables.

Elles peuvent être modifiées ou mises en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général jusqu'à l'approbation ou la révision d'un plan local d'urbanisme couvrant l'intégralité du territoire de la commune nouvelle. La procédure d'élaboration ou de révision de ce dernier plan est engagée au plus tard lorsqu'un des plans locaux d'urbanisme applicables sur le territoire de la commune nouvelle doit être révisé en application du 1° du I de l'article L. 153-31.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune déléguée d'Aime a été approuvé par délibération en date du 30 Juin 2017. Depuis cette approbation, la commune a procédé à plusieurs évolutions de son document d'urbanisme :

➤ Une première modification, approuvée le 28 Juin 2018 a permis de :

- Créer une zone Aa pour permettre l'installation d'une exploitation agricole dans le secteur de Montvilliers ;
- Limiter la hauteur des constructions situées en entrée de ville en réduisant le périmètre de la zone Uba ;
- Mettre à jour le PLZ sur les secteurs de Saint-Paul et de Plan Cruet ;
- Corriger une incohérence entre l'OAP n°8 Montabert et le zonage ;
- Mettre en œuvre des corrections de règlement sur les articles 10, 11 et 12 ;
- Corriger une erreur de mise en forme de la légende des plans de zonage ;

➤ Une deuxième modification, approuvée le 28 Novembre 2019 a permis de :

- Mettre en cohérence, sur le secteur de Montabert, le potentiel de développement avec le SCoT en prévoyant un potentiel de développement de 14 000 m² de surface touristique pondérée ;
- Régulariser, sur le secteur de Montabert, le parking de la résidence La Lauzière ;
- Corriger, sur le secteur de Longfof, une erreur matérielle sur la délimitation de la zone Uc par rapport à la route ;
- Corriger, sur le secteur des Planchamp, une erreur graphique d'affichage des noms de zone et supprimer la zone Aa située au Nord ;
- Phaser l'OAP n°4 La Contamine
- Délimiter deux zones Aa pour permettre l'installation d'agriculteurs à Villette et Les Buez
- Etendre l'emplacement réservé n°1 dans le secteur Le Breuil

- Ajuster le règlement écrit des zones Us et Um
- ➔ **Une première révision allégée**, approuvée le 26 avril 2018 pour :
 - Permettre la réalisation d'un projet touristique d'importance à Montalbert
 - Rectifier le zonage à Charves,
- ➔ **Une deuxième révision allégée**, approuvée le 30 septembre 2021 pour :
 - Permettre le développement de l'entreprise « maison de Savoie » et des services techniques dans la zone d'activités des Iles
 - Procéder à des ajustements légers de zonage à Aime-bourg dans le secteur de « Poëncet »
- ➔ **Une première modification simplifiée**, approuvée le 25 janvier 2024 pour :
 - Intégrer la retenue de Prajourdan à Montalbert en tant que « lac de faible importance » inférieur à 2 hectares ;
 - Mettre à jour la liste des emplacements réservés ;
 - Etendre la zone Aa au Noyeraie d'ne Bas et aux Plantées pour permettre l'extension et la construction de bâtiments agricoles ;
 - Modifier le znage afin de corriger des erreurs matérielles ;
 - Mettre à jour l'OAP n°7 La Plagne Aime 2000 et l'OAP n°8 de Montalbert ;
 - Modifier et clarifier plusieurs points du règlement écrit et notamment les règles de stationnement, d'implantation, d'aspect extérieur des constructions, ...
- ➔ **Une troisième révision allégée**, approuvée le 27 Juin 2024 pour :
 - Modifier le zonage des parcelles communales cadastrées secteur YB n°62 et 63 d'une zone A vers une nouvelle zone Uv, pour permettre la réalisation de voirie et de stationnement aux chalets de la Lauzière, dans le secteur de Montalbert.
- ➔ **Une deuxième modification simplifiée, en cours de finalisation** pour :
 - Inscrire une servitude de mixité sociale en zone Ub ;
 - Ajuster les articles 6 et 7 et compléter les articles 10 du règlement écrit afin d'intégrer une mesure dérogatoire en cas d'isolation ;
 - Modifier et clarifier l'article 11 concernant l'aspect extérieur des constructions ;
 - Modifier l'article 15 concernant les obligations en matière de performances énergétiques et environnementales des constructions ;
 - Modifier l'article 12 concernant le stationnement ;
 - Modifier l'article 2 concernant les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières en zone Ue ;
 - Modifier le règlement graphique de la zone Uea et Uec ;
 - Modifier le règlement graphique afin d'identifier dans une zone spécifique la Cave Coopérative ;
 - Mettre à jour la liste des emplacements réservés.

Le Conseil Municipal de la commune nouvelle d'Aime la Plagne a prescrit par délibération en date du 26 juin 2025, la modification n°3 du PLU de la commune historique de Aime. Le Conseil Municipal souhaite faire évoluer le document d'urbanisme sur les points suivants :

- Ajuster la programmation et les principes d'aménagement (accès) de l'OAP de La Contamine ;
- Inscrire des servitudes de logements permanents sur plusieurs secteurs de la commune (loi Le Meur) ;
- Modifier l'article 10 concernant la hauteur des constructions en zone Ue ;

1.2 JUSTIFICATION DE LA PROCEDURE

Les ajustements nécessaires conduisent à des modifications du zonage, du règlement écrit et des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

a. Des évolutions du PLU sans incidence sur le PADD

Les modifications et les évolutions du PLU qui doivent être opérées ne doivent avoir aucune incidence sur les principes et orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme tel qu'il est en vigueur à ce jour.

Dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme approuvé en Juin 2017, les grands objectifs suivants avaient été mis en avant pour guider les évolutions futures du territoire :

1. Favoriser la dynamique démographique

- Maintenir le taux de croissance de 1,2% par an à l'horizon 2025 et permettre la construction de 181 logements ;
- Créer les conditions permettant l'ouverture de secteurs d'urbanisation et de programmes alliant l'accession et le locatif ;
- Favoriser la restructuration du bâti existant et maintenir l'extension de l'enveloppe urbaine actuelle en développant des densités moyennes de logements à l'hectare plus élevées que dans le passé ;
- Promouvoir un développement urbain maîtrisé à proximité des services et équipements publics ;
- Adapter la croissance de la commune à la ressource en eau mobilisable ;

2. Soutenir l'activité économique

- Permettre le développement de l'offre commerciale tant que le chef-lieu que sur le secteur des Iles et sur Aime 2000 ;
- Répondre favorablement à la demande des entreprises artisanales et des petites industries désireuses de s'implanter, dans une volonté de sauvegarde, voire de renforcement de l'emploi sur la commune ;
- Proposer de nouveaux sites offrant les conditions favorables à l'implantation de nouvelles activités dans le respect des logiques environnementales et de la sauvegarde de l'activité agricole ;
- Mettre en œuvre une stratégie de développement touristique adapté conformément aux objectifs de sauvegarde de qualité paysagère, environnementale et de respect des équilibres économiques ;
- Renforcer, voire créer, les sites prédisposés à l'accueil des activités estivales ;
- Mettre en œuvre une politique de maintien, voire de renforcement, de l'activité agricole, tout en répondant aux nécessaires besoins liés à la dynamique d'urbanisation et à la sauvegarde des paysages et du milieu naturel ;

3. Adapter les équipements et les services à l'évolution de la commune

- Maintenir le niveau d'équipements et le développer dans une logique d'aménagement du territoire ;

4. Maintenir la biodiversité, la valeur paysagère et la fonctionnalité hydrologique du territoire

- Maintenir la biodiversité et la dynamique fonctionnelle des milieux naturels ainsi que le fonctionnement des hydrosystèmes ;
- Mettre en valeur la diversité et la qualité patrimoniale des paysages et du bâti, tout en favorisant un habitat durable par l'autorisation de l'innovation technologique et la limitation du mitage ;

5. Gérer les déplacements et les stationnements

- Organiser les différents flux de circulations pour une meilleure fluidité, sécurité et attractivité des modes de déplacement doux et des accès aux transports en commun ;

Les modifications du document d'urbanisme souhaité par la collectivité sont en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et rentre dans le processus de mise en œuvre de ses objectifs. En effet, les modifications apparaissent avant tout comme des ajustements nécessaires pour faciliter son application, mais ne remettent nullement en cause les orientations susvisées.

- Le premier objet de cette modification, à savoir ajuster la programmation de l'OAP de La Contamine reste cohérent avec l'objectif de développement que s'est fixée à savoir « Accueillir environ 20 logements/an sur la période 2016-2025 » et permet également une densification du tissu bâti existant, objectif également inscrit dans le PADD : « *l'objectif est de favoriser la restauration du bâti existant et de maintenir l'extension de l'enveloppe urbaine actuelle en développant des densités moyennes de logements à l'hectare plus élevées que dans le passé* ». La modification du principe d'aménagement.
- Le deuxième objectif de cette modification, à savoir inscrire des servitudes de logements permanents est également cohérent avec le PADD qui affiche l'objectif de « créer les conditions permettant l'ouverture de secteurs d'urbanisation et de programmes alliant l'accession et le locatif pour tous et en particulier en direction des jeunes ménages et des familles avec enfants ».
- Enfin, le troisième objectif concernant la modification de la hauteur des constructions en zone Ue est également cohérent avec les objectifs du PADD, cette évolution permettant une densification de la zone sans extension de son enveloppe.

b. Des évolutions du PLU qui entrent dans le champ de la modification

En application de l'article L153.31 du Code de l'Urbanisme, une procédure de révision du PLU n'est pas requise :

- L'économie générale du PADD n'est pas remise en cause,
- Les modifications engagées ne conduisent pas à la réduction des zones A ou N,
- Les modifications de zonage ne concernent pas la réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.
- Il ne s'agit pas d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser de plus de 6 ans.

En application des articles L153.41 et L153.45 du Code de l'urbanisme (ci-après) la procédure de Modification peut être engagée car les évolutions opérées conduisent à une majoration de plus de 20% des possibilités construire (notamment la modification de la hauteur des constructions en zone Ue).

Article L153.41 du Code de l'urbanisme

Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet :

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- 4° Soit d'appliquer l'article L. 131.9 du présent code.

c. Des évolutions du PLU compatibles avec la loi Montagne

La loi du 28 décembre 2016 portant sur la modernisation, le développement et la protection des territoires de montagne s'applique sur l'ensemble du territoire de la commune déléguée d'Aime la Plagne. Cette Loi concerne la préservation des terres agricoles, l'extension de l'urbanisation, la valorisation du patrimoine montagnard.

- ➡ La préservation des espaces naturels et agricoles : Les modifications du zonage envisagées n'ont pas d'incidences sur les zones A et N.
- ➡ L'urbanisation sera réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants : Aucune modification de zonage n'est opérée pour étendre les zones U.
- ➡ Les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares sont protégées sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive : la commune ne dispose pas de plan d'eau naturel ou artificiel sur son territoire.
- ➡ Toute opération de développement touristique effectuée en zone de montagne et contribuant aux performances socio-économiques de l'espace montagnard constitue une « unité touristique nouvelle » (UTN). Les UTN inférieures aux seuils fixés par décret en Conseil d'Etat ne sont pas soumises à autorisation : Les évolutions engagées ne rentrent pas dans les critères des Unités Touristiques Nouvelles.

2. EXPOSE DES MOTIFS ET DES MODIFICATIONS

Les pages suivantes présentent, sous la forme de fiches, les évolutions opérées sur le Plan Local d'Urbanisme de la commune déléguée d'Aime et les motifs des changements apportés.

FICHE N°1. Ajuster la programmation et les principes d'aménagement (accès) de l'OAP de la Contamine

FICHE N°2. Inscrire des servitudes de logements permanents sur plusieurs secteurs de la commune (Loi Le Meur)

FICHE N°3. Modification de l'article 10 concernant la hauteur des constructions en zone Ue

MOTIF

Dans le cadre de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2017, une Orientation d'Aménagement et de Programmation a été inscrite dans le secteur de La Contamine (parcelles B n°2053, 1783, 678, 1781, 679, 1779) représentant une superficie de 7885 m². Cette OAP a été instaurée afin d'orienter la réalisation de logements collectifs sur un secteur jugé stratégique car proche du centre-ville. Cette OAP, divisée en 2 secteurs, prévoit une densité de 50 logements répartie en 15 logements sur le secteur A et 25 logements sur le secteur B. Un projet de construction de logements est en cours d'élaboration sur le secteur A de l'OAP. A ce jour aucune urbanisation n'est prévue sur le secteur B de l'OAP. La commune souhaite répondre favorablement à ce projet sur le secteur A, ce qui nécessite de modifier la programmation attendue sur ce secteur en passant d'un objectif de 15 logements à 25 logements minimum. Afin de ne pas modifier la programmation globale de l'OAP (50 logements au total), le nombre de logements attendu sur le secteur B est réduit à 15 logements minimum.

Cette modification de la programmation ne remet pas en cause l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durables qui précise dans son premier volet « *Favoriser la dynamique démographique* » les éléments suivants : « *La commune d'Aime compte 3566 habitants en 2013. Le redressement du taux annuel moyen de croissance démographique est établi puisqu'il est de 1% entre 2007 et 2013, alors qu'il était de 0,5% entre 1999 et 2007. L'objectif est de maintenir ce taux de croissance de 1,2% par an en accord avec les orientations supra-communales, pour atteindre 4090 habitants à l'horizon 2025. La réalisation de cet objectif nécessite la construction de 181 logements à effet démographique. Cela représente environ 20 logements/an sur 2016-2025* ».

Depuis l'entrée en vigueur du PLU, 378 logements ont été réalisés sur le territoire communal dont : 180 logements en résidences touristiques / hôtels, 31 logements en résidences secondaires et 167 logements en résidences principales (*données communales*). Le PADD précise que l'atteinte de cet objectif nécessite la construction de 181 logements à effet démographique. Par conséquent, il convient de ne retenir que la production de logements à destination des résidences principales, soit 167 logements, puisque c'est bien cette typologie de logements qui permet de relancer la croissance démographique. Ainsi, au regard du bilan du PLU en vigueur, la commune ne semble pas avoir tout à fait atteint son objectif en termes de production de logements.

Au-delà de la production de logements et à l'analyse plus fine de l'évolution de la croissance démographique, l'objectif que s'est fixé la commune de « *maintenir un taux de croissance de 1,2%/an pour atteindre 4090 habitants à l'horizon 2025* » ne semble pas atteint. En effet, au dernier recensement (INSEE 2024), la commune déléguée d'Aime La Plagne compte 3676 habitants (contre 3566 habitants en 2013). Par conséquent, les logements réalisés depuis l'entrée en vigueur du PLU n'ont pas eu l'effet démographique souhaité. Cela s'explique en partie par le desserrement des ménages et le phénomène de décohabitation, qui semble important sur le territoire, mais également par une transformation conséquente de résidences principales en résidences secondaires.

