



SAINT-ÉTIENNE
la métropole **SÉM**

APPROBATION : 05/10/2020
MODIFICATION :



Plan Local d'Urbanisme

Orientations
d'aménagement et de
programmation

Sommaire

Sommaire	3
Cadre réglementaire	5
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de Rive-de-Gier	6
Secteur Grange Burlat	8
Contexte	8
Atouts – contraintes	9
Principes d'aménagement – ilots urbanisables	9
Principes de desserte interne du site :	10
Principes d'aménagements – Schéma d'OAP	11
Programmation et organisation du bâti	12
Stationnement	12
Insertion paysagère et trame verte urbaine	13
Gestion des eaux pluviales	14
Espace de gestion des déchets	15
Secteur Egarande	16
Principes d'aménagements – Schéma d'OAP	16
Contexte	17
Atouts – contraintes	17
Programmation et organisation du bâti	17
Principes de desserte interne du site :	18
Stationnement	18
Insertion paysagère et trame verte urbaine	18
Gestion des eaux pluviales	18
Espace de gestion des déchets	19
Secteur Versailles	20
Principes d'aménagements – Schéma d'OAP	20
Contexte	21
Atouts – contraintes	21
Programmation et organisation du bâti	21
Principes de desserte interne du site :	21
Stationnement	22
Insertion paysagère et trame verte urbaine	22
Gestion des eaux pluviales	22
Espace de gestion des déchets	22
Secteur plateau du Marthoret	23
Contexte	23
Atouts – contraintes	23
Principes d'aménagement – ilots urbanisables	24
Principes de desserte interne du site :	24
Principes d'aménagements – Schéma d'OAP	26
Programmation et organisation du bâti	26
Stationnement	27
Insertion paysagère et trame verte urbaine	28
Espace de gestion des déchets	28
Gestion des eaux pluviales	29

OAP thématique modes actifs

Principes généraux d'aménagement des voies cyclables	30
Principes d'aménagement cyclables en fonction du contexte	31
Dans les espaces urbains :	31
Dans les espaces de transition ville et campagne :	31
Dans les espaces naturels et chemins agricoles	31
Carrefours, ronds-points, franchissements et traversées	31
Principes d'aménagement des espaces piétonniers	32
Principales orientations à l'échelle de la ville de Rive de Gier	32

Cadre règlementaire

Le Plan Local d'Urbanisme peut comporter des orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Définition des OAP (extrait des articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme)

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. »

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

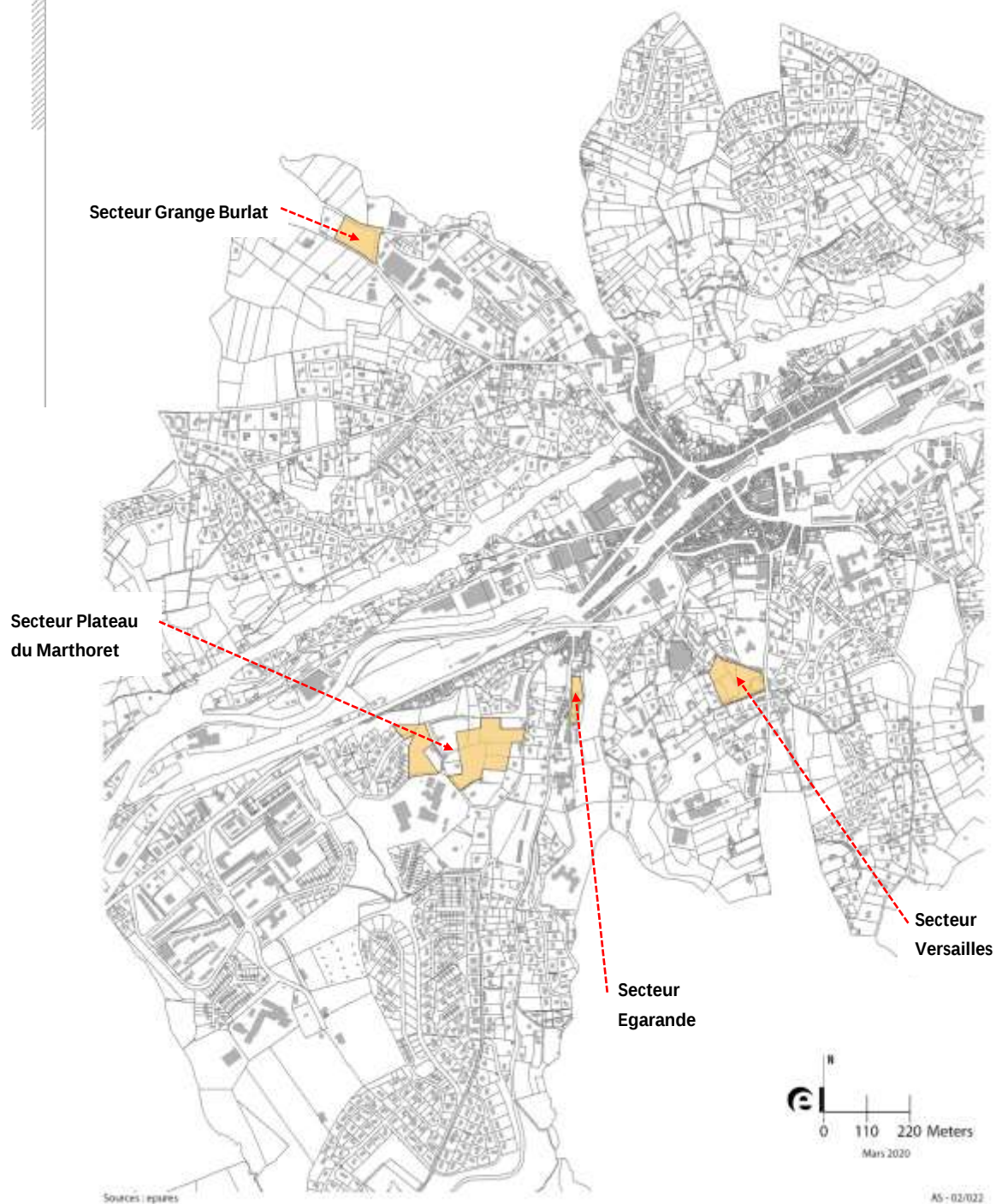
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de Rive-de-Gier

Des OAP sont définies dans le PLU de Rive-de-Gier pour guider l'aménagement de plusieurs secteurs à enjeu :

- Secteur Grange Burlat
- Secteur Egarande
- Secteur Versailles
- Secteur Plateau du Marthoret
- Modes actifs

Localisation des périmètres d'Orientation d'aménagement et de Programmation

PLU Rive de Gier



Secteur Grange Burlat



Contexte

Le secteur Grange Burlat est situé à proximité immédiate du lycée Georges Brassens, sur les coteaux des Monts du Lyonnais, en direction de Genilac.

