

DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES



COMMUNE DE GRASSE
PLAN LOCAL D'URBANISME
Révision Générale du PLU

Orientations d'Aménagement et de Programmation stratégiques (OAP 1 à 6)

Pièce n°1D3

Approbation du PLU en date du 6 Novembre 2018

Prescription de la modification de droit commun n°1 le 18 Mars 2021

Modification de droit commun n°1 du PLU

Version pour approbation

MODIFICATIONS	MISES A JOUR	REVISION GENERALE
Modification simplifiée n°1 du 25/06/2019	MAJ n°1 du 26/12/2019	Révision du PLU du 06/11/2018
Mise en compatibilité DUP du 12/12/2019	MAJ n°2 du 07/06/2021	
	MAJ n°3 du 07/04/2022	
	MAJ n°4 du 02/05/2022	

Accusé de réception en préfecture
006-210600698-20240625-2024-91-3-DE
Date de télétransmission : 26/06/2024
Date de réception préfecture : 26/06/2024



PLU

LE PLAN LOCAL D'URBANISME

DE LA VILLE DE GRASSE



1D3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Accusé de réception en préfecture
006-210600698-20240625-2024-91-3-DE
Date de télétransmission : 26/06/2024
Date de réception préfecture : 26/06/2024

Accusé de réception en préfecture
006-210600698-20240625-2024-91-3-DE
Date de télétransmission : 26/06/2024
Date de réception préfecture : 26/06/2024

Sommaire

I.	<i>le Carré Marigarde</i>	7
II.	<i>la plaine économique de Sainte Marguerite</i>	10
III.	<i>Route de Cannes</i>	12
IV.	<i>Le hameau du plan</i>	14
V.	<i>Saint Donat et l'Ecoparc de Saint Marc</i>	16
VI.	<i>Le Petit Paris</i>	19

Accusé de réception en préfecture
006-210600698-20240625-2024-91-3-DE
Date de télétransmission : 26/06/2024
Date de réception préfecture : 26/06/2024

I. LE CARRÉ MARIGARDE

1. CONTEXTE

Site de fort potentiel de mutabilité, le Carré Marigarde représente une opportunité foncière importante située en contrebas du centre-ville de Grasse, autour du principal équipement de mobilité durable (gare SNCF) et sur l'axe principal de transport collectif, la ligne 1 du futur Bus à Haut Niveau de Service du Pays de Grasse.

Comme le centre ancien de la ville, Le Carré Marigarde est une centralité de rang régional.

Reconnu en 2017 par la région PACA avec la ville de Grasse comme quartier stratégique, il fait aujourd'hui l'objet d'une étude de schéma directeur général. Une servitude d'attente de projet a été déposée sur le périmètre dans l'attente d'une réflexion.

L'importance de ce site se reflète à travers sa situation stratégique, maillon connectant Grasse à la région urbaine côte d'Azur, par le biais du train avec le TER (actuellement en amélioration de cadencement vers Cannes 22 minutes du centre de Grasse au du centre-ville de Cannes).

Ce site est le point d'ancrage de la plaine de Grasse avec la haute ville, notamment avec les réflexions portées sur le projet de transport-connexion engagé précédemment par la Communauté d'Agglomération.

Il est desservi par l'avenue de Marigarde sud et l'avenue Pierre Sémard au sud.

En continuité directe du centre-ancien de Grasse, le site est entouré d'habitat collectif avec des hauteurs relativement élevés (R+4 à R+5).

Il est cependant investi en son cœur par des fonctions cumulées (plateformes de stockage d'entrepôt, urbanisme commercial, espaces techniques municipaux, industries de la parfumerie, quelques friches urbaines...).

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

A. AMÉNAGEMENT GLOBAL

L'urbanisation du secteur devra s'organiser sous la forme d'une opération coordonnée afin de permettre un aménagement cohérent à l'échelle du secteur.