Consciente de la nécessité d'engager une procédure de révision générale du PLU de la commune déléguée d'Aime et d'élaboration d'un nouveau PLU à l'échelle de la commune nouvelle d'Aime La Plagne, qui devrait intervenir après l'échéance municipale de 2026, la commune souhaite dès à présent répondre aux besoins et aux attentes de la population. Par conséquent, ce secteur fait l'objet en sus :

- d'une servitude de mixité sociale instaurée dans le cadre de la modification simplifiée n°2 du PLU en cours (*et qui sera approuvée en septembre 2025*) ;
- d'une servitude de résidence principale au titre de l'article L.151-14-1 du Code de l'urbanisme (*cf voir ci-dessous*).

La modification de la programmation de l'OAP, sans modification de l'objectif global de production de logements et de densité, associée à la mise en place d'une servitude de mixité sociale et d'une servitude de logements permanents, permettent de renforcer l'objectif de la commune de créer des logements à destination des habitants permanents.

En sus de la modification de la programmation de l'OAP, la commune souhaite également ajuster le schéma de d'aménagement et notamment le principe d'accès. En effet, l'accès principal de l'OAP est prévu par la construction d'une voie nouvelle le long de la RN90. Le rapport de présentation du PLU approuvé en 2017 précise : *« Le secteur de la Contamine, bien que n'étant pas classé en zone d'urbanisation future dans le PLU mais en zone U, constitue un potentiel stratégique dans l'accueil de population nouvelle du fait de sa superficie, de sa localisation et de la mise en place d'une OAP qui cadre son développement. Le périmètre a été établi dans un espace au potentiel de renouvellement urbain certain qui présente à l'heure actuelle des contraintes d'accès importantes dues à la configuration et au gabarit des voies permettant de reprendre la RD 220. En parallèle de la logique d'optimisation urbaine, c'est une possibilité d'amélioration du fonctionnement du quartier qui est ici engagée. L'accès unique imposé sur le périmètre de l'OAP est lié à la mise en place d'un emplacement réservé (n°6) pour que la Commune puisse réaliser une voie nouvelle qui se raccordera à la contre-allée de la RN 90 et ainsi délester le carrefour des mines. »*

Le secteur A est longé par la Route des Mines et la Rue de la Contamine. Dans le cadre du projet en cours d'études sur le secteur A, une étude de circulation a été réalisée pour connaître l'impact du projet sur les accès existants (*l'intégralité de l'étude est disponible en annexe de la présente notice*). Cette étude précise que la construction d'une nouvelle voie d'accès tel que prévu par l'OAP n'est pas adaptée :

- Le volume de trafic généré par les nouveaux logements ne pas créer des remontées de files sur les carrefours et des difficultés d'insertion sur la RD990 nécessitant une nouvelle voie ;
- L'insertion de la nouvelle voie de circulation se connecterait sur la voie d'insertion de la RN90, sous le pont de celle-ci. La hauteur disponible sous le pont de la nationale est faible et ne permettrait pas le passage des poids-lourds, il serait donc nécessaire de conserver un accès d'entrée-sortie sur la RD990 qui resterait plus attractif pour la majorité des usagers ;
- L'actuel chemin d'accès imaginé comme une voie de sortie n'est à ce jour pas suffisamment dimensionné et nécessiterait des travaux conséquents.

L'étude réalisée propose d'ailleurs plusieurs scénarii d'aménagements qui permettront notamment de fluidifier et de sécuriser les voies et carrefours en vue de la réalisation de cette opération.

Par conséquent, et afin de faciliter la mise en œuvre du projet, l'accès au futur programme se fera directement par la Route des Mines et la Rue de la Contamine. Il convient également de préciser que le projet prévoit la création de 54 places de stationnements (2 places par logements) situées sous les bâtiments et en surface : les places de stationnement extérieures seront accessibles par la Rue de la Contamine et par la Route des Mines, tandis que l'accès aux stationnements souterrain se fera par la Rue des Mines.

OAP n° 4 « La Contamine»

Le site

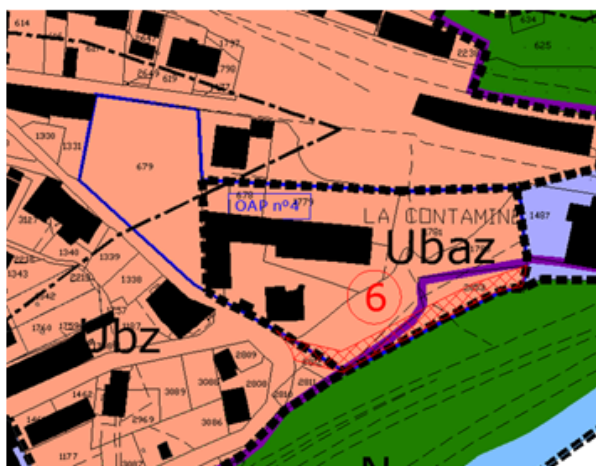
Ce secteur de 7 921 m² est situé à Aime-bourg.

Il n'est pas exploité par l'agriculture, ne présente pas de sensibilité environnementale et n'est pas soumis à des risques naturels.

Objectifs

> Structurer l'urbanisation du quartier de la Contamine tout en facilitant son accès

Règlement applicable



Extrait du plan de zonage

Equipement du secteur :

Alimentation en eau potable : suffisant

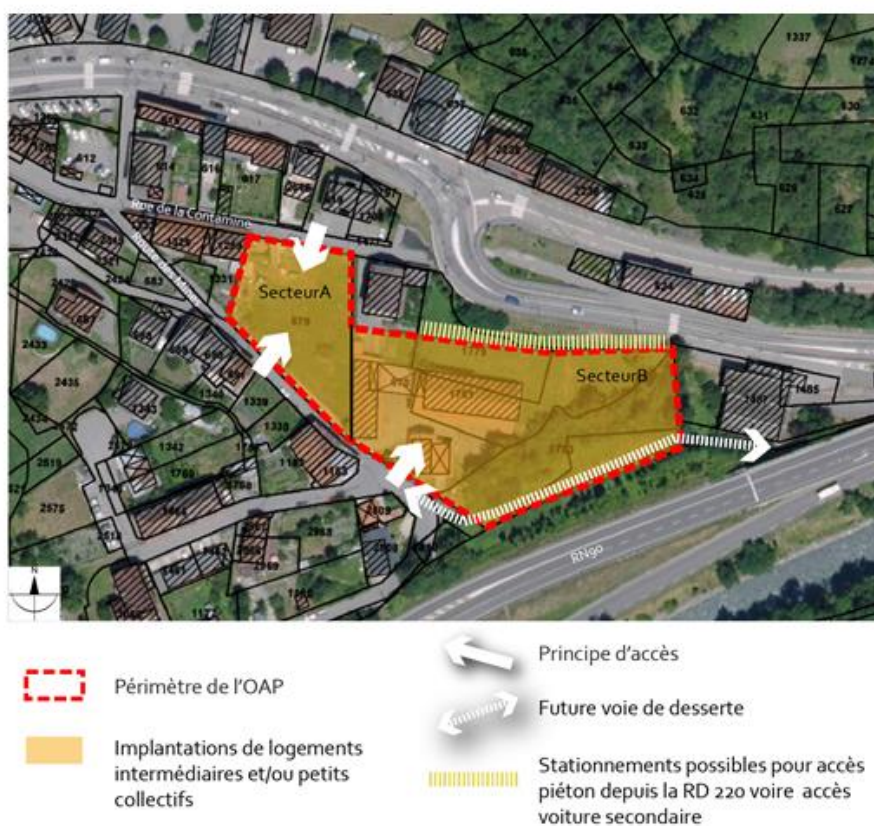
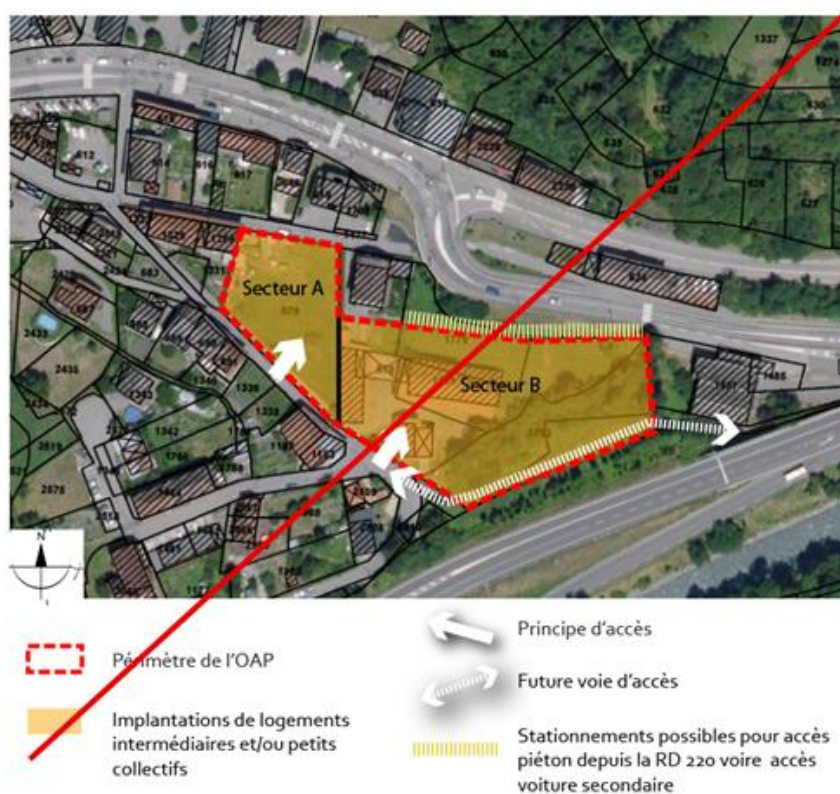
Assainissement : suffisant

Électricité : suffisant

Accès routier : suffisant mais à reconfigurer

Le règlement applicable est celui de la zone Ubaz et Ubz

PARTI D'AMENAGEMENT



CONDITIONS D'URBANISATION

Réalisation au fur et à mesure de la construction des équipements selon 2 tranches opérationnelles (*sans ordre de priorité*) dans le respect des prescriptions d'aménagement décrites dans cette OAP

Densité	<p>50 logements à l'hectare en moyenne (environ 40 logements projetés) : -15 logements sur le secteur A, -25 logement sur le secteur B. 50 logements à l'hectare en moyenne (environ 50 logements projetés) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 25 logements minimum sur le secteur A - 15 logements minimum sur le secteur B
Forme urbaine préférentielle	Logements de type intermédiaire et/ou petit collectif et activités tertiaires
Paysage et intégration	<p>Une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant sera recherchée.</p> <p>Les volumes des constructions nouvelles s'intégreront dans la déclivité du terrain.</p> <p>Les bâtiments disposeront de moyens techniques permettant de lutter contre le bruit de façon à améliorer l'ambiance sonore du site.</p>
Mobilité douces	Intégrer l'aménagement de cheminements cycles et piétons ouverts au public vers le bourg d'Aime
Accès	<p>L'accès principal se fera par la voie nouvelle le long de la RN90 L'accès au secteur A se fera par la Route des Mines et la Rue de la Contamine. L'accès au secteur B pourra se faire par une nouvelle voie qui sera créée le long de la RN90 et/ou par la Route des Mines.</p>

MOTIF

La commune historique de Aime connaît une pénurie de logements tant pour l'accèsion à la propriété que pour le logement locatif. Aussi, face à la forte tension du marché immobilier qui contraint l'accès aux logements, la commune fait l'objet d'un classement en zone tendue B1.

Afin de tenir compte de la forte tension des marchés immobiliers qui contraignent l'accès aux logements, le gouvernement a adopté un classement conventionnellement appelé ABC. Défini à l'article D304-1 du Code de la Construction et l'Habitation, cette classification définit le degré de tension du marché immobilier en fonction du déséquilibre entre l'offre et la demande de logements. Cette tension se mesure à travers des dynamiques territoriales (dynamiques des bassins de vie, évolution de la démographie, ...) ainsi que des indicateurs : notamment les prix immobiliers et le niveau des loyers d'habitation. Il existe aujourd'hui 5 grandes zones : A bis, A, B1, B2 et C. Les zones Abis, A et B1 sont considérées comme tendues. Chacune de ces zones détermine notamment les éléments le revenu maximum pour avoir droit à un logement social (HLM), le revenu maximum pour avoir droit au prêt à taux zéro (PTZ) ou au prêt d'accession sociale (PAS), le droit à une réduction d'impôt (dispositifs Duflots / Pinel) pour un bailleur.

Une modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme en cours de finalisation a permis d'instaurer des servitudes de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme en zone Ub. Ainsi, dans l'ensemble des zones Ub et pour les opérations d'au moins 25 logements, il est imposé la création de 25% de logements sociaux en accession ou en location. Cette règle devrait permettre d'augmenter le niveau de l'offre de logements sociaux de la commune.

En complément de ce dispositif, la commune souhaite inscrire dans le cadre de cette modification, une servitude de résidences principales au titre de l'article L.151-14-1 du Code de l'Urbanisme.

La loi LE MEUR institué le 19 novembre 2024 offre la possibilité aux communes dotés d'un Plan Local d'Urbanisme et qui sont :

- soit, classées en zones tendues (c'est-à-dire qui figurent en annexe du décret n° 2013-392 du 10 mai 2013, modifié. en dernier lieu par le décret n° 2023-822 du 25 août 2023, Dalloz actualité, 12 sept. 2023, obs. Y. Rouquet),
- soit, possèdent un taux de résidences secondaires supérieur à 20 %, ¹

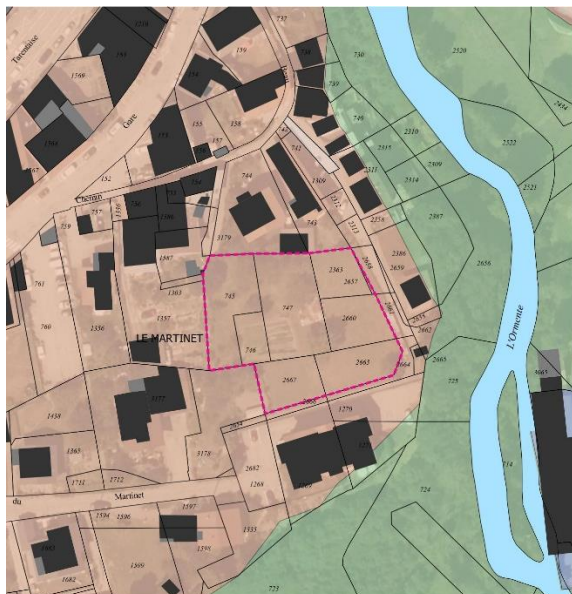
d'instaurer une « servitude de résidence principale ». Autrement dit, ces communes ont la possibilité de délimiter des secteurs dans lesquels toutes les constructions nouvelles de logements seront à usage exclusif de résidence principale.