Le site est délimité par la route de Saint-Genis (RD 6) puis le chemin de Grange Burlat, au Nord et des constructions existantes à l'Est et à l'Ouest. Il s'étend principalement le long du chemin de Grange Burlat.

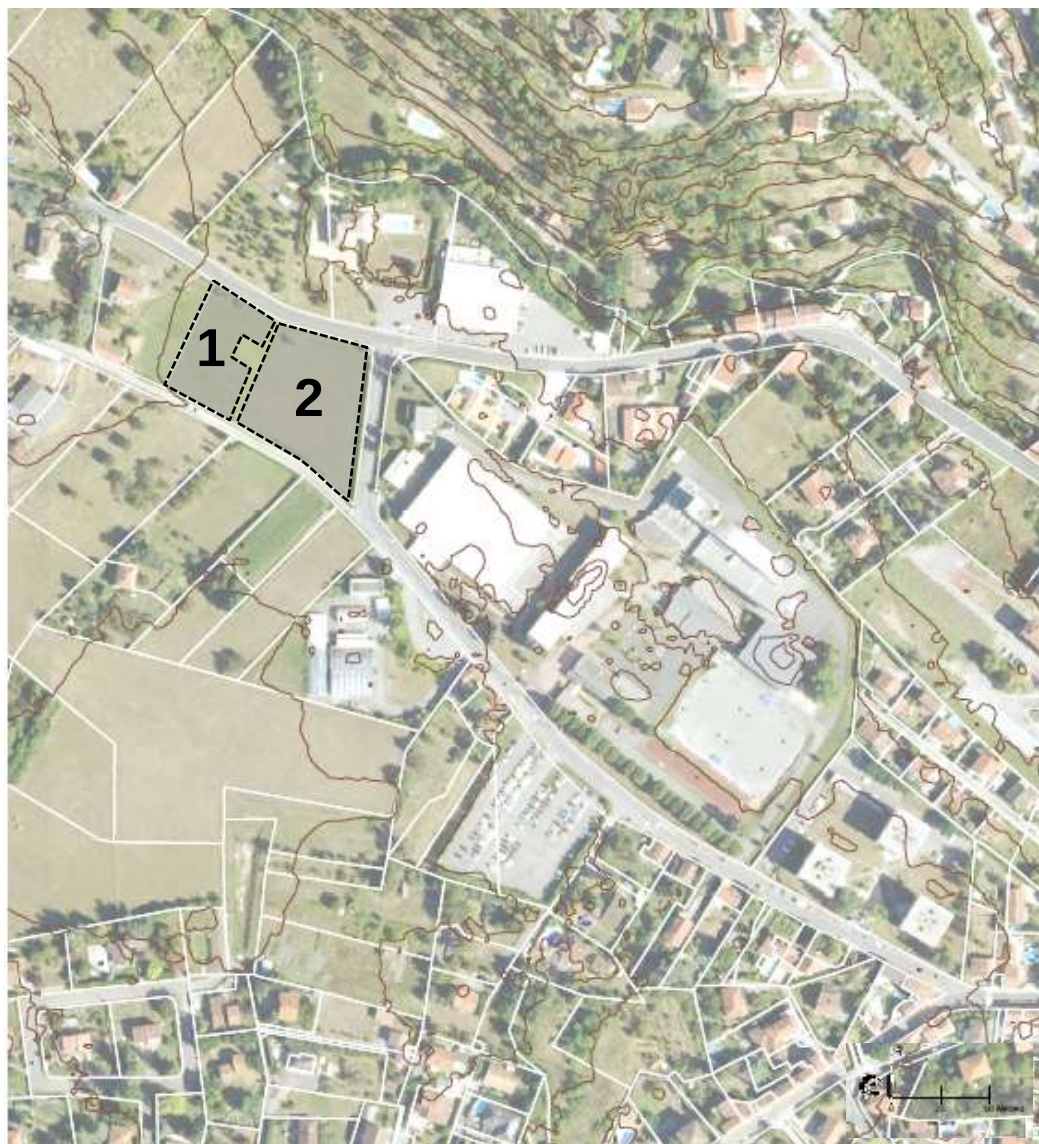
Le site est partiellement occupé par des serres, un retournement pour le bus scolaire et le parking du lycée. Les serres n'ont pas vocation à rester sur ce site.

Atouts – contraintes

Le secteur présente de nombreux atouts :

- Faible pente orientée Sud-Ouest et disposant donc d'une bonne orientation,
- Vues dégagées sur le Pilat et la vallée du Gier,
- Proximité d'équipements d'envergure comme le lycée Georges Brassens,
- Desserte partielle par la ligne 47 (horaire scolaire) qui relie La Cula à la gare routière de Rive-de-Gier.

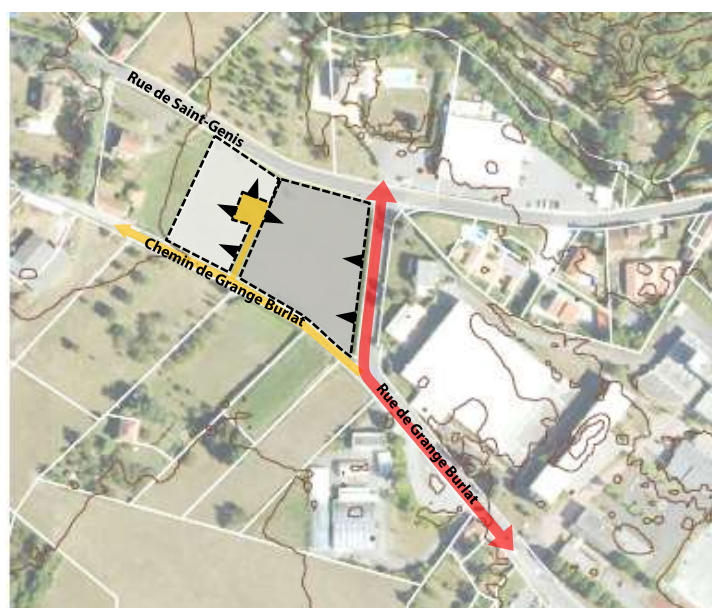
Principes d'aménagement – ilots urbanisables



Principes de desserte interne du site :

Le secteur est décomposé en 2 ilots constructibles.

Une voie de desserte, devra être créée depuis le chemin de Grange Burlat afin de permettre la desserte des ilots 1 et 2.



- Voie principale
- Voie secondaire – venelle apaisée
- Accès aux ilots

La rue de Grange Burlat constitue l'axe principal et devra rester équipée de deux trottoirs pour assurer les continuités piétonnes.

Le chemin de Grange Burlat ainsi que la nouvelle voie de desserte sont des axes secondaires de desserte des nouvelles constructions. Ces voies de desserte seront des voies partagées à caractère rural (espace piéton, cycle et chaussée au même niveau pouvant être matérialisé par un matériau différent).