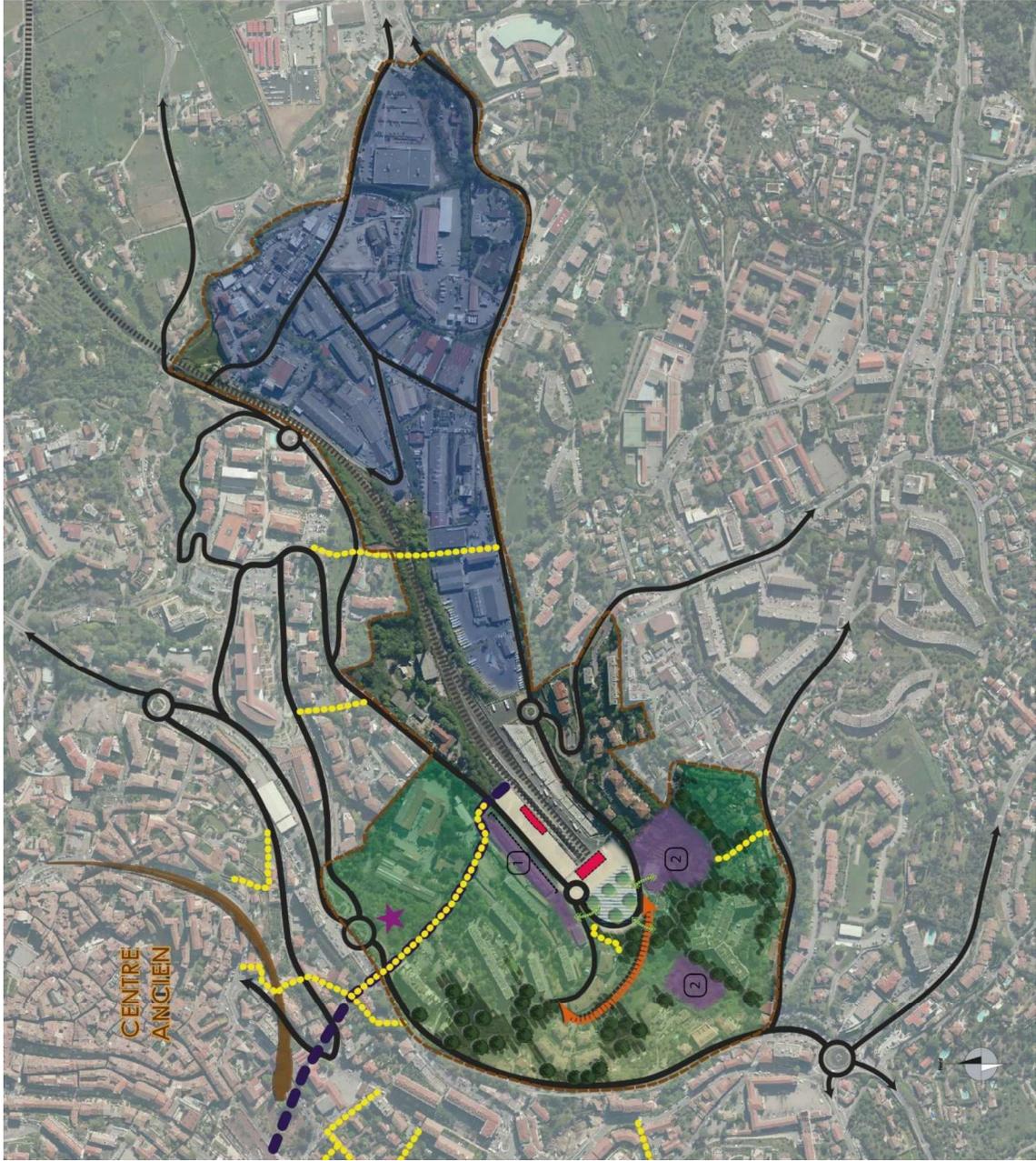
Plus grand site à potentialité du Pays de Grasse, le Carré Marigarde porte l'ambition d'une recomposition globale tournée vers l'accueil de fonctions tertiaires attractives (recherches et technologies, services aux entreprises, tourisme...), mais aussi de grands équipements publics et, lorsque c'est possible, des fonctions d'habitat.

Autour de la gare, deux trames Est-Ouest conditionneront l'aménagement du secteur :

- > Secteur de fort potentiel de renouvellement urbain, l'est du site est à vocation économique. L'enjeu est de permettre l'installation d'activité économique en lien avec le plan de Grasse ;
- > Également secteur de renouvellement urbain, l'objectif est de dédensifier et créer un espace public de qualité pour le quartier de la gare à l'ouest.