Dans le cadre de son Plan Local d'Urbanisme, la commune s'est fixée pour objectif d'accueillir 4090 habitants à l'horizon 2025, nécessitant la construction de 181 logements à effet démographique. Depuis l'entrée en vigueur du PLU, 378 logements ont été réalisés sur le territoire communal dont 180 logements en résidences touristiques / hôtels, 31 logements en résidences secondaires et 167 logements en résidences principales. Si l'objectif de production de logements en résidences principales est presque atteint, celui-ci n'a pas permis à la commune de maintenir un taux de croissance démographique de l'ordre de 1,2%/an. En effet, d'après le dernier recensement de l'INSEE, la commune déléguée d'Aime compte 3676 habitants.

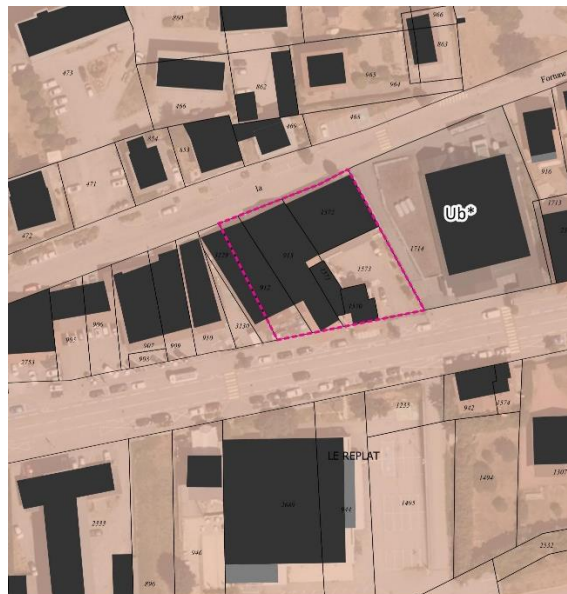
La commune souhaite alors se saisir de ce nouvel outil et instaurer dans un premier temps cette servitude sur trois sites qui ont été choisis compte-tenu de leur proximité avec le centre de la ville et ses commodités (services, commerces, gare SNCF, ...) afin de répondre aux besoins de la population qui souhaite s'installer sur le territoire. Il s'agit de secteurs qui pourraient accueillir dans les prochaines années des opérations immobilières conséquentes et dont la commune souhaite « maîtriser » la programmation à destination des habitants permanents.

- Un secteur vierge de toute construction chemin du Martinet et qui représente une surface de 2032 m² (zone UB au PLU) ;
- Un secteur de renouvellement urbain potentiel route de la Fortune et qui représente une surface de 1737 m² (zone Ub au PLU) ;
- Sur le secteur de La Contamine qui fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation et qui représente une surface de 7889 m²(Zone Ub au PLU).

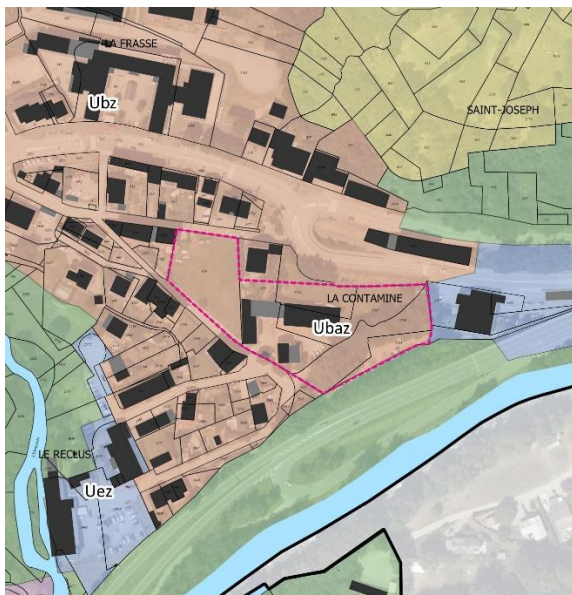
¹ D'après les données de l'INSEE, le taux de résidences secondaires de la commune nouvelle d'Aime la Plagne s'élève à 50% en 2021.



SECTEUR N°1



SECTEUR N°2



SECTEUR N°3

L'article **UB2. Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières** est complété de la façon suivante : Dans la trame de « servitude de résidence principale » inscrite au règlement graphique, toutes nouvelles constructions de logements seront à usage exclusif de résidences principales en application de l'article L.151-14-1 du Code de l'Urbanisme.

MOTIF

Dans un contexte de raréfaction du foncier à vocation économique, la commune souhaite augmenter la hauteur des constructions dans les zones Ue afin d'en augmenter la densité.

MODIFICATION DU PLU

ZONES CONCERNEES

Ua	Ub	Uc	Ue	Us	Um	Uy	AU	AUb	AUc	AUe	A	N
----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	---	---

REGLEMENT ECRIT AVANT MODIFICATION	REGLEMENT ECRIT APRES MODIFICATION
<p><u>Article 10. Hauteur maximale des constructions</u></p> <p><i>La hauteur des constructions est mesurée à l'aplomb de tout point de la construction par rapport au terrain naturel avant travaux (TN), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.</i></p> <p>En Ue et Uea, la hauteur des constructions ne doit pas excéder 12 mètres.</p> <p>En Uec, la hauteur des constructions ne doit pas excéder 13 mètres.</p> <p>En Uee, la hauteur n'est pas limitée.</p> <p>En Uepec, la hauteur d'une construction est mesurée à partir du terrain fini après travaux jusqu'au plus haut point du bâtiment situé à la verticale (ouvrage techniques et cheminées et autres superstructures exclus). La hauteur des constructions ne doit pas excéder 10 mètres.</p> <p>[...]</p>	<p><u>Article 10. Hauteur maximale des constructions</u></p> <p><i>La hauteur des constructions est mesurée à l'aplomb de tout point de la construction par rapport au terrain naturel avant travaux (TN), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.</i></p> <p>En Ue, Uea et Uec, la hauteur des constructions ne doit pas excéder 16 mètres.</p> <p>En Uee, la hauteur n'est pas limitée.</p> <p>En Uepec, la hauteur d'une construction est mesurée à partir du terrain fini après travaux jusqu'au plus haut point du bâtiment situé à la verticale (ouvrage techniques et cheminées et autres superstructures exclus). La hauteur des constructions ne doit pas excéder 10 mètres.</p> <p>[...]</p>

ÉTUDE DE MOBILITÉ POUR L'AMÉLIORATION DE LA FLUIDITÉ DES CARREFOURS ET LA SÉCURISATION EN VUE DE LA CRÉATION DE LOGEMENTS

Commune d'Aime-la-Plagne - Quartier des Mines -
Contamine

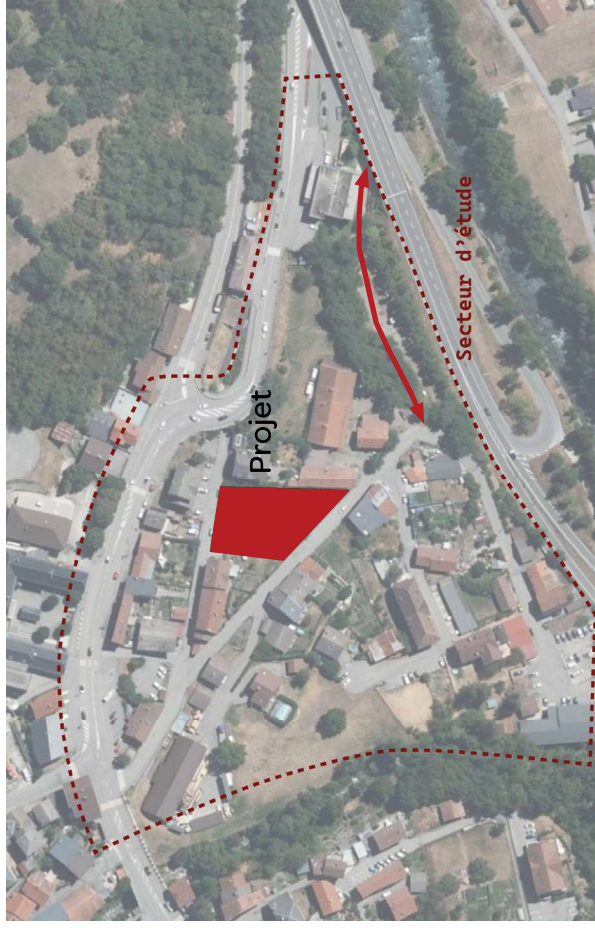
Étape 1 et 2 - Juin 2025



DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

Périmètres de l'étude et projet urbain



Un quartier à l'entrée est d'Aime-La Plagne et à proximité directe du collège

Le périmètre de l'étude et le secteur d'intégration de nouveaux logements sont à proximité directe du collège et de la RD990 permettant de rejoindre le centre-ville d'Aime et la RN90. Le quartier des Mines s'organise actuellement autour de deux entrées/sorties sur la RD990 et d'une entrée, confidentielle, uniquement pour les riverains, par la Rue de la Contamine. Le sud du secteur est composé d'impasses, ne permettant pas actuellement de déboucher sur la RN90.

Interrogation sur les modifications d'organisation circulatoire et d'accès au quartier

La création d'un projet de logements questionne la nécessité d'une création d'une nouvelle voie d'accès au quartier (depuis la Route des Mines - voie d'insertion de la RN90) ainsi que la modification de réglementation des carrefours et de la possible mise en impasse des voiries actuelle d'accès au quartier.

Composition du projet urbain

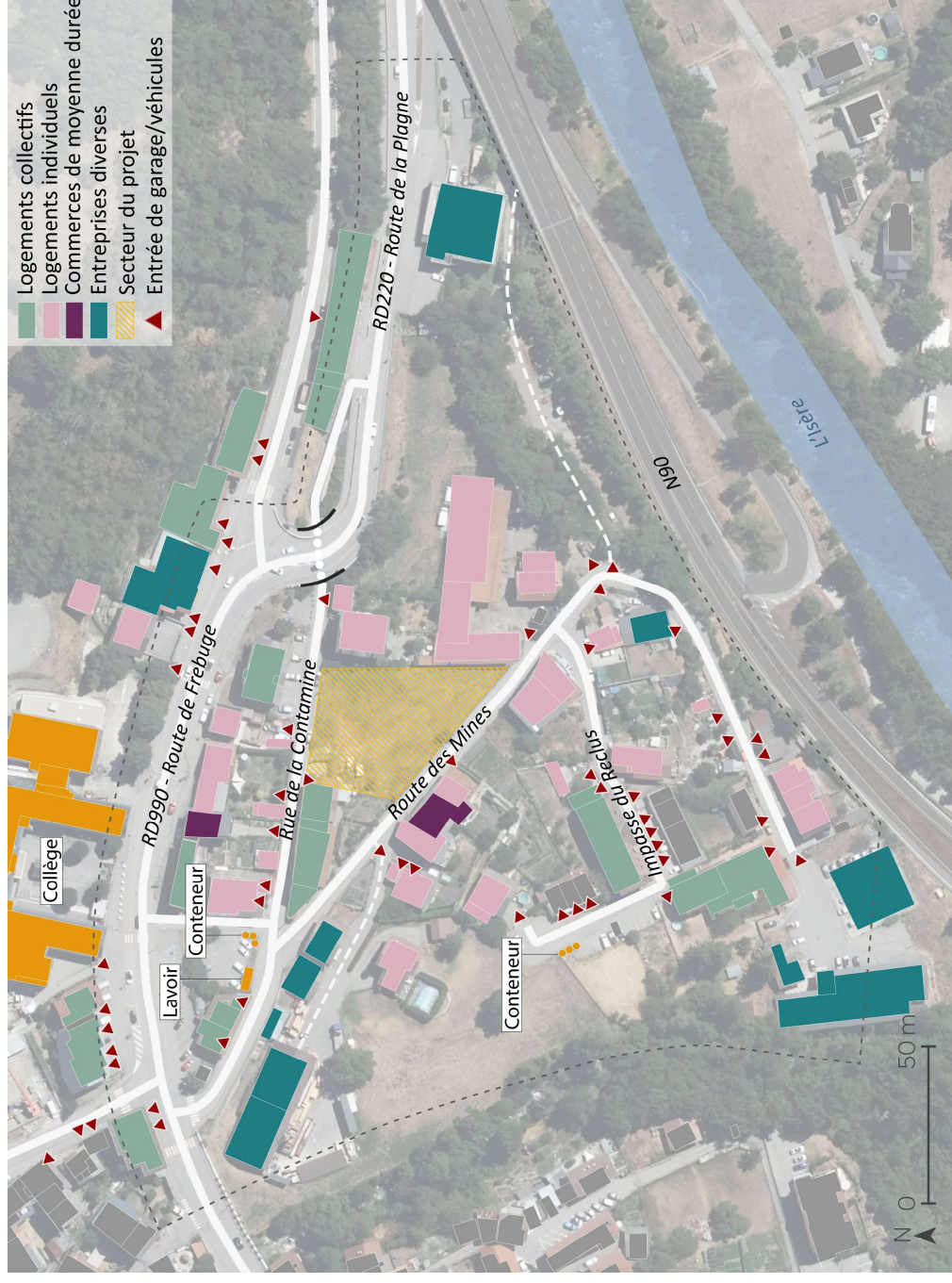
Le tènement fait partie de l'OAP n°4 «Les Contamines» et est spécifiquement le secteur A de l'orientation d'aménagement. Le projet proposé par l'agence AER Architectes est composé de **2 bâtiments** s'intégrant dans la pente de la parcelle, **permettant l'intégration de 27 logements.**

Stationnement intégré au projet urbain

Le projet intègre **2 places par logement**, ce qui représente **54 stationnements (dont 4 places PMR)** intégrés ainsi :

- × 15 places en sous-sol et 4 places aériennes accessibles depuis la rue des Mines pour l'accès le plus au sud.
- × 17 places en sous-sol, 6 garages et 4 places aériennes accessibles depuis la rue des Mines par l'accès nord.
- × 8 places aériennes accessibles depuis la rue de la Contamine.





Un quartier de logements principalement individuels intégrant également des entreprises

La majeure partie des logements déjà présents sur le secteur d'étude sont des **habitations principalement individuelles**. Pour autant, **quelques logements collectifs** sont également présents sur le site. Des **entreprises**, principalement de types **artisanales** sont présentes sur le secteur d'étude : charpente-couverture, carrosserie, menuiserie, location d'espace de stockage, ambulance, complétée par deux instituts de beauté.