Principes d'aménagements – Schéma d'OAP



* Le nombre de logements est donné à titre indicatif, l'objectif est de s'en approcher mais pourra être adapté en fonction du projet urbain.

Programmation et organisation du bâti

D'une superficie d'environ 5600 m², le site est destiné à accueillir environ 17 logements et tendre vers une densité moyenne de 30 logements/ha. 35% des logements devront être accessibles socialement, soit environ 6 logements.

L'îlot 1 sera prioritairement occupé par des logements individuels purs en R+1, permettant une transition douce avec les espaces environnants. L'îlot est destiné à accueillir 3 logements.

Les constructions sur l'îlot 1 s'implanteront dans une bande de 5m maximum depuis la limite avec la voie nouvelle et/ou la placette de retournement qui seront créées afin de respecter un alignement cohérent. En limite séparative, il sera privilégié une implantation en limite Nord afin de ménager les espaces de jardins au Sud et à l'Ouest.

L'îlot 2 accueillera du logement type intermédiaire (environ 14 logements) en R+2 maximum. Les bâtiments devront créer un front bâti sur rue (voie nouvelle + rue Grange Burlat) afin de structurer l'espace public et de ménager un cœur d'îlot vert.



Stationnement

Pour les logements individuels purs ou individuels groupés, le stationnement doit être assuré au sein de la propriété privée, en dehors des espaces publics ou sous forme de petit parking collectif privatif.

Pour les logements intermédiaires, les stationnements seront gérés prioritairement sur la partie Nord de l'îlot afin de préserver un cœur d'îlot en espace vert collectif.

Il sera prévu 2 places par logements, pour l'ensemble des types de logement, en raison de l'absence d'une desserte en transport en commun performante.

Les aires de stationnement collectives seront traitées en matériaux perméables pour limiter l'imperméabilisation des sols.



Insertion paysagère et trame verte urbaine

Pour l'ensemble des ilots, les limites avec les espaces publics doivent être traitées qualitativement et les espaces de recul par rapport aux voies et espaces publics doivent bénéficier d'aménagements paysagers. Les haies doivent être composées d'un minimum de 3 essences différentes et peuvent être doublées éventuellement d'une clôture, sous condition qu'elle soit dissimulée dans la haie.

La hauteur des clôtures est limitée à 1,80 m. Elles devront être traitées en harmonie avec les clôtures limitrophes (hauteur, couleur, composition). Les murs auront une hauteur maximale d'1m et pourront éventuellement être surmonté d'un grillage.

A l'échelle de l'opération, un minimum de 20% d'espaces verts devront être aménagés (espaces verts collectifs, jardins partagés, etc.).

Les haies, arbres isolés et alignements existants et identifiés sur le schéma d'orientation d'aménagement et de programmation devront être préservés.

Les murets existants devront également être conservés et remis en état.

Gestion des eaux pluviales



■ Secteur d'espaces verts à privilégier pour la gestion des eaux pluviales

➡ Sens de ruissellement des eaux pluviales

Sous réserve de la capacité des sols à infiltrer, les eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle ou à l'échelle de l'opération d'aménagement et prioritairement par infiltration. Les espaces verts seront le support d'une gestion des eaux pluviales aériennes sous forme de noues paysagères ou modelé de terrain.

A défaut, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales s'il existe, dans le fossé ou le ruisseau le plus proche en cas d'absence de réseau d'eaux pluviales communal ou de contraintes topographiques importantes.

Dans le cas de toiture-terrasse, ces dernières devront être végétalisées afin de permettre une récupération des eaux pluviales.

D'autre part, il sera privilégié une récupération des eaux pluviales pour les réutiliser pour l'arrosage des jardins et espaces verts. Les cuves de récupération des eaux pluviales devront être enterrées.

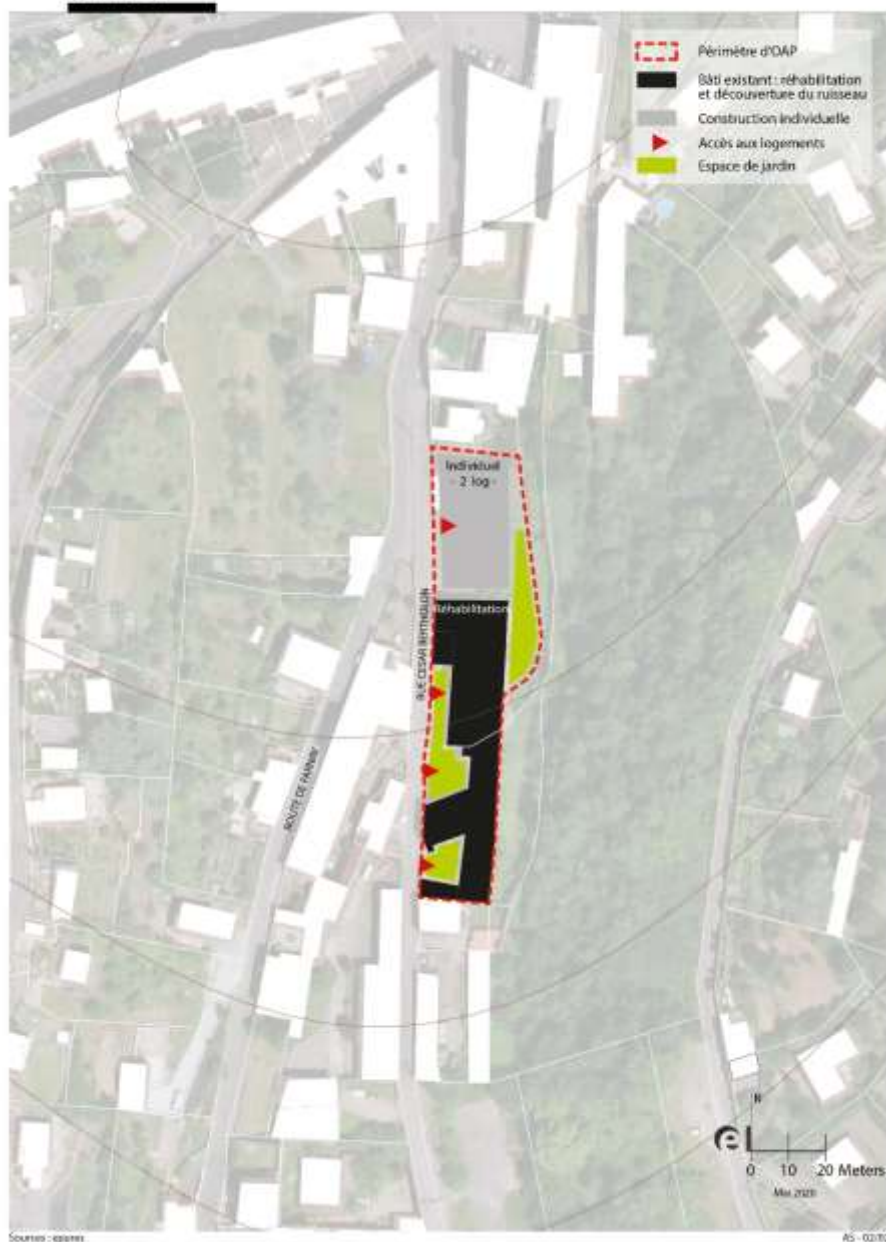


Espace de gestion des déchets

Un espace collectif opaque pour la gestion des déchets des habitants. L'espace pourra être ombragé (végétation ou abriter par un mur de bâti situé au sud de la structure) pour limiter la chaleur pouvant créer des nuisances. Cet espace de gestion des déchets accueillera des conteneurs mutualisés : ordures ménagères, tri sélectif, déchets verts).

Conteneurs à intégrer:





Contexte

Le secteur Egarande est situé entre la rue César Bertholon et le ruisseau de l'égarande qui est un affluent du Gier.

Le site est en grande partie occupé par des anciens bâtiments à usage économique.

Atouts – contraintes

Le secteur présente de nombreux atouts :

- Faible pente,
- Proximité du cours d'eau de l'égarande et d'une balme boisée.

Le secteur présente également quelques contraintes :

- Accessibilité par une voie très étroite,
- Fond de parcelle inondable.
- Du bâti existant qui couvre en partie le ruisseau d'Egarande.

Programmation et organisation du bâti

D'une superficie d'environ 2800 m², le site est destiné à accueillir environ 10 logements et tendre vers une densité moyenne de 35 logements/ha.

Ce site présente deux parties distinctes : une partie composée de bâtiments existants, une autre au nord composée de parcelles libres de construction.

1. Concernant les bâtiments existants sur site, le projet devra concilier leur réhabilitation en vue d'une transformation en logements, et la découverte du ruisseau Egarande, ainsi que la renaturation de ses berges. Le projet sur la partie déjà construite devra donc prendre en compte la situation exacte du ruisseau, qui passe en partie sous ces anciens bâtiments et veiller à sa découverte et sa renaturation. Ainsi, une partie du site pourra être démolie et en partie reconstruit. Cette reconstruction devra cependant préserver le ruisseau découvert et ses berges. L'objectif d'accueil d'environ 10 logements (densité de 35log/ha) sur l'ensemble du site sera modulé pour prendre en compte cette contrainte.
2. En complément de la réhabilitation des bâtiments existants, 1 à 2 maisons individuelles pourront être construites sur les espaces libres du tènement. Elles s'implanteront préférentiellement proche de la rue César Bertholon pour s'éloigner le plus possible du ruisseau de l'Egarande.

Principes de desserte interne du site :

La desserte des futurs logements se fait directement depuis la voie César Bertholon.

Les accès devront être dans la mesure du possible mutualisés.

Stationnement

Le stationnement doit être assuré au sein de la propriété privée sous forme de petits espaces de parking collectif privatif.

Les espaces de stationnement seront traités en matériaux perméables pour limiter l'imperméabilisation des sols.

Insertion paysagère et trame verte urbaine

Les limites avec les espaces publics doivent être traitées qualitativement et les espaces de recul par rapport aux voies et espaces publics doivent bénéficier d'aménagements paysagers. Les haies doivent être composées d'un minimum de 3 essences différentes et peuvent être doublées éventuellement d'une clôture, sous condition qu'elle soit dissimulée dans la haie.

A l'échelle de l'opération, un minimum de 20% d'espaces verts devront être aménagés (espaces verts collectifs, jardins partagés, jardins privés, etc.).

Gestion des eaux pluviales

Sous réserve de la capacité des sols à infiltrer, les eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle ou à l'échelle de l'opération d'aménagement et prioritairement par infiltration. Les espaces verts seront le support d'une gestion des eaux pluviales aériennes sous forme de noues paysagères ou modelé de terrain.

A défaut, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales s'il existe, dans le fossé ou le ruisseau le plus proche en cas d'absence de réseau d'eaux pluviales communal ou de contraintes topographiques importantes.

Dans le cas de toiture-terrasse, ces dernières devront être végétalisées afin de permettre une récupération des eaux pluviales.

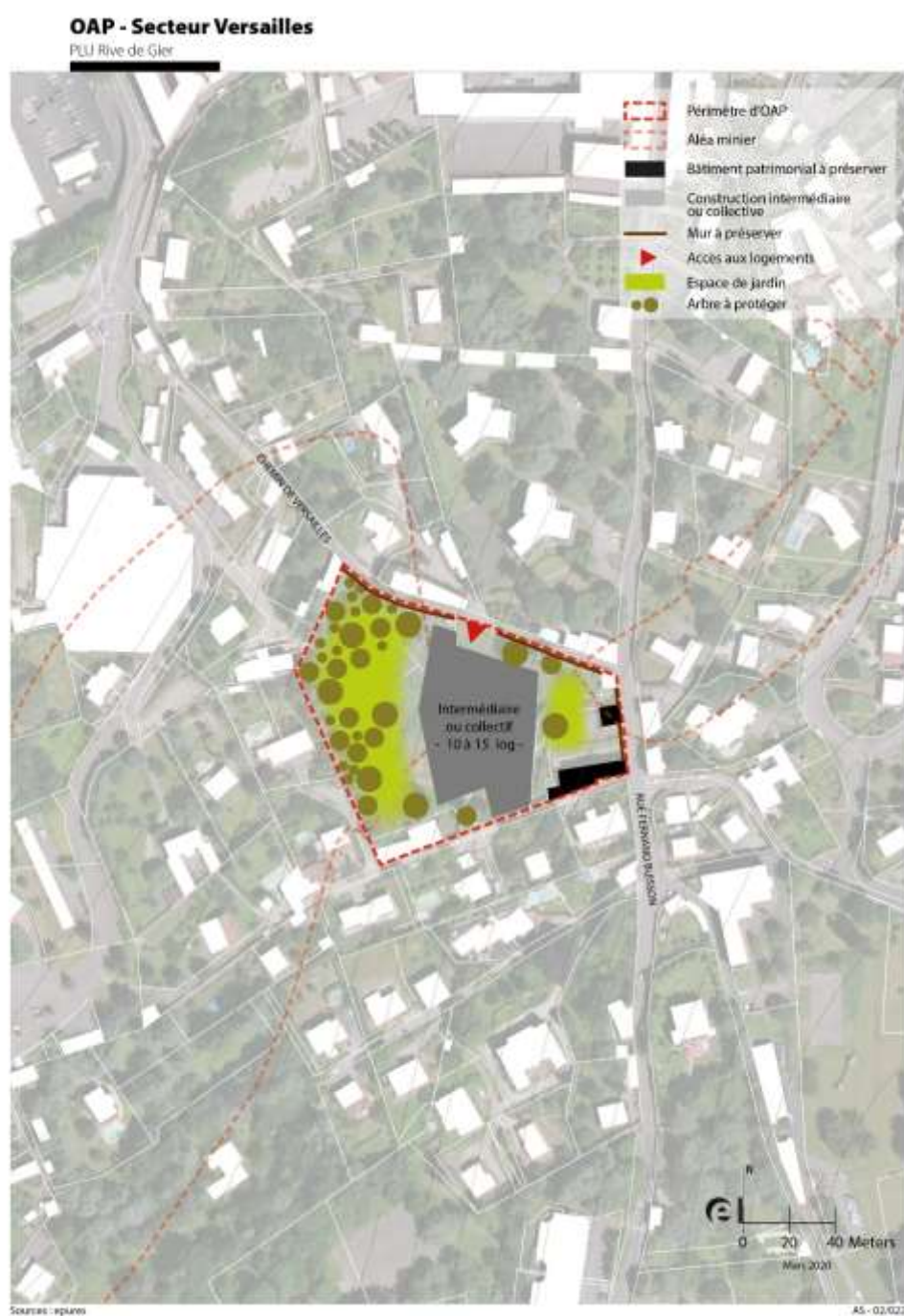
D'autre part, il sera privilégié une récupération des eaux pluviales pour les réutiliser pour l'arrosage des jardins et espaces verts. Les cuves de récupération des eaux pluviales devront être enterrées.