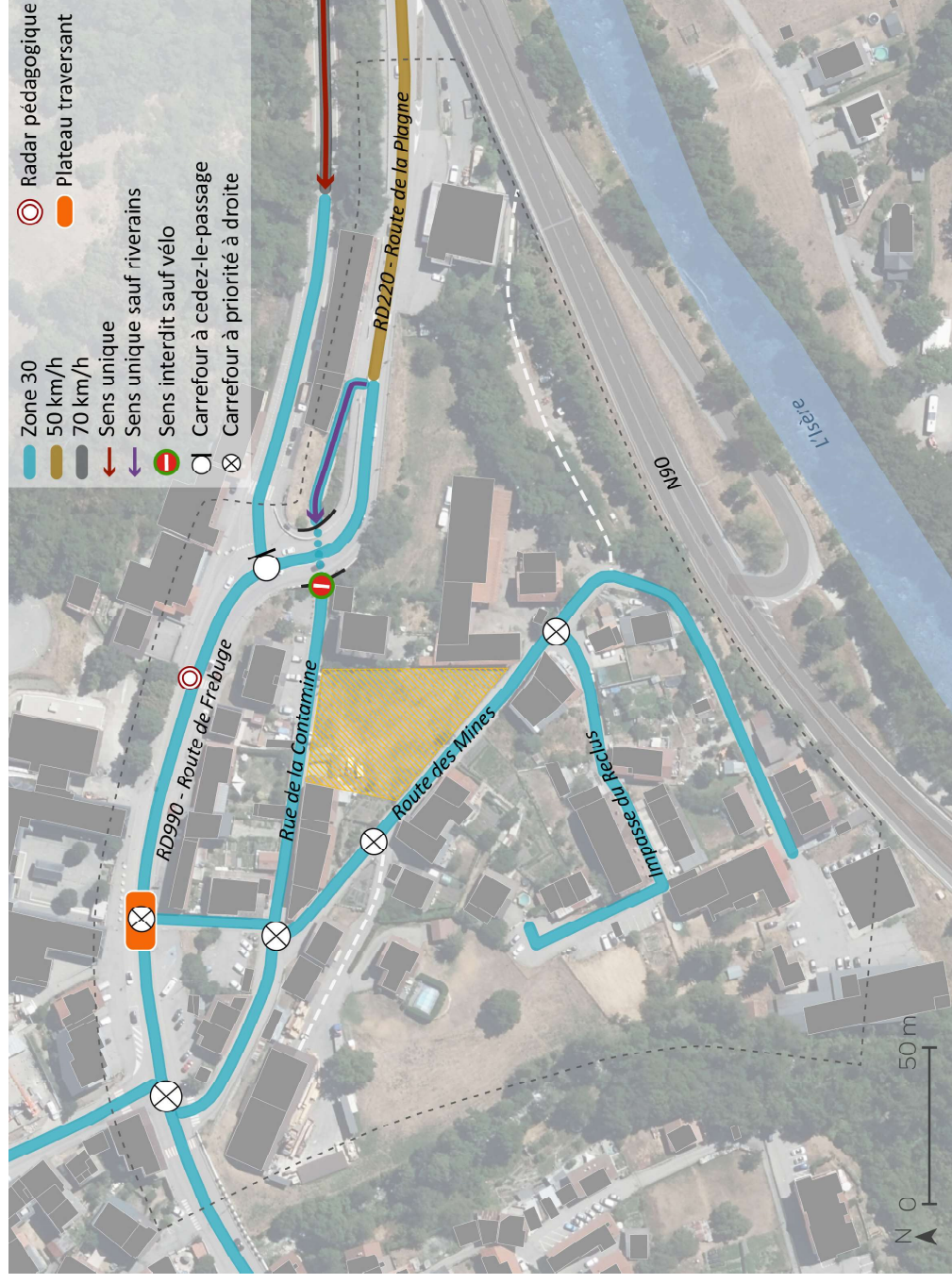
Une proximité avec le collège

Le **collège** de Aime-La Plagne est situé en bordure du secteur d'étude et du quartier des Mines, le long de la RD990.

Une présence de PL dans le quartier

La **présence des entreprises artisanales dans le quartier donne lieu à une circulation de poids-lourd**. Il sera donc nécessaire de conserver des emprises de voiries et des girations permettant la circulation de ces PL.

Organisation des circulations motorisées



Un quartier aux trois entrées et aux deux sorties même en étant partiellement structuré en impasse

Il est actuellement possible d'accéder au quartier par la **Route des Mines** ainsi que par la **Place de la Contamine**, réglementée par des **carrefours en priorité à droite**. Il est également possible d'entrée uniquement, par un **sens interdit sauf riverains**, depuis la **RD220 vers la rue de la Contamine**. Ce circuit s'effectue par un passage sous voie.

Un sens unique sauf riverain peu lisible

Le **sens unique sauf riverains** est peu lisible : il nécessite pour y accéder de **traverser la voie verte le long de la RD220** et est particulièrement étroit sous le pont. Les modes actifs peuvent circuler en double sens, avec une **visibilité cependant réduite depuis la rue de la Contamine**.

Une réglementation de vitesse en zone 30

Une réglementation globale du secteur en zone 30, adapté sur la **RD990**, mais qui pourrait être réduite en zone de rencontre dans le quartier résidentiel, principalement confirmé par l'absence d'aménagement piéton.

Une réglementation des carrefours adaptés à la réglementation en zone 30

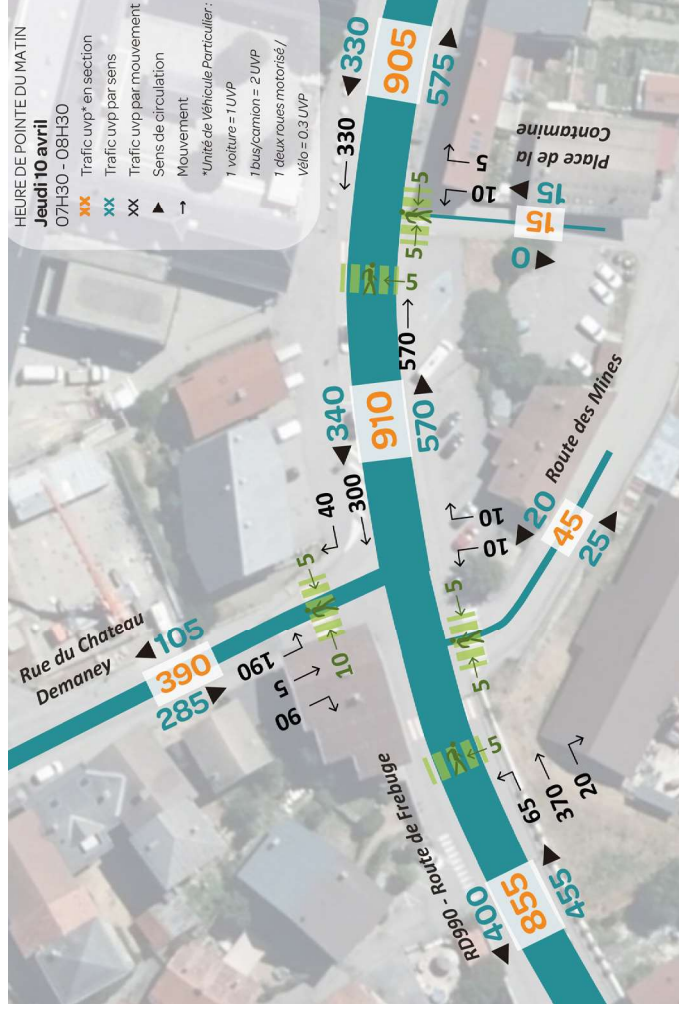
Une réglementation des carrefours en priorité à droite qui correspond à une réglementation en zone 30 et qui participe à la facilité de sortie des véhicules du quartier.

Des aménagements coercitifs de vitesses le long de la RD990 adaptée à la présence du collège

Les **aménagements récents à proximité du collège** : intégration d'un plateau ralentisseur, des figurines de passage piéton ainsi que la présence d'un radar pédagogique **participent à l'apaisement généralisé du secteur**.



Enquêtes de circulation



L'heure de pointe du matin de 07h30 à 08h30 et de pointe du soir de 17h00 à 18h00

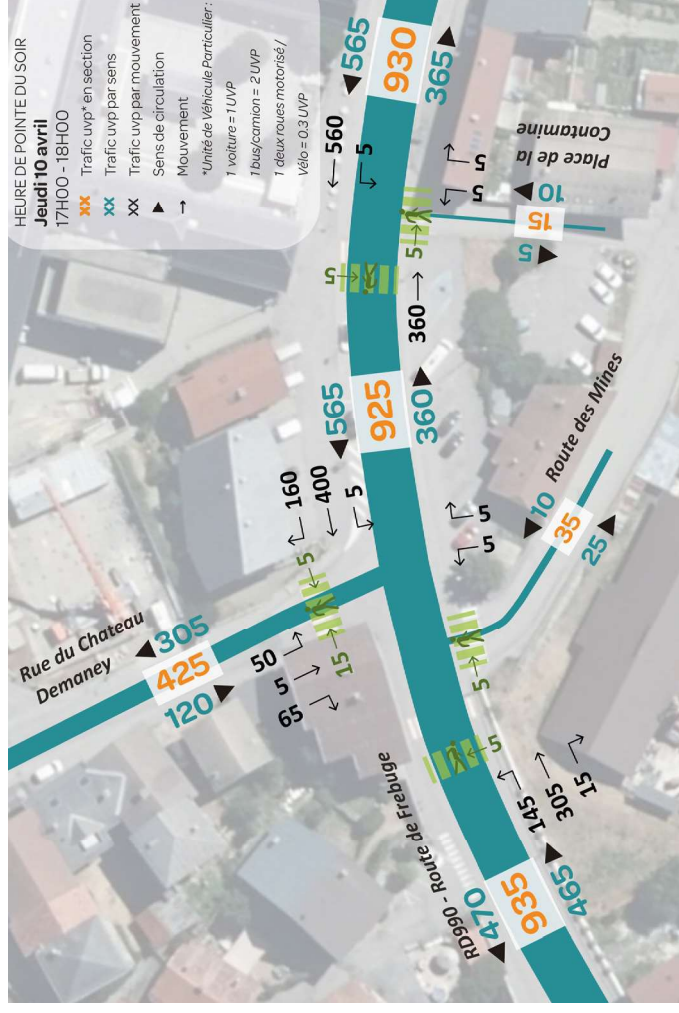
Les comptages, réalisés le jeudi 10 avril 2025 permettent de mettre en évidence les heures de pointe du matin et du soir. Les diagrammes d'écoulement présentent les débits mesurés par section, par sens et mouvements, en unité de véhicule particulier (vup/h).

910 vup/h sur la RD990 - Route de Freubuge le matin

A l'heure de pointe du matin, la voie la plus chargée est la RD990 - Route de Freubuge, avec 910 vup/h, entre le carrefour Route des Mines et Place de la Contamine. Le matin, les mouvements principaux sur la RD990 sont dirigés du centre-ville de Aime vers l'est.

935 vup/h sur la RD990 - Route de Freubuge le matin

A l'heure de pointe du soir, la voie la plus chargée est la RD990 - Route de Freubuge, avec 935 vup/h, entre le giratoire de Aime et la Route des Mines.



Les mouvements principaux sur la RD990 sont dirigés, à l'inverse du matin vers le centre-ville de Aime.

Des trafics faibles Route des Mines et Place de la Contamine

Les trafics sont faibles Routes des Mines et Place de la Contamine. Le matin, ce sont des charges de trafics similaires en entrée/sortie par la Route des Mines, le soir, plus de véhicules rentrent vers la Route des Mines.

Des carrefours en priorité à droite en limite de capacité

Le CEREMA déconseille les limitations en priorité à droite à partir de 900 véhicules/heure, cependant, les comptages étant réalisés aux heures de pointe du matin et du soir, on considère qu'en dehors des heures de pointe, les volumes de trafics sont en dessous des 900 véhicules/heures, ce qui n'est pas incompatible avec cette réglementation. De plus, la réglementation en priorité à droite est conseillée dans les secteurs de zone 30.

Prise en considération du projet de logement dans la dynamique locale

Une augmentation faible du trafic par la création de logements

Le projet de création de logements comprend 27 logements.

La population moyenne par ménage dans la commune d'Aime-La Plagne est de 2.1 habitants par ménage ce qui implique **un volume d'environ +57 habitants dans le quartier.**

Les données nationales estiment à 4, le nombre de déplacements par ménage et par jour. **En considérant la pire situation, que tous les déplacements soient réalisés quotidiennement uniquement en voiture, on obtient un volume de 226 déplacements par jour**, ce qui représente une augmentation à l'échelle du quartier de **+25 voitures en échange à l'HPM et +25 voitures en échange à l'HPS.**

Le volume de trafic généré par le projet de logement ne modifie donc pas de manière significative le volume de trafic présent sur les carrefours et ne nécessite pas un changement de réglementation des priorités à droite.

Des priorités à droite qui pourrait être réaménagées pour faciliter leurs respects

Pour autant, il nous a été indiqué que certains riverains ont des difficultés pour sortir du quartier, malgré les priorités à droite. Ces difficultés de circulation ne sont pas dues à la réglementation du carrefour : même dans le cas d'une modification des carrefours pour des cédez-le-passage du quartier vers la RD990, les véhicules en sortie du quartier auraient la capacité de s'intégrer au flux de la RD990. Les volumes de trafic ne sont donc pas responsables de la difficulté d'insertion et il n'est pas nécessaire de modifier la réglementation des carrefours (carrefour à feux).

La difficulté de respect des priorités à droite peut s'expliquer par :

- Des carrefours larges, aux caractéristiques routières, qui encouragent les véhicules sur la RD990 à ne pas freiner à l'approche du carrefour
- Une pente importante sur les deux carrefours depuis le secteur d'étude qui peut être synonyme d'inconfort pour les automobilistes qui sortent du quartier.

➤ Deux carrefours à priorité à droite très proche.

➤ Une signalétique des priorités à droite qui peut être renforcée sur la RD990, accompagnée d'une reprise des carrefours.