Espace de gestion des déchets

Au regard du nombre de logements projetés, des conteneurs mutualisés pourront être mis en place pour éviter de démultiplier les conteneurs sur rue les jours de ramassage.

Secteur Versailles

Principes d'aménagements – Schéma d'OAP



Contexte

Le secteur Versailles est situé entre la rue Ferdinand Buisson et le chemin de Versailles.

Il s'agit du parc d'une ancienne propriété. Certains bâtiments présents sur le site disposent d'une grande qualité architecturale et patrimoniale

Atouts – contraintes

Le secteur présente de nombreux atouts :

- Cadre boisé,
- Bonne accessibilité depuis la rue Ferdinand Buisson.

Le secteur présente également quelques contraintes :

- Accessibilité par réduite par le chemin de Versailles,
- Fond de parcelle impacté par des aléas miniers.

Programmation et organisation du bâti

D'une superficie d'environ 11 200 m², le n'est pas destiné à être totalement urbanisé : préservation des bâtiments existants, préservation des espaces boisés en particulier au droit des secteurs impactés par des aléas miniers, ... Il est projeté la construction de 10 à 15 logements sous la forme d'habitat intermédiaire ou collectif.

Les nouveaux logements devront s'implanter au sein du site en harmonie avec les bâtiments existants (gabarit et hauteur moyenne en R+1 à R+2 + combles) et au sein d'un écrin arboré pour préserver les caractéristiques paysagères du quartier de Versailles.

Les annexes (local à vélos, etc...), s'ils ne sont pas intégrés au bâti des nouveaux logements, devront être adossées aux murs de clôture sans en dépasser la hauteur pour une bonne intégration paysagère.

Les bâtiments existant sur site devront être préservés et réhabilités.

Principes de desserte interne du site :

La desserte des futurs logements se fera depuis le chemin de Versailles par un accès unique.

Stationnement

Le stationnement doit être assuré au sein de la propriété privée sous forme de petits espaces de parking collectif privatif.

Les espaces de stationnement seront traités en matériaux perméables pour limiter l'imperméabilisation des sols.

Insertion paysagère et trame verte urbaine

Les murs de clôture existants doivent être préservés et ne pourront supporter que des percements ponctuels pour les besoins de création d'accès ou de cheminements modes actifs.

Le site doit garder son aspect naturel et boisé, les arbres existants devront être dans la mesure du possible préservés et à défaut replantés.

Gestion des eaux pluviales

Sous réserve de la capacité des sols à infiltrer, les eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle ou à l'échelle de l'opération d'aménagement et prioritairement par infiltration. Les espaces verts seront le support d'une gestion des eaux pluviales aériennes sous forme de noues paysagères ou modelé de terrain.

A défaut, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales s'il existe, dans le fossé ou le ruisseau le plus proche en cas d'absence de réseau d'eaux pluviales communal ou de contraintes topographiques importantes.

Dans le cas de toiture-terrasse, ces dernières devront être végétalisées afin de permettre une récupération des eaux pluviales.

D'autre part, il sera privilégié une récupération des eaux pluviales pour les réutiliser pour l'arrosage des jardins et espaces verts. Les cuves de récupération des eaux pluviales devront être enterrées.

Espace de gestion des déchets

Au regard du nombre de logements projetés, des conteneurs mutualisés pourront être mis en place pour éviter de démultiplier les conteneurs sur rue les jours de ramassage.

Secteur plateau du Marthoret



Contexte

Le secteur du plateau du Marthoret est situé à proximité immédiate du lycée René Cassin et à proximité de la gare TER (environ 10 min à pied).

Le secteur est composé de deux sites distincts qui s'intègrent au sein des constructions existantes. Très enclavé, ce vaste secteur constitue un tènement stratégique dans le développement de la ville de Rive-de-Gier, de par sa superficie mais également de par sa proximité avec la gare TER.

Il bénéficie de plusieurs façades sur le chemin de Sainte-Barbe.

Atouts – contraintes

Le secteur présente de nombreux atouts :

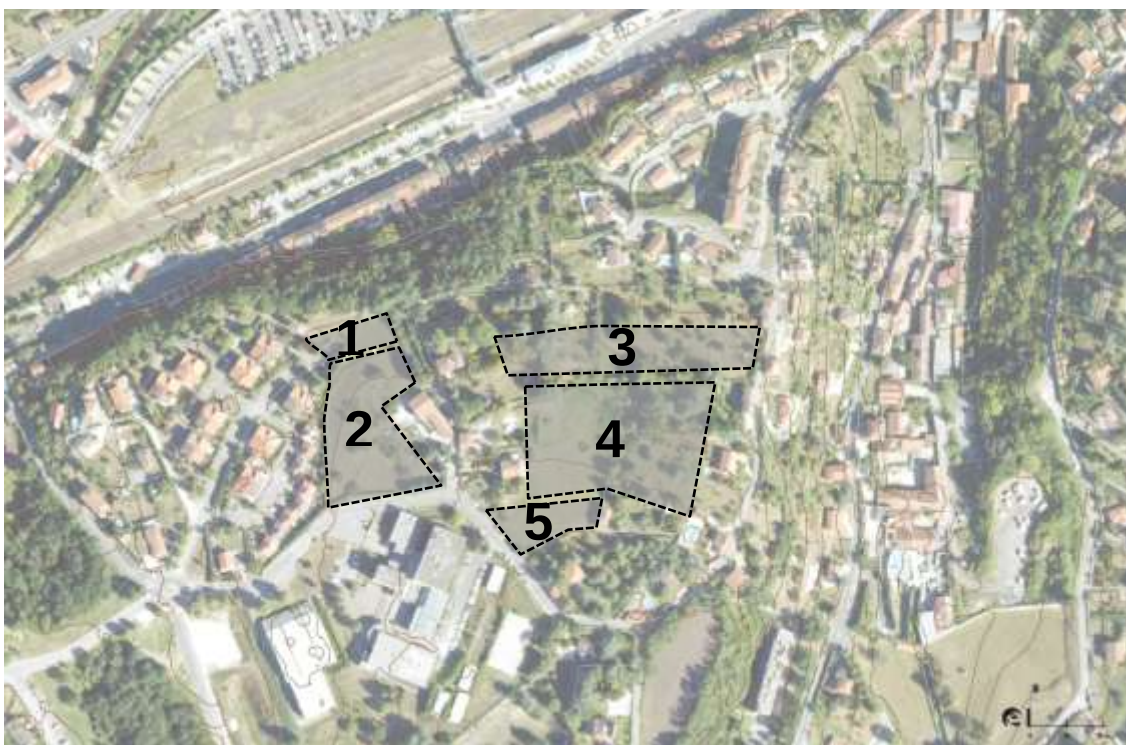
- Proximité de la gare TER,
- Vues sur les coteaux des Monts du Lyonnais,
- Proximité d'équipements d'envergure comme le lycée René Cassin,

- Proximité d'un arrêt de bus (lignes 5 et 47)
- Une identité végétale marquée à préserver.

Mais également quelques contraintes :

- Une topographie assez marquée,
- Des aléas miniers identifiés,
- De nombreuses constructions existantes à préserver et ménager.

Principes d'aménagement – ilots urbanisables



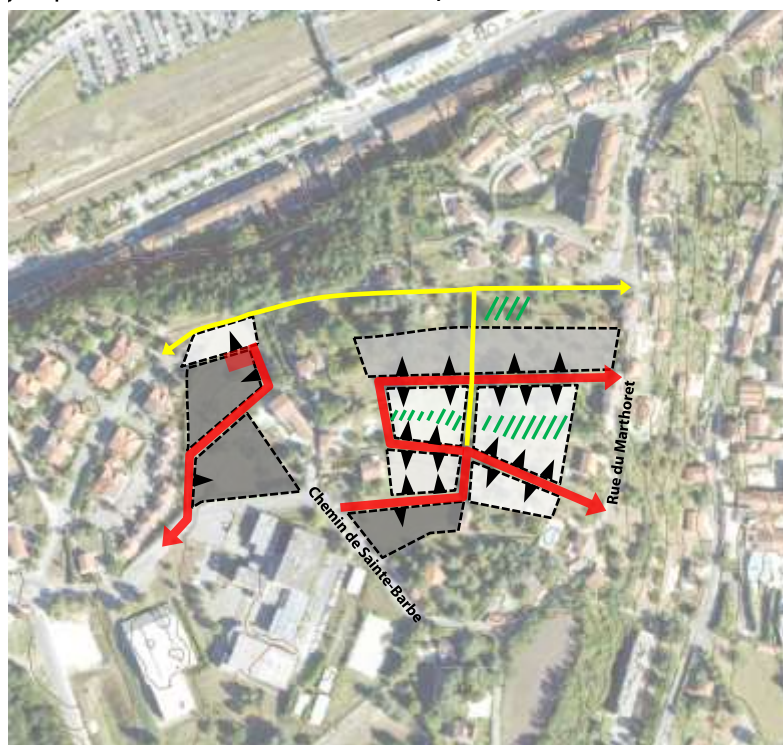
L'aménagement de ce secteur peut être phasé en deux phases opérationnelles.

Principes de desserte interne du site :

Le secteur est décomposé en 5 ilots constructibles qui seront desservis par des voies nouvelles à créer.

Pour les ilots 1 et 2, la voie sera en impasse avec une plateforme de retournement, le maillage de la voie avec l'impasse du logis n'étant pas possible de par son caractère privé. Néanmoins un cheminement modes actifs sécurisé devra se connecter sur cette impasse pour garantir la perméabilité piétonne des nouveaux aménagements.

Une seconde voie de desserte, devra être créée depuis le chemin de Sainte-Barbe et jusqu'à la rue du Marthoret afin de permettre la desserte des îlots 3, 4 et 5.



- Voie principale de desserte
- ▢ Retournement
- Cheminement piéton
- ▶ Accès aux îlots
- /// Trame verte à préserver

Ces voies nouvelles devront garantir la sécurité des cheminements modes actifs au sein du quartier et en direction de la gare TER.



Exemple d'aménagement d'espaces publics dans des quartiers résidentiels

Principes d'aménagements – Schéma d'OAP



Programmation et organisation du bâti

D'une superficie de 2,8 ha, le site est destiné à accueillir environ 112 logements et tendre vers une densité moyenne de 40 logements/ha en raison de sa proximité avec la gare.

L'ilot 1 est destiné à accueillir des logements intermédiaires en R+1, permettant une transition douce avec les espaces environnants (maisons individuelles pures et maisons groupées à proximité). L'ilot est destiné à accueillir environ 5 logements. L'ilot devra bénéficier d'une desserte interne privée qui riviètera un caractère intime et de faible emprise.

L'ilot 2 accueillera du logement type collectif (environ 45 logements) en R+2 maximum. Les bâtiments devront être implantés en dehors des zones d'aléas moyen risque minier. Sur les emprises de risque potentiel, seront aménagés les aires de stationnement ainsi que des espaces verts collectifs.



L'îlot 3 est destiné à accueillir du logement intermédiaire (environ 20 logements) en R+1 ou R+2. Les constructions s'implanteront soit en limite avec l'espace public soit dans une bande de 5m maximum depuis la limite avec la voie nouvelle.



L'îlot 4 est destiné à accueillir des logements individuels groupés (environ 25 à 27 logements). Les constructions s'implanteront soit à l'alignement de la voie nouvelle soit avec un recul maximum de 5 m. Des dérogations pourront être admises sur les terrains présentant une forte pente.

L'îlot 5 est destiné à accueillir environ 15 logements collectifs en R+2 maximum.

Stationnement

Pour les logements individuels groupés, le stationnement doit être assuré au sein de la propriété privée, en dehors des espaces publics ou sous forme de poches de stationnement collective en entrée d'îlot pour éviter une trop forte pénétration des véhicules au cœur des îlots.

Pour les logements intermédiaires et les logements collectifs, les stationnements seront gérés à l'îlot. Les aires de stationnements bénéficieront d'un traitement paysager qualitatif (1 arbre haute tige pour 6 places de stationnements minimum).