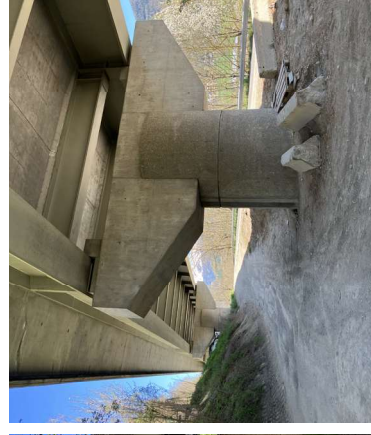
Un volume de trafic prévisionnel faible qui ne nécessite pas la création d'une nouvelle voie de sortie

Il a été réfléchi la création d'une nouvelle voie de circulation pour l'accès futur au périmètre de l'OAP (secteur A et B). **La construction de cette nouvelle voie n'est pas adaptée :**

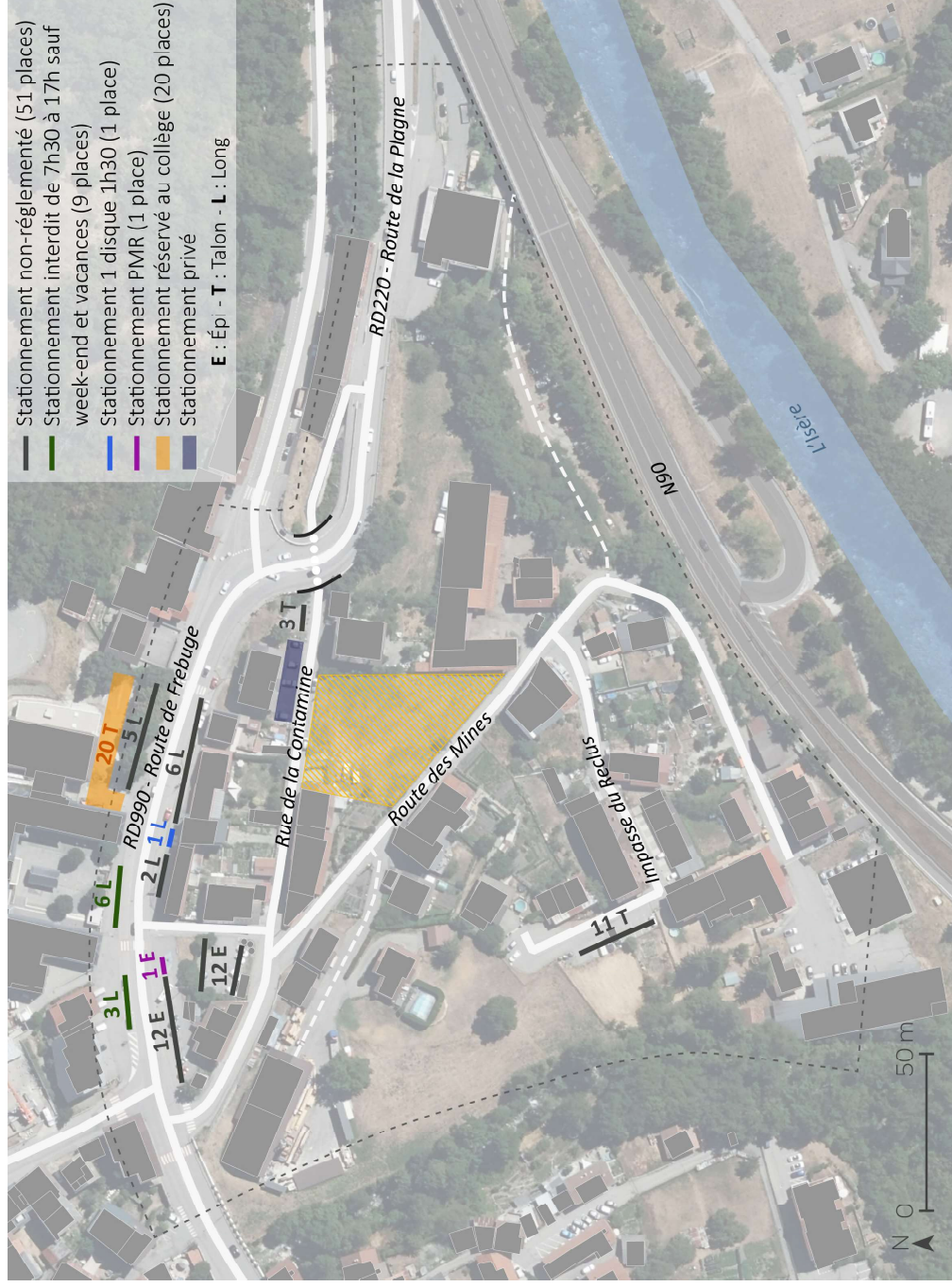
➤ Le volume de trafic généré par les nouveaux logements ne va pas créer des remontées de files sur les carrefours et des difficultés d'insertion sur la RD990 nécessitant une nouvelle voie.

➤ L'insertion de la nouvelle voie de circulation se connecterait sur la voie d'insertion de la RN90, sous le pont de celle-ci. La hauteur disponible sous le pont de la nationale est faible et ne permettrait pas le passage des poids-lourds (entreprises de charpente, toitures, etc dans le quartier), il serait donc nécessaire de conserver un accès d'entrée-sortie sur la RD990, qui resterait plus attractif pour la majorité des usagers.

➤ L'actuel chemin d'accès imaginé comme une voie de sortie n'est actuellement pas dimensionné (cf profil en travers n°2 P. 11) et nécessiterait des travaux conséquents.



Organisation des stationnements



Une offre de stationnement sur le secteur principalement non-réglémenté

Le secteur d'étude comprend **82 places de stationnement**, principalement non-réglémentées.

Peu de stationnements publics dans le quartier des Mines

La majorité des stationnements sont principalement situés le long de la route départementale 990. Un parking de 12 places est situé dans le nord du quartier, complété par 3 places de stationnement à proximité du tunnel rue de la Contamine, ainsi qu'un parking de 11 places Impasse du Reclus.

Des stationnements réglementés à proximité du collège

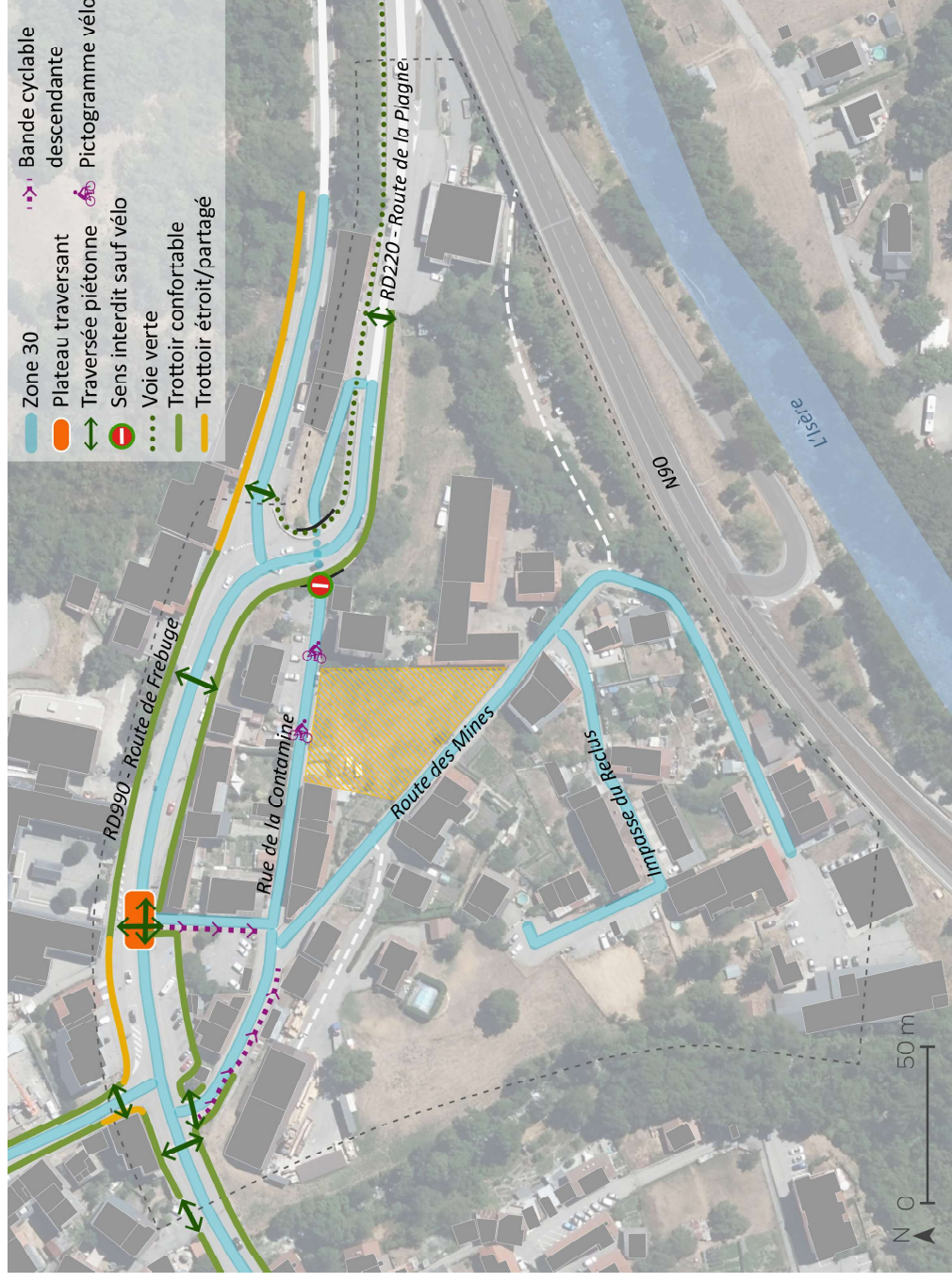
Le parking réservé au collège de 20 places est situé à proximité immédiate de l'établissement et un secteur de stationnement de 9 places est interdit dans la journée lors des périodes scolaires.

Un projet intégrant 54 stationnements

Le projet de création de logements intégrera 54 places de stationnement privé dans la parcelle, respectant la réglementation du PLU. Les entrées des parkings et des garages sont principalement situées Routes des Mines et complétées par une partie des stationnements rue de la Contamine.



Organisation des circulations des modes actifs



Des trottoirs globalement confortables le long de la RD990

Les trottoirs, à proximité du collège, le long de la route départementale sont en majorité confortables. L'intégration récente d'un plateau traversant participe à la qualité piétonne du secteur.

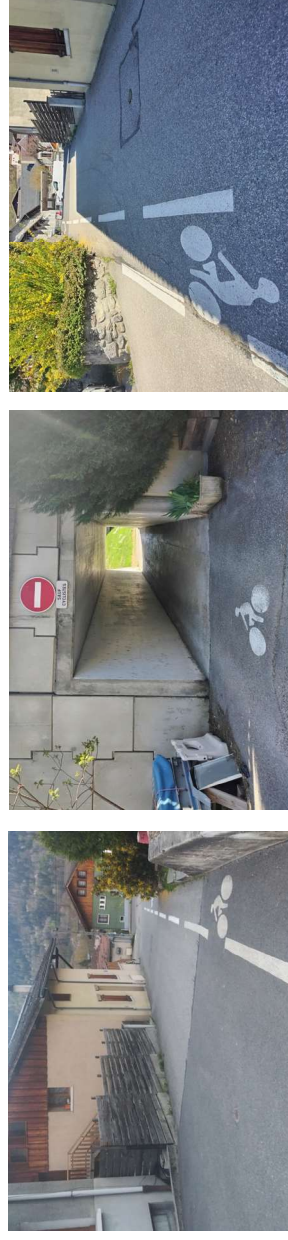
Une quasi-absence d'aménagement piéton et vélo dans le quartier des Mines

Le quartier des Mines n'est pas doté d'aménagement piéton et la réglementation en zone 30 n'est pas suffisante pour une sécurisation des cheminements piétons.

Deux bandes cyclables descendantes sont situées Place de la Contamine et Route des Mines ouest, à proximité des carrefours de la RD990. Des pictogrammes vélos sont présents rue de la Contamine. Une bande cyclable avait été installée, mais a été effacée rue de la Contamine, considérée comme accidentogène par certains riverains, trop proche des entrées des habitations. Le tunnel rue de la Contamine est interdit sauf modes actifs dans le sens ouest-est, permettant de rejoindre la voie verte le long de la Route de la Plagne.

Les stationnements vélos prévus par le projet de création de logements

Dans le secteur du projet un local vélo principal est intégré au rez-de-chaussée situé rue de la Contamine. L'offre est complétée par 16 autres emplacements dans les deux sous-sols situés Routes des Mines. Ce sont également 3 arceaux vélos qui seront installés devant l'entrée piétonne nord, rue de la Contamine pour les visiteurs.



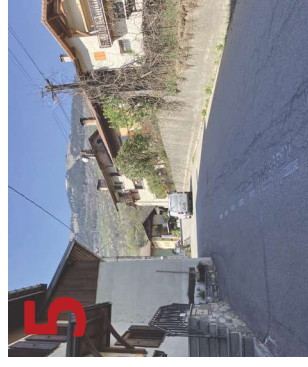
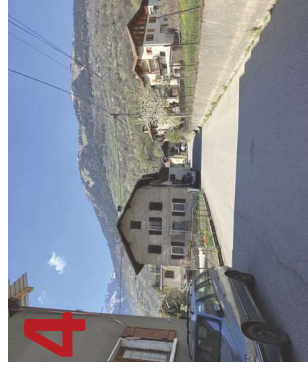
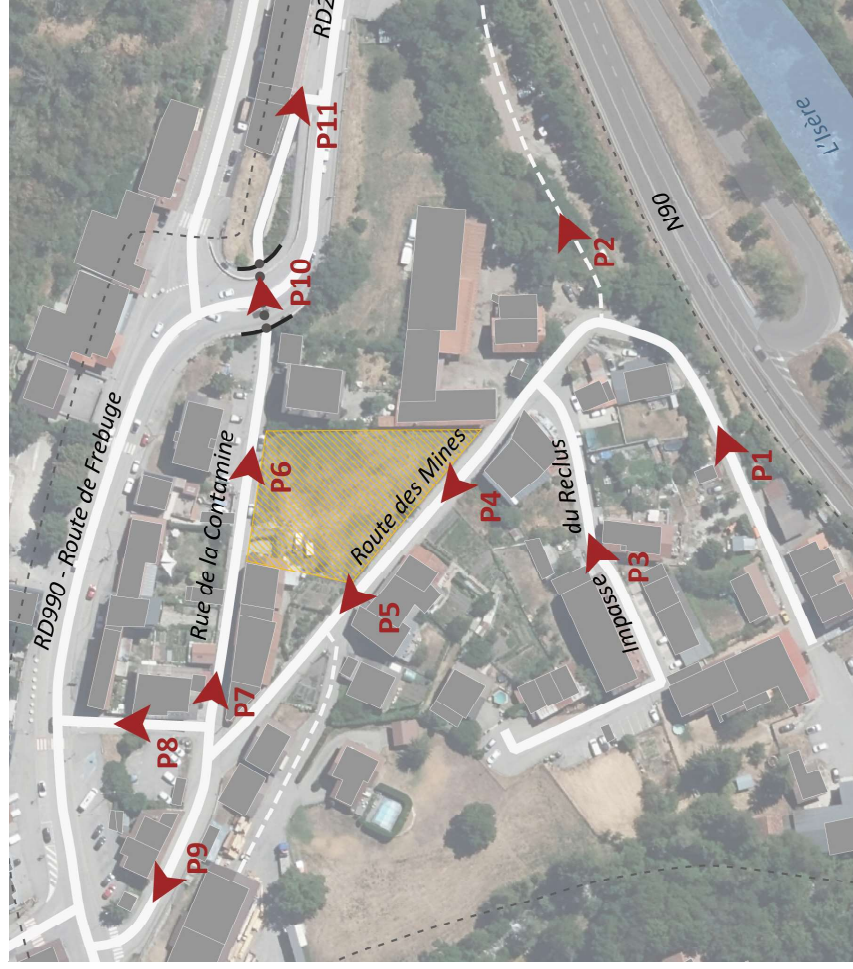
Étude de mobilité pour l'amélioration de la fluidité des carrefours et de la sécurisation en vue de la création de logements
Quartier des Mines - Aime La Plagne

Profils en travers - Villette - Route de la Piaz

Les pages suivantes illustrent les relevés des profils en travers caractéristiques, effectués *in situ*.