Il sera prévu 2 places par logements, pour l'ensemble des types de logement, en raison de l'absence d'une desserte en transport en commun performante.

Les aires de stationnement collectives seront traitées en matériaux perméables pour limiter l'imperméabilisation des sols.

Insertion paysagère et trame verte urbaine

Les nouvelles constructions devront s'intégrer au mieux dans l'environnement arboré du site et garantir la préservation d'une majorité d'arbres (esprit de bois-habité).

Pour l'ensemble des ilots, les limites avec les espaces publics doivent être traitées qualitativement et les espaces de recul par rapport aux voies et espaces publics doivent bénéficier d'aménagements paysagers. Les haies doivent être composées d'un minimum de 3 essences différentes et peuvent être doublées éventuellement d'une clôture, sous condition qu'elle soit dissimulée dans la haie. Les limites avec les espaces déjà urbanisés devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir l'intimité des espaces privés.

La hauteur des clôtures est limitée à 1,80 m. Elles devront être traitées en harmonie avec les clôtures limitrophes (hauteur, couleur, composition). Les murs auront une hauteur maximale d'1m et pourront éventuellement être surmonté d'un grillage.

A l'échelle de l'opération, un minimum de 20% d'espaces verts devront être aménagés (espaces verts collectifs, jardins partagés, etc.).

Espace de gestion des déchets

Il sera prévu des espaces collectifs opaques pour la gestion des déchets des habitants. Cet espace de gestion des déchets accueillera des conteneurs mutualisés (ordures ménagères, tri sélectif, déchets verts). L'accès de ce secteur sera étudié de sorte à permettre les manœuvres nécessaires à la collecte. Son aspect sera soigné et intégré dans le projet son impact paysager sera limité. L'espace pourra être ombragé (végétation ou abriter par un mur de bâti situé au sud de la structure) pour limiter la chaleur pouvant créer des nuisances

Conteneurs à intégrer:



Gestion des eaux pluviales



Sous réserve de la capacité des sols à infiltrer, les eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle et prioritairement par infiltration. Les espaces verts seront le support d'une gestion des eaux pluviales aériennes sous forme de noues paysagères ou bassin d'infiltration et/ou de rétention paysager.

A défaut, les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales s'il existe, dans le fossé ou le ruisseau le plus proche en cas d'absence de réseau d'eaux pluviales communal ou de contraintes topographiques importantes.

Dans le cas de toiture-terrasse, ces dernières devront être végétalisées afin de permettre une récupération des eaux pluviales.

D'autre part, il sera privilégié une récupération des eaux pluviales pour les réutiliser pour l'arrosage des jardins et espaces verts. Les cuves de récupération des eaux pluviales devront être enterrées.

OAP thématique modes actifs

Les grands objectifs :

- Faire évoluer l'espace public et en améliorer la qualité pour (re)donner de la place aux piétons, vélos, trottinettes, ... (trottoirs, aménagements cyclables zone de circulation apaisée).
- Résorber les coupures urbaines et naturelles (infrastructures de transport terrestre, voie ferrée, cours d'eau, ...).
- Pacifier la voirie pour faciliter la coexistence des différents modes de circulation.
- Mailler les itinéraires sécurisés.

Principes généraux d'aménagement des voies cyclables

La réussite de l'aménagement d'itinéraires cyclables passe par la qualité de son adaptation au contexte dans lequel il s'inscrit. Par exemple, plus l'espace est circulé, plus il faudra protéger les circulations vélos ; plus l'espace est naturel, plus il faudra proposer des aménagements discrets et intégrés. L'aménagement doit également anticiper les contraintes de gestion.

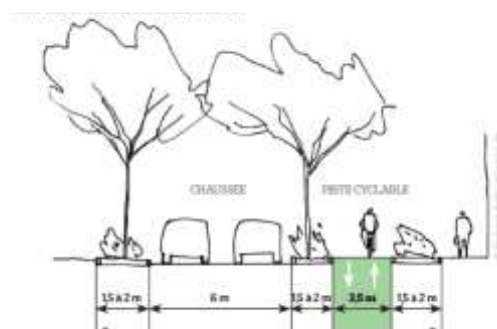
Pour garantir la qualité des aménagements cyclables, ils devront répondre aux principes suivants :

- Adapter l'aménagement au contexte (urbain, périurbain ou rural, les dimensions patrimoniales ou récréatives, le maillage de la liaison locale aux autres itinéraires),
- Prendre en compte l'ensemble des usages (vélo, piétons, promeneurs), organiser le partage de l'espace et sécuriser les usagers
- Assurer un confort d'usage par la continuité du linéaire et le souci de la cohérence d'ensemble entre les matériaux, l'aménagement choisis et l'environnement
- Valoriser les paysages parcourus, intégrer les aménagements au paysage
- Intégrer les équipements et les services associés à l'aménagement, créer des points d'arrêts et de services le long du linéaire
- Intégrer la gestion de l'eau
- Privilégier une gestion économe en moyen pour limiter la fréquence d'intervention.

Principes d'aménagement cyclables en fonction du contexte

Dans les espaces urbains :

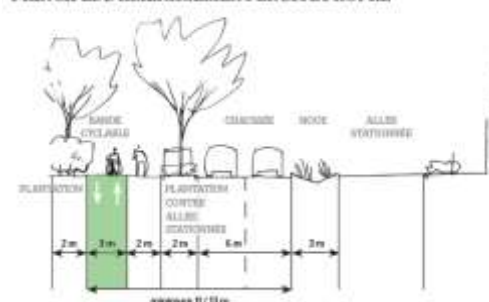
- Privilégier les aménagements en site propre (sécurité des utilisateurs),
- Apaiser les vitesses, dans les espaces contraints, (cohabitation entre automobiliste, vélo et piéton),
- Assurer de bonnes conditions de partage de l'espace (zone 30, zone de partage, espace de rencontre).



Dans les espaces de transition ville et campagne :

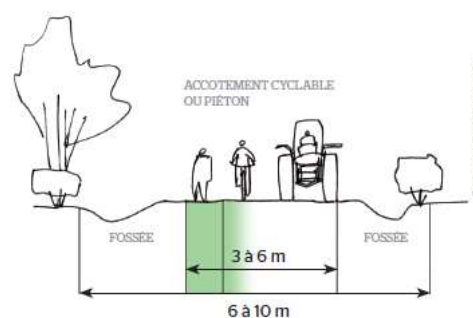
- Privilégier les aménagements en site propre sécurisés (voiries au trafic intense, zones monofonctionnelles tournées vers la voiture),
- Mettre en place un accompagnement végétal des aménagements (ombrages, qualité paysagère, ...).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN SITE PROPRE



Dans les espaces naturels et chemins agricoles

- Intégrer dans le choix des revêtements le passage d'engins de taille et de poids important,
- Respecter la naturalité des lieux (usage de matériaux naturels comme le bois, aménagements sommaires),
- Aménager des noues paysagères ou des fossés d'accompagnement du cheminement pour la gestion des eaux pluviales.



Carrefours, ronds-points, franchissements et traversées

- Sécuriser les traversées,
- Garantir une bonne visibilité de l'itinéraire.
- Séparer les flux vélos des flux routiers.

Principes d'aménagement des espaces piétonniers

Les piétons ont trois types de besoins :

- La liberté de déplacement : les piétons font des déplacements courts dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles, présents partout. Leurs déplacements ne se limitent pas à un nombre de « circuits ».
- Des liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.
- La sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires : les itinéraires dangereux, du point de vue des agressions ou de l'insécurité routière, ainsi que les itinéraires de mauvaise qualité, ne sont pas utilisés. En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons. Ainsi les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement.

Pour répondre aux besoins des piétons, plusieurs types d'aménagements peuvent être envisagés :

- Voie partagée, zone de rencontre, zone 30, l'insertion du piéton dans l'urbanisation des communes demeure une préoccupation des édiles confrontés à des obligations d'équilibre entre besoins de circulation des véhicules motorisés et sécurité des habitants dans leur vie locale. Chaque type de zone de circulation doit être proposé en fonction de la typologie du tissu local et des choix d'aménagement de voirie.
- L'aire piétonne est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Seuls les cycles et les véhicules nécessaires à la desserte interne sont autorisés à circuler à l'allure du pas (6km maximum). Les piétons sont prioritaires.
- La voie verte ou les espaces piétons sécurisés sont une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Principales orientations à l'échelle de la ville de Rive de Gier

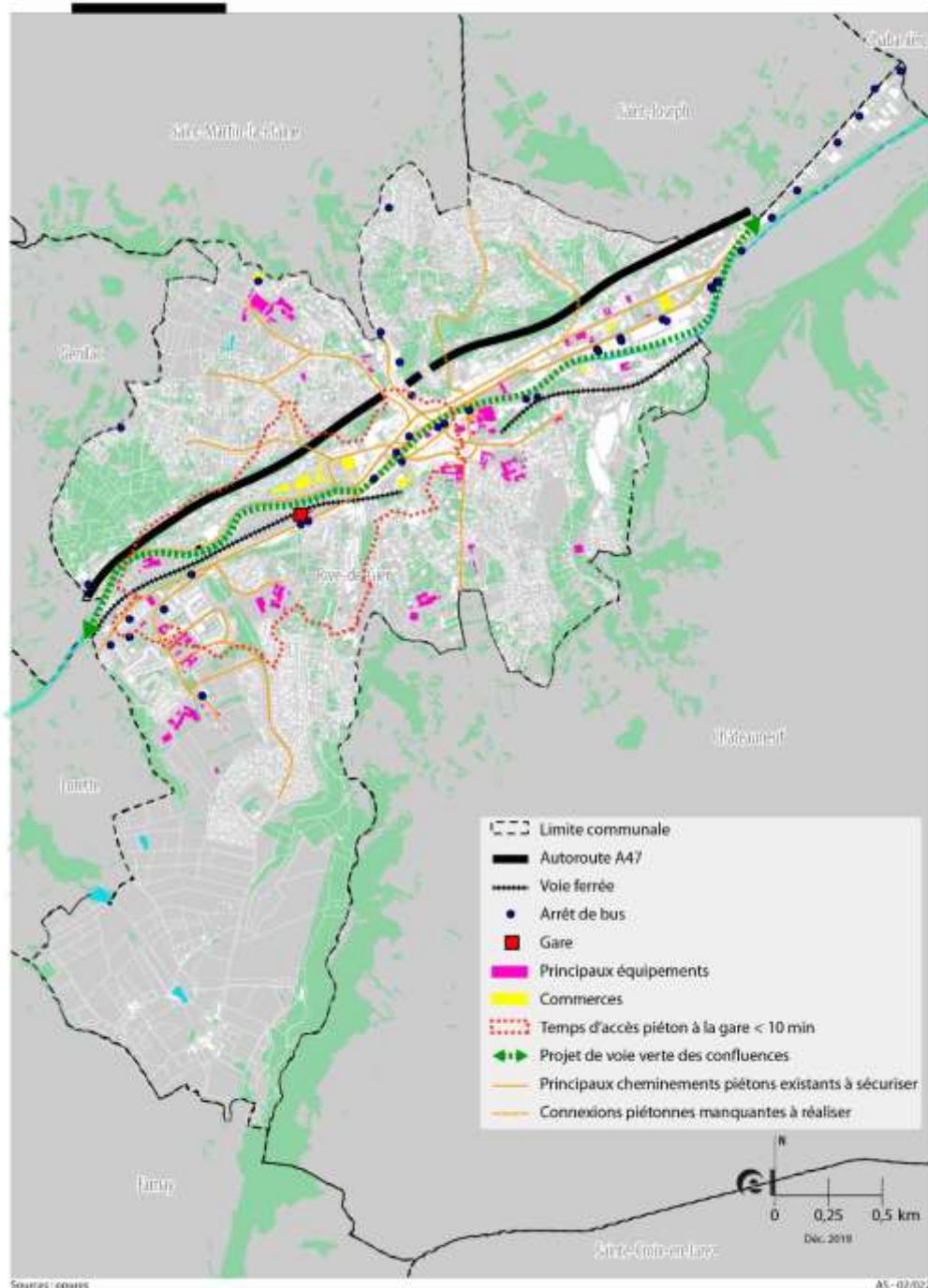
Les principales orientations à l'échelle de la ville sont de :

- Mettre en œuvre un maillage structurant de cheminements modes actifs sécurisés en particulier pour relier :
 - o Le centre-ville et la gare,
 - o L'entrée Est et le centre-ville,
 - o Les principaux équipements scolaires et la gare,
 - o Les principaux équipements scolaires et le centre-ville.

- 
- Garantir une perméabilité des espaces bâtis, en particulier lors des nouveaux aménagements en évitant les voies en impasses et prévoyant des aménagements modes actifs sécurisés.
 - Mettre en place des zones de circulation apaisée dans le centre-ville du type zone de rencontre, voie partagée
 - Qualifier les espaces publics centraux en particulier dans les rues commerçantes et sur le cours Nelson Mandela pour inciter aux déambulations piétonnes,
 - Anticiper le projet de découverte du Gier et les différents aménagements projetés aux abords du Gier pour développer des modes actifs structurants dans le fond de vallée.

Commune de Rive-de-Gier

Schéma modes actifs





46 rue de la télématique
CS 40801 – 42952 Saint-Etienne CEDEX 1
tél : 04 77 92 84 00 fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com – Web : www.epures.com