L'analyse des profils en travers permet :

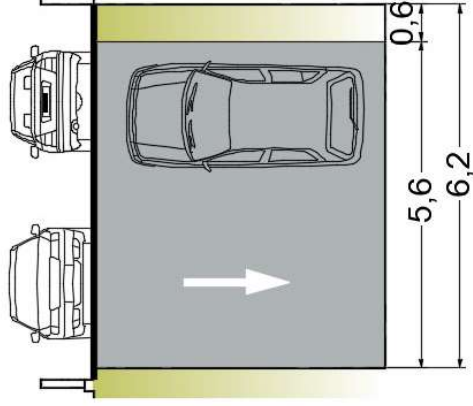
- de mettre en évidence la répartition actuelle de l'espace public au profit des divers usages et modes de transport,
- d'évaluer la cohérence entre l'aménagement, le statut actuel de l'axe et ses usages,
- de connaître le foncier disponible pour un éventuel réaménagement.



Profils en travers - Route des Mines - Impasse du Reclus - Chemin



Voirie double
sens
Bande enherbée

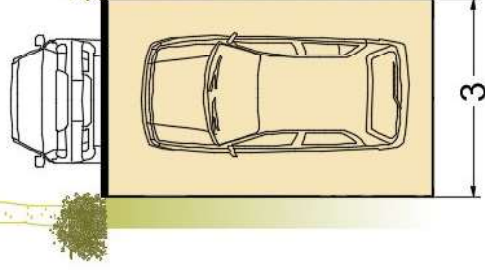


1

- Voirie à double sens de 5.6 mètres, compatible avec une limitation en zone 30.
- Absence d'aménagement pour les piétons et pour les vélos.



Chemin privé

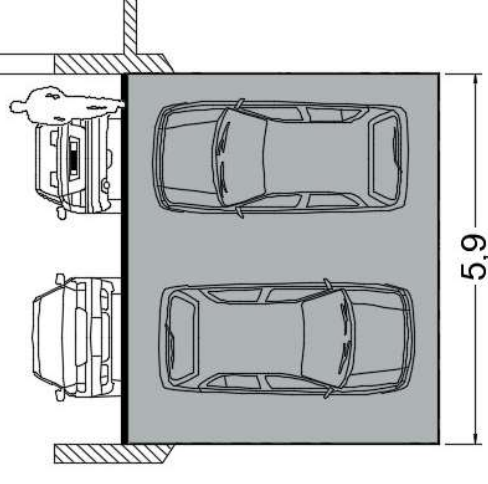


2

- Chemin privé imaginé dans le projet de logement comme pouvant être une nouvelle voie de sortie pour l'accès aux nouveaux logements.
- Chemin actuellement étroit.
- Végétation abondante sur le secteur.



Voirie double
sens



3

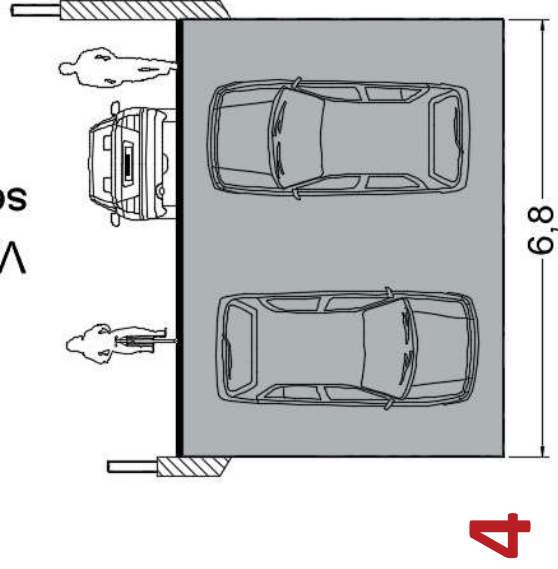
- Voirie à double sens de 5.6 mètres, compatible avec une limitation en zone 30.
- Absence d'aménagement pour les piétons et pour les vélos.

Profils en travers – Route des Mines – Rue de la Contamine



Voirie double
sens

Parcelle du projet

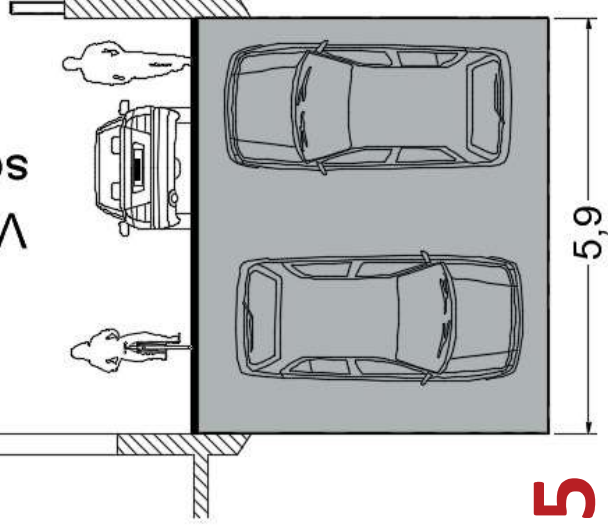


4

- Voirie très large de 6,8 mètres pour une réglementation en zone 30 et pour un secteur en impasse.
- Absence d'aménagement piéton et vélo.



Voirie double
sens



5

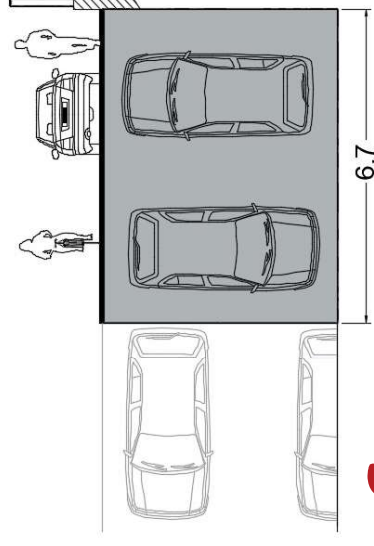
- Secteur le plus étroit de la Route des Mines.
- Voirie large de 5,9 mètres pour une réglementation en zone 30 et pour un secteur en impasse.
- Absence d'aménagement piéton et vélo.



Stationnement
privé

Voirie double
sens

Parcelle
du projet



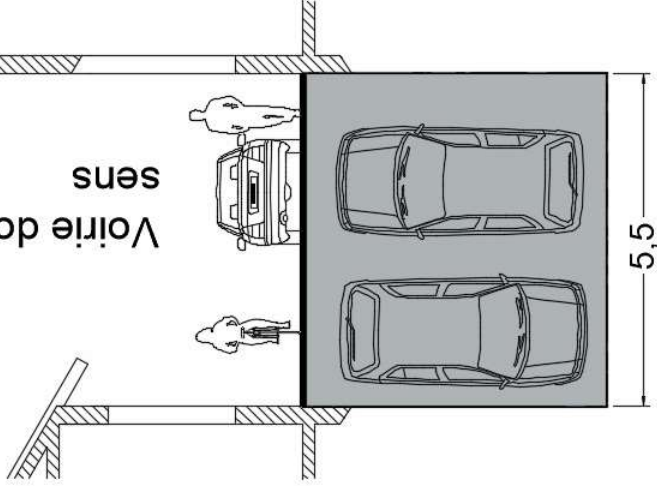
6

- Voirie très large de 6,7 mètres pour une réglementation en zone 30.
- Absence d'aménagement piéton et vélo.

Profils en travers - Rue de la Contamine - Route des Mines



Voirie double sens



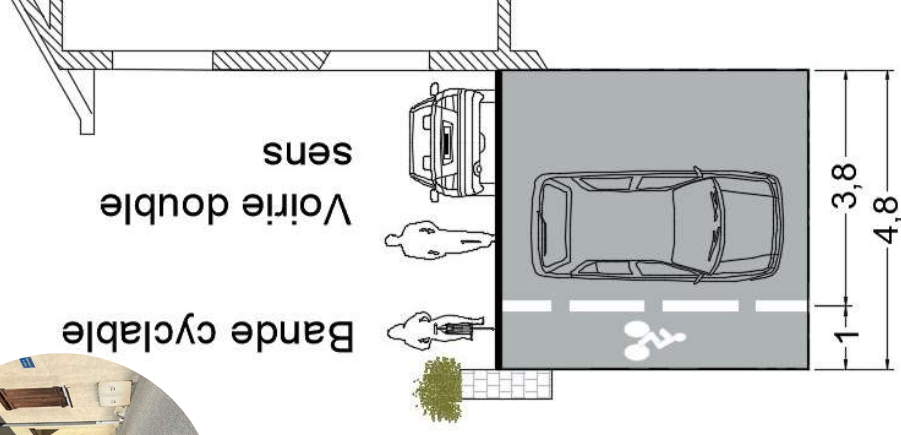
7

- Voirie adaptée de 5.5 mètres pour une réglementation en zone 30.
- Absence d'aménagement piéton et vélo.



Bande cyclable

Voirie double sens



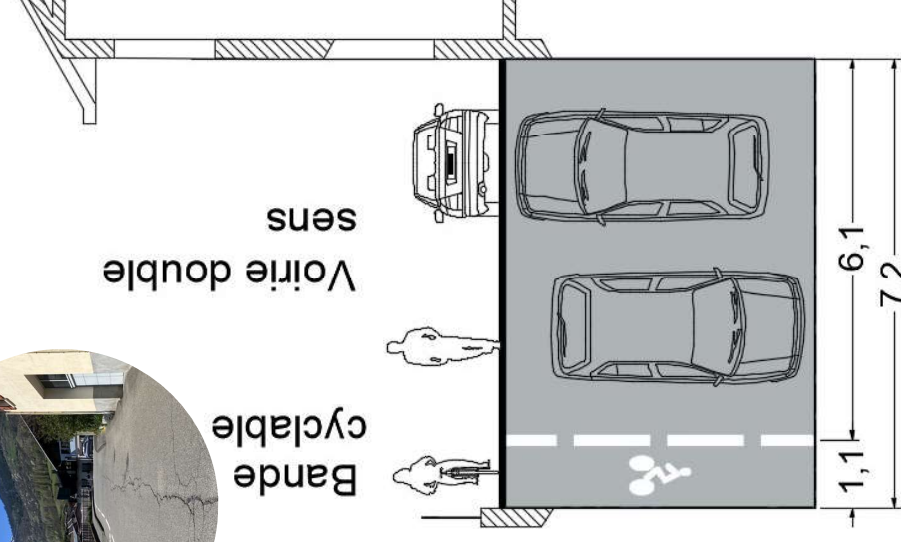
8

- Voirie étroite de 3.8 mètres en double-sens, nécessitant d'utiliser la bande cyclable par les voitures dans le cas d'un croisement de véhicules.
- Bande cyclable sens descendant étroite d'un mètre.
- Réglementation en zone 30.
- Absence d'aménagement piéton.



Bande cyclable

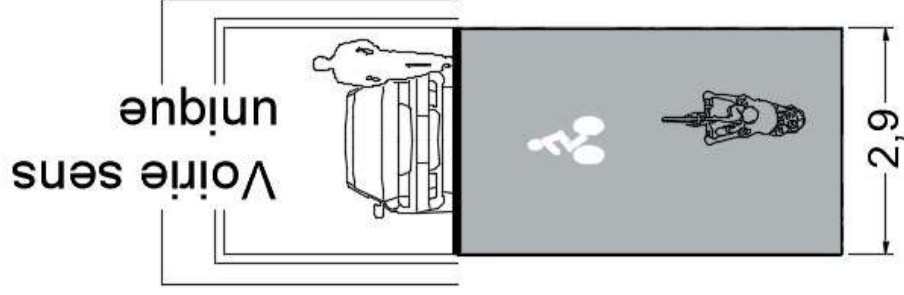
Voirie double sens



9

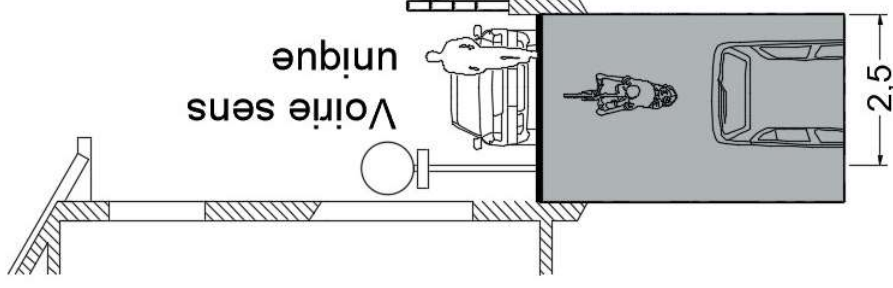
- Voirie large de 6.10 mètres en double-sens.
- Bande cyclable sens descendant conforme d'1.10 mètre.
- Réglementation en zone 30.
- Absence d'aménagement piéton.

Profils en travers - Rue de la Contamine - Route des Mines



10

- Voirie à sens unique étroite de 2.9 mètres, avec une hauteur maximum de 2 mètres.
- Marquage vélo mais absence d'aménagement complémentaire.
- Absence d'aménagement piéton.
- Limitation en zone 30.

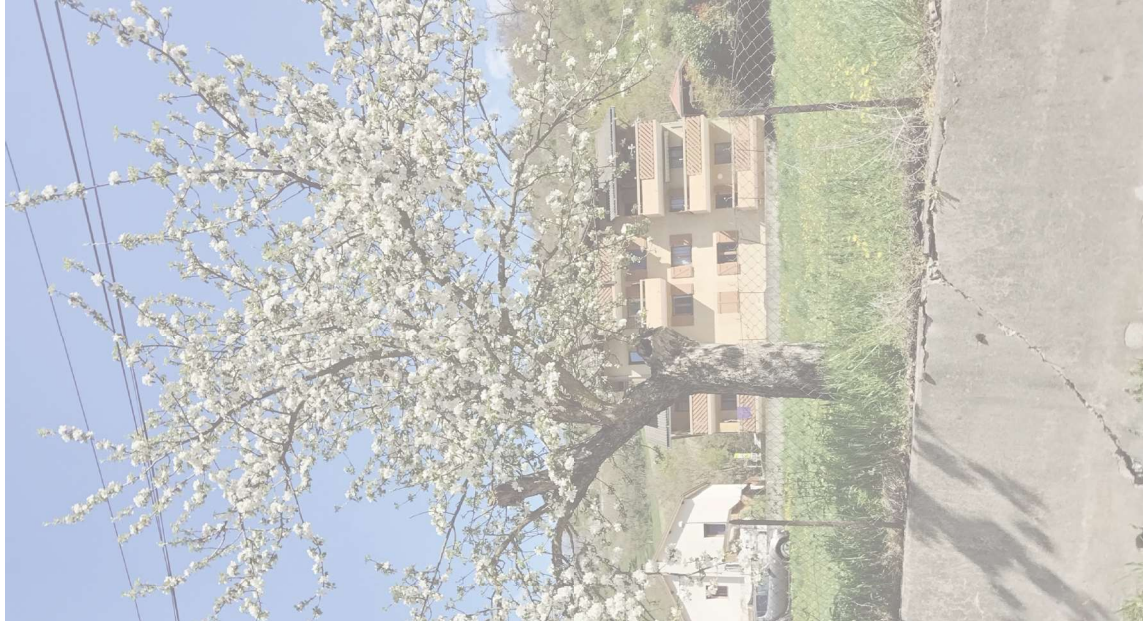


11

- Voirie à sens unique étroite de 2.5 mètres, interdite sauf riverains.
- Nécessite de traverser la voie verte pour accéder à la voirie.
- Absence d'aménagement piéton.
- Limitation en zone 30.

Synthèse du diagnostic

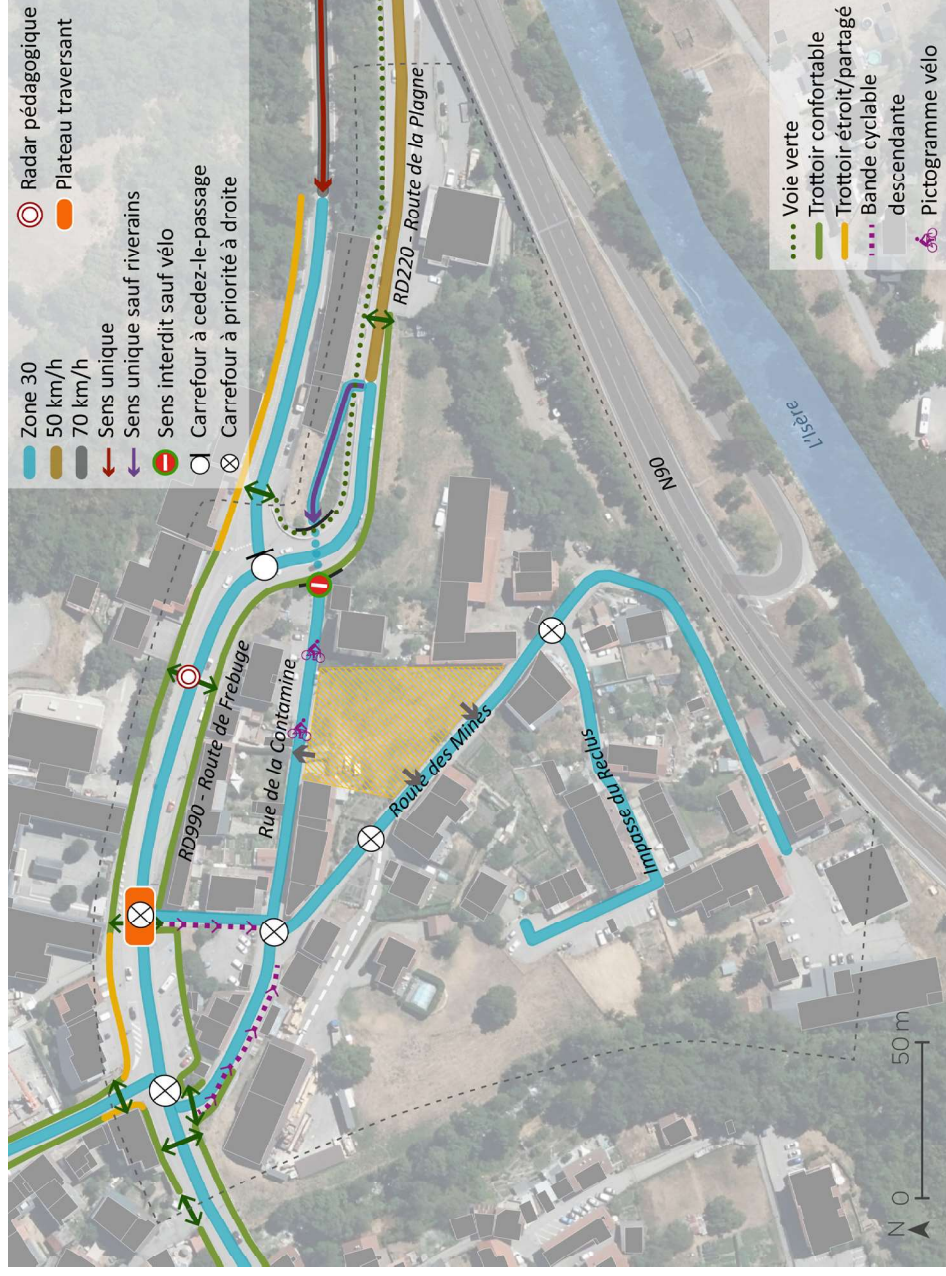
- » Un projet de 27 logements intégrant 54 stationnements, avec des accès routiers sur la rue de la Contamine et sur la Route des Mines.
- » La création d'une nouvelle voie de circulation pour l'accès au quartier au sud qui paraît inadaptée au volume de trafic projeté et qui nécessiterait tout de même des entrées/sorties par le nord (PL qui ne peuvent pas circuler sous le pont de la RN90).
- » Des riverains qui citent des difficultés à s'intégrer dans la circulation de la RD990 aux heures de pointe depuis le quartier, mais qui ne nécessite pour autant pas la modification des réglementations des carrefours, mais plutôt un réaménagement et une amélioration de la signalétique des priorités à droite.
- » Un quartier actuellement composé principalement de logements (en majorité des maisons individuelles) et d'entreprises artisanales.
- » Un secteur en zone 30 qui manque d'aménagements piétons et qui à des caractéristiques de zones de rencontre (limité à 20 km/h) et une priorité aux piétons.
- » Des carrefours réglementés en priorité à droite, en accord avec la réglementation en zone 30 même si en limite de capacité aux heures de pointe (> de 900 véhicules/heures).
- » Un secteur disposant actuellement de 3 entrées et de 2 sorties, inadaptées au volume de trafic entrant et sortant du quartier.
- » Un sens interdit sauf riverains pour rentrer dans le quartier qui manque de visibilité et qui traverse la voie verte.



DIAGNOSTIC

SCÉNARIOS

Scénario 1 - Conservation de la situation actuelle



- Conservation de l'organisation des circulations actuelles : deux entrées/sorties par la Route des Mines et par la Place de la Contamine et conservation de l'entrée Est par l'interdit sauf riverains.
- Aucune modification de la situation actuelle.

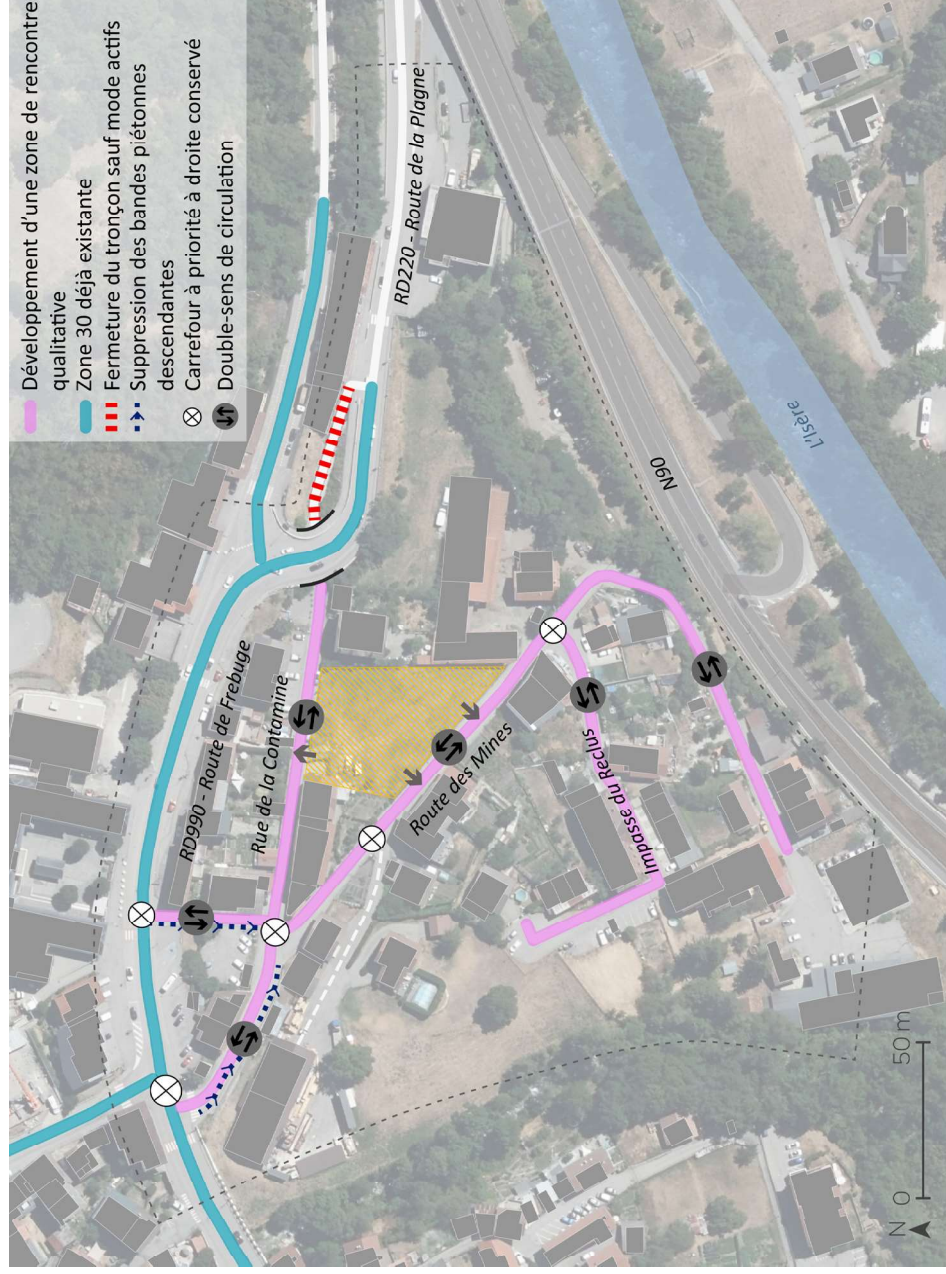
Avantages

- ▷ Pas de modification des pratiques des riverains actuellement.
- ▷ Absence de travaux/absence de coût.

Inconvénients

- ▷ Pas d'amélioration pour la circulation des modes actifs (principalement pour les piétons).
- ▷ Encouragement d'une circulation des VL et des PL par tous les itinéraires.
- ▷ Légère augmentation des difficultés de sorties sur les carrefours en priorité à droite sur la RD990.

Scénario 2 - Apaisement du quartier



Inconvénients

- ▷ Nécessite la suppression potentielle d'une place de stationnement pour permettre le demi-tour des riverains engagés rue de la contamaine.
- ▷ Légère augmentation des difficultés de sorties sur les carrefours en priorité à droite sur la RD990.

➤ Suppression de la circulation sur le tronçon à l'est du tunnel de la rue de la Contamine, permettant actuellement aux riverains de rentrer dans le quartier par l'est.

➤ Secteur qui est accidentogène :

- × Manque de visibilité pour les modes actifs qui s'engage depuis la rue de la Contamine Est dans un tunnel qui est particulièrement étroit (2.9 mètres de largeur).
- × Traversée de la voie verte le long de la RD220 pour les véhicules qui rentrent par le tunnel vers la rue de la Contamine.

➤ Mise en impasse de la rue de Contamine, le tunnel n'est accessible que pour les modes actifs.

Avantages

- ▷ Suppression de la traversée des véhicules motorisés sur la voie verte le long de la RD220.
- ▷ Sécurisation des modes actifs depuis la rue de la Contamine pour rejoindre la voie verte.
- ▷ Pas de contraintes majeures pour les riverains qui accèdent par les entrées sur la RD990.
- ▷ Travaux minimums (modification d'un panneau de signalétique et intégration d'un plot limitant l'accès VL).

Scénario 2 - Développement d'une zone de rencontre - Mise en impasse

La zone de rencontre (extraits du Code de la route)

Dispositif réglementaire apparu en 2008 dans le code de route français.

«Il est intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30».

«L'objectif est la **création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante**. Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. **Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules**. Le stationnement et la circulation des cars sont compatibles et organisés.»

«S'applique sur les lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés».

«Cela concerne fréquemment les secteurs commerciaux, de concentration de services publics, les quartiers historiques aux rues étroites, les rues résidentielles lorsque le quartier est peu perméable aux déplacements du reste de l'agglomération».

Aménagement type de zone de rencontre

La zone de rencontre est caractérisée par un **revêtement homogène de façade** et **une altimétrie plane** sur l'ensemble de l'espace public. **L'espace accessible à l'automobile peut être délimité** par un mobilier adapté (barrières, potelées ...) ou détourné (bancs, jardinières, arceaux à vélo...). Le stationnement est systématiquement marqué, préférentiellement de manière discrète.

À retenir

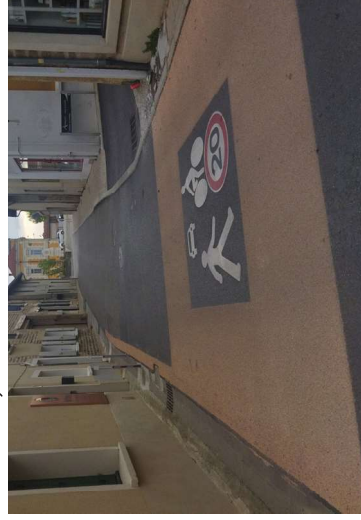
- Tous les usagers peuvent circuler sur la zone de rencontre, mais les piétons sont prioritaires sur les autres véhicules.
- Le stationnement des véhicules motorisés est autorisé sur les emplacements prévus.
- La circulation et le stationnement des vélos sont autorisés
- La vitesse maximale autorisée pour tous les véhicules est de 20 km/h.



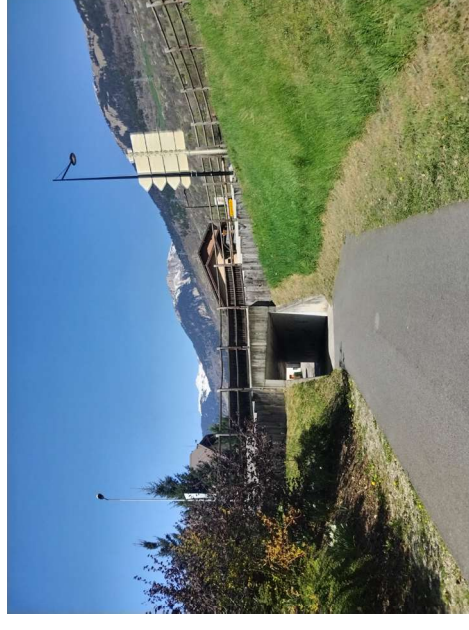
Hameau de Cervonnex (St-Julien-en-Genevois) 74



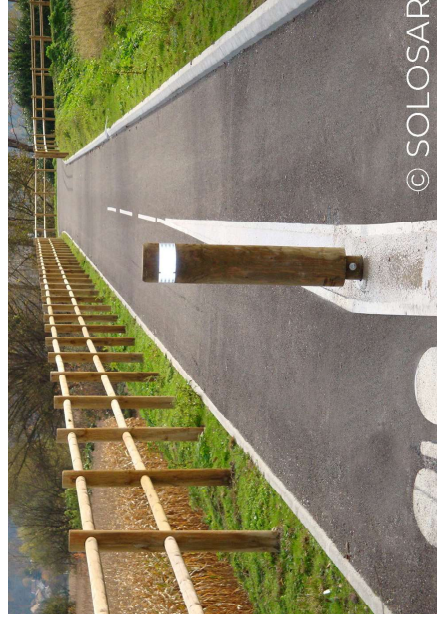
Metz (Fleurissement des rues en coordination avec les riverains).



Anneyron (26)

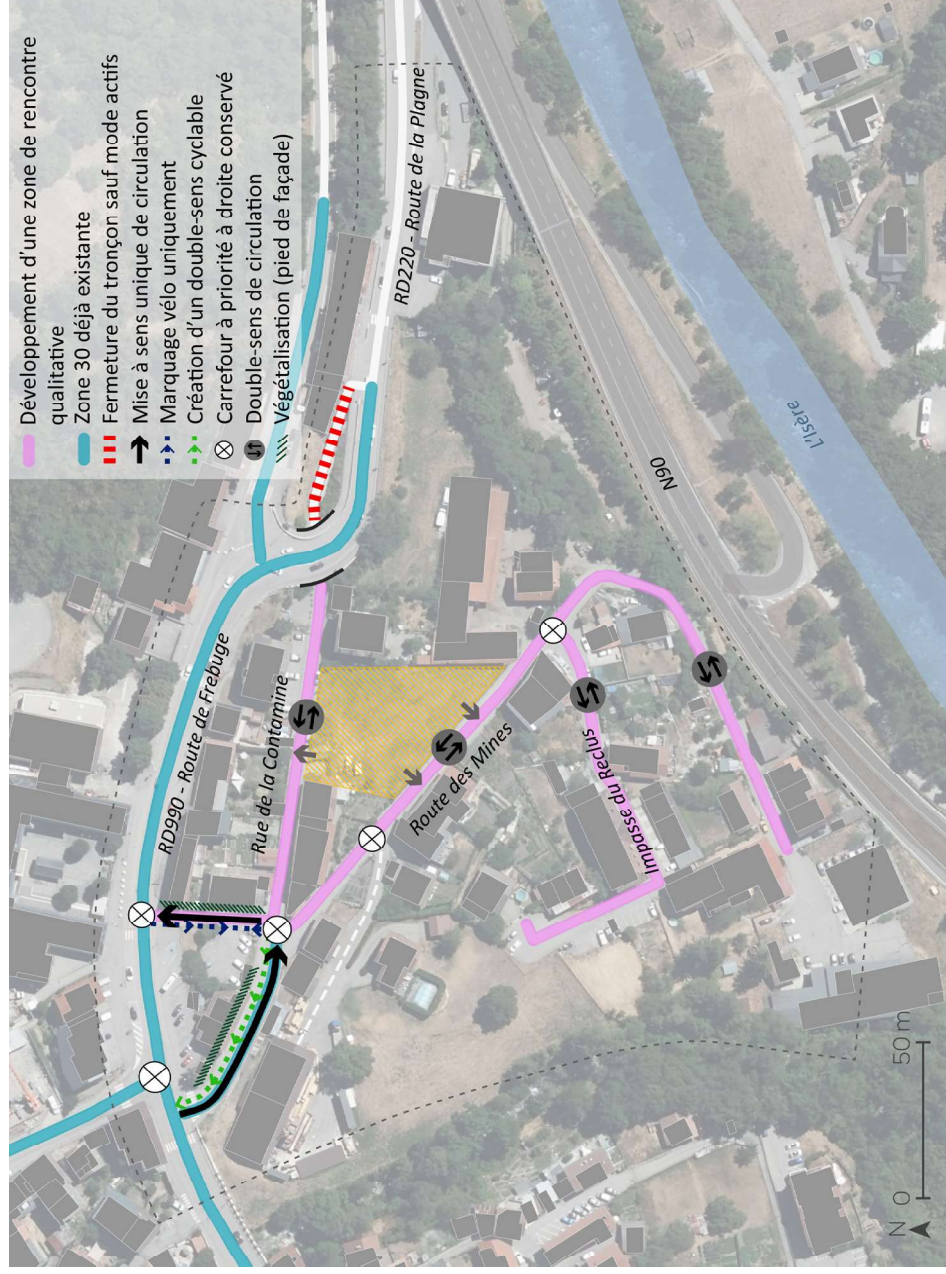


- Fermeture de cette entrée dans le quartier pour les véhicules motorisés par une borne qui peut être amovible.
- Garder la possibilité de circulation dans les deux sens pour les modes actifs (vélo et piétons).



© SOLOSAR

Scénario 3 - Un quartier à l'échelle piétonne et cyclable



- Création d'une boucle de sens unique pour l'accès au quartier :
 - × Entrée en sens unique par la Route des Mines
 - × Sortie en sens unique par la Place de la Contamine.
- Le volume de circulation concentré en sortie Place de la Contamine n'est pas contre-indiqué
- Création d'aménagement piétons et vélos qualitatifs sur les deux voiries à sens unique (cf page suivante).

Avantages

- Réduction d'un point de conflit par la suppression d'un des deux carrefours en priorité à droite sur la RD990 : simplification des sorties des riverains malgré l'augmentation du trafic par le nouveau projet de logements.
- Sortie des véhicules sur le carrefour Place de la Contamine, actuellement sur le plateau : secteur ayant la vitesse la plus réduite.
- Réduction de l'emprise du carrefour Route de Mines - RD990 (actuellement surdimensionné).
- Modification moyenne des pratiques des riverains.
- Amélioration de la qualité de ces rues pour les modes actifs (cf page suivante).

Inconvénients

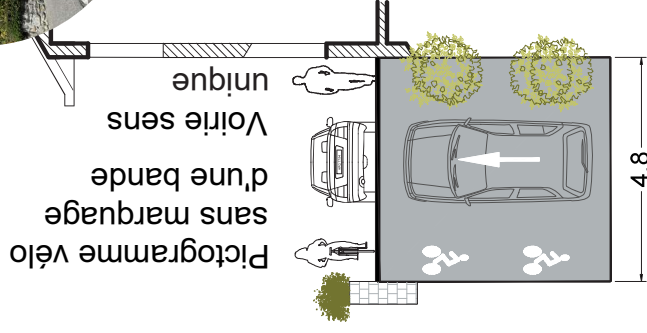
- Nécessite des aménagements complémentaires sur les deux voiries pour ne pas uniquement créer une voirie à sens unique trop large.
- Améliorer la visibilité depuis la sortie de la Place de la Contamine.

Choix du sens de circulation de la boucle de sens unique :

- Il est d'usage de créer des boucles de sens unique dans le sens anti-horaire : limitant le nombre de points de conflit dans les carrefours (les véhicules rencontrent des véhicules venant depuis leur droite, conformément aux habitudes routières).
- La modification du sens de circulation n'empêche pas le ramassage des poubelles à l'angle de la place des Contamine et de la Route des Mines.

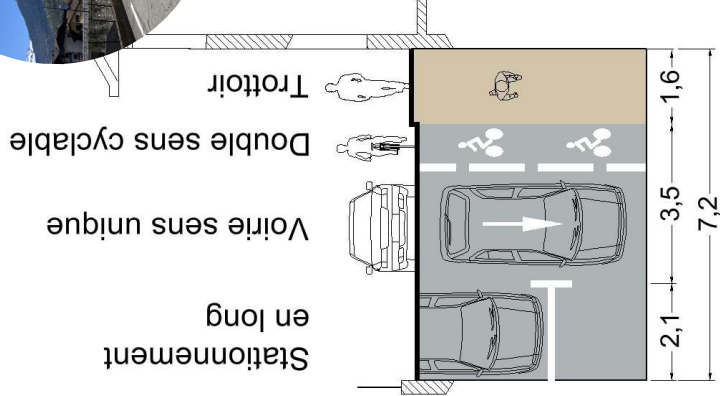
Scénario 3 - Un quartier à l'échelle piétonne et cyclable

Profil P8 - Place de la Contamine



- Réglementation en zone de rencontre.
- Actuellement la voirie est à double-sens avec une largeur qui ne permet pas le croisement de deux véhicules. Mise à sens unique dans le sens sud-nord.
- La zone de rencontre a pour objectif un partage de la chaussée, supprimant les bandes piétonnes en préférant uniquement les pictogrammes vélos.
- La végétalisation en pied de façade participe à une réduction des vitesses et donne une visibilité à la présence piétonne.

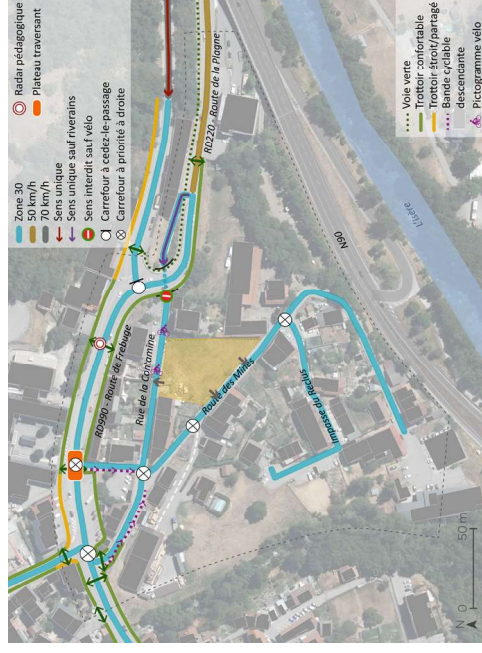
Profil P9 - Route des Mines



- Réglementation en zone 30 comme actuellement.
- La voirie est actuellement à double-sens et très large sans offrir pour autant de qualité piétonne.
- Mise à sens unique dans le sens nord-sud qui permet la création de stationnements en long (environ 8 places).
- Intégration de pictogrammes vélos pour le marquage d'un double sens cyclable.
- Intégration d'un trottoir confortable d'1.60 mètre permettant l'accès aux habitations, pouvant également intégrer de la végétation en pied de façade sur les secteurs sans stationnements.

Synthèse des scénarios

Scénario 1 - Conservation de la situation actuelle



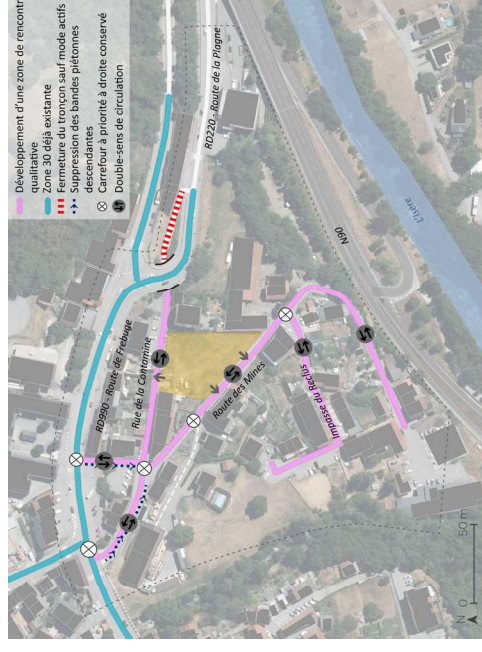
Avantages

- ▷ Pas de modification des pratiques des riverains actuellement.
- ▷ Absence de travaux/absence de coût.

Inconvénients

- ▷ Pas d'amélioration pour la circulation des modes actifs (principalement pour les piétons).
- ▷ Encouragement d'une circulation des VL et des PL par tous les itinéraires.
- ▷ Légère augmentation des difficultés de sorties sur les carrefours en priorité à droite sur la RD990.

Scénario 2 - Apaisement du quartier



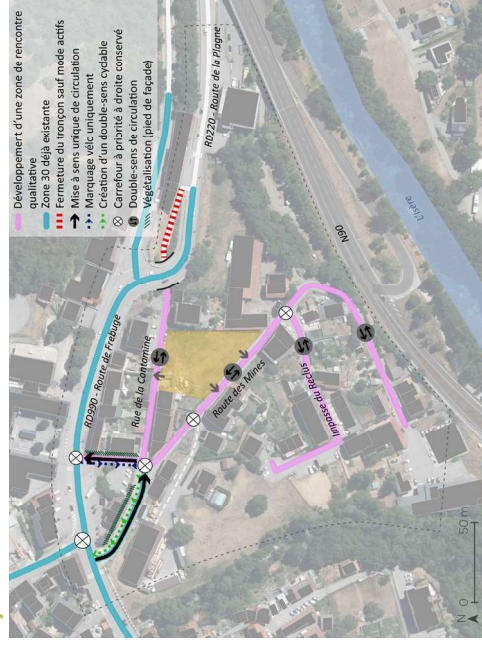
Avantages

- ▷ Suppression de la traversée des véhicules motorisés sur la voie verte le long de la RD220.
- ▷ Sécurisation des modes actifs depuis la rue de la Contamine pour rejoindre la voie verte.
- ▷ Pas de contraintes majeures pour les riverains qui accèdent par les entrées sur la RD990.
- ▷ Travaux minimums (modification d'un panneau de signalétique et intégration d'un plot limitant l'accès VL).

Inconvénients

- ▷ Nécessite la suppression potentielle d'une place de stationnement pour permettre le demi-tour des riverains engagés rue de la contamine.
- ▷ Légère augmentation des difficultés de sorties sur les carrefours en priorité à droite sur la RD990.

Scénario 3 - Un quartier à l'échelle piétonne et cyclable



Avantages

- ▷ Réduction d'un point de conflit par la suppression d'un des deux carrefours en priorité à droite sur la RD990 : simplification des sorties des riverains malgré l'augmentation du trafic par le nouveau projet de logements.
- ▷ Sortie des véhicules sur le carrefour Place de la Contamine, actuellement sur le plateau : secteur ayant la vitesse la plus réduite.
- ▷ Réduction de l'emprise du carrefour Route de Mines - RD990 (actuellement surdimensionné).
- ▷ Modification moyenne des pratiques des riverains.
- ▷ Amélioration de la qualité de ces rues pour les modes actifs.

Inconvénients

- ▷ Nécessite des aménagements complémentaires sur les deux voiries pour ne pas uniquement créer une voirie à sens unique trop large.
- ▷ Améliorer la visibilité depuis la sortie de la Place de la Contamine.



Contact :

Adelyse STUMMER, Cheffe de projet mobilité - a.stummer@arter-agence.fr