Des connexions existantes et projetées permettront de connecter le quartier de la gare au centre-historique (au nord) et la plaine de Grasse (au sud).

Un traitement paysager qualitatif devra être mis en œuvre, afin de permettre une bonne transition visuelle avec les quartiers existants et les espaces agricoles et prendre en compte la trame verte : épannelage des hauteurs, franges tampons paysagères et naturelles en interfaces, espaces paysagers...



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site / OAP

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION

POLE GARE à conforter / dynamiser
 Aménagement d'un espace public qualitatif - Paris de la gare et réaménagement du stationnement existant à paysager

Secteur de renouvellement urbain EN PROJET
 Destination : Activité économique

Secteur de renouvellement urbain :
 Destination : Habitat collectif / inter-médiaire

1
 Destination : Habitat collectif / inter-médiaire avec commerces/ services en RDC

2
Parc Habité
 - Paysage et jardins à valoriser
 - Urbanisation - densification limitée, raisonnée et sensible
 - Intégration paysagère qualitative dans la pente à rechercher

★ **Equipement public**

DEPLACEMENT / MOBILITES & PAYSAGE

— Voies existantes (principales / secondaires)

||||| Voie ferrée (Lien intercommunal)

==== Principe de voie de désenclavement à créer

●●●●● **Perméabilités Centre Ancien / POLE GARE**
 Traverses et escaliers piétons à préserver et à requalifier

●●●●● **Equipement collectif de mobilité Centre Ancien / POLE GARE**
 à créer

↔ **Connexions à travailler :**
 - Parc Habité / POLE GARE
 - Secteurs de Renouvellement / POLE GARE

PAYSAGE & GESTION DES INTERFACES

●●●●● **Eléments paysagers**
 à préserver ou à créer

PLU DE GRASSE
OAP n°1 CARRE MARIGARDE GARE

B. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

ACCES

Il est desservi par l'avenue de Marigarde sud et l'avenue Pierre Sépard au sud.

À l'intérieur du périmètre du projet, les axes structurants existants permettront la connexion du site.

Les liaisons piétonnes seront assurées par les traverses historiques de Grasse favorisant ainsi la perméabilité avec le centre-ville. En vue de leurs enjeux de connexions et de qualité paysagère, celles-ci seront à conforter et à réaménager.

DESSERTES

Les voies de dessertes principales existantes mailleront le territoire du nord au sud et d'est en ouest, donnant accès au site

Des liaisons douces existantes (piétons, cycles...) intra et inter-quartiers seront à conforter et à réaménager.

II. LA PLAINE ECONOMIQUE DE SAINTE MARGUERITE

1. CONTEXTE

Cœur économique de Grasse, le secteur de la plaine de Sainte-Marguerite regroupe des grandes entreprises de renom. Cet espace industriel dense compte aujourd'hui environ 2 000 emplois, lui permettant ainsi d'avoir un rayonnement à l'échelle de la région PACA.

Face à la pénurie d'offre foncière économique dans les Alpes Maritimes, l'objectif de la ville de Grasse est d'assurer à ces entreprises et à leurs sous-traitants de pouvoir s'installer en continuité des installations existantes :

- en procédant à la mise en sécurité des abords du Grand Vallon pour soustraire de l'aléa inondation et du ruissellement torrentiel les espaces économiques aujourd'hui impactés (Bioland...).
- en dédiant aux fonctions industrielles spécifiques l'espace d'extension résiduel entre Sainte Margueritte et le Pôle Aroma Grasse.
- en réservant une zone d'utilité foncière de plus longs termes, occupés par plusieurs habitations, sur la partie Est du site.

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

A. AMENAGEMENT GLOBAL

L'aménagement global du site est principalement destiné à l'activité industrielle. Il s'organisera de la manière suivante :

- > Un espace dédié à maintenir l'activité industrielle ;
- > Une partie dédiée à étendre l'activité ;
- > Une zone ayant pour objectif de restructurer l'activité industrielle.

Des franges tampons paysagères seront envisagées permettant de traiter qualitativement les interfaces avec les espaces environnants.

La partie située le plus au sud est dédiée à l'activité agricole, une frange tampon paysagère sera pensée dans l'objectif de créer une transition entre espace agricole et industriel.

Un aménagement paysager accompagnera l'accueil du tracé du futur BHNS.

B. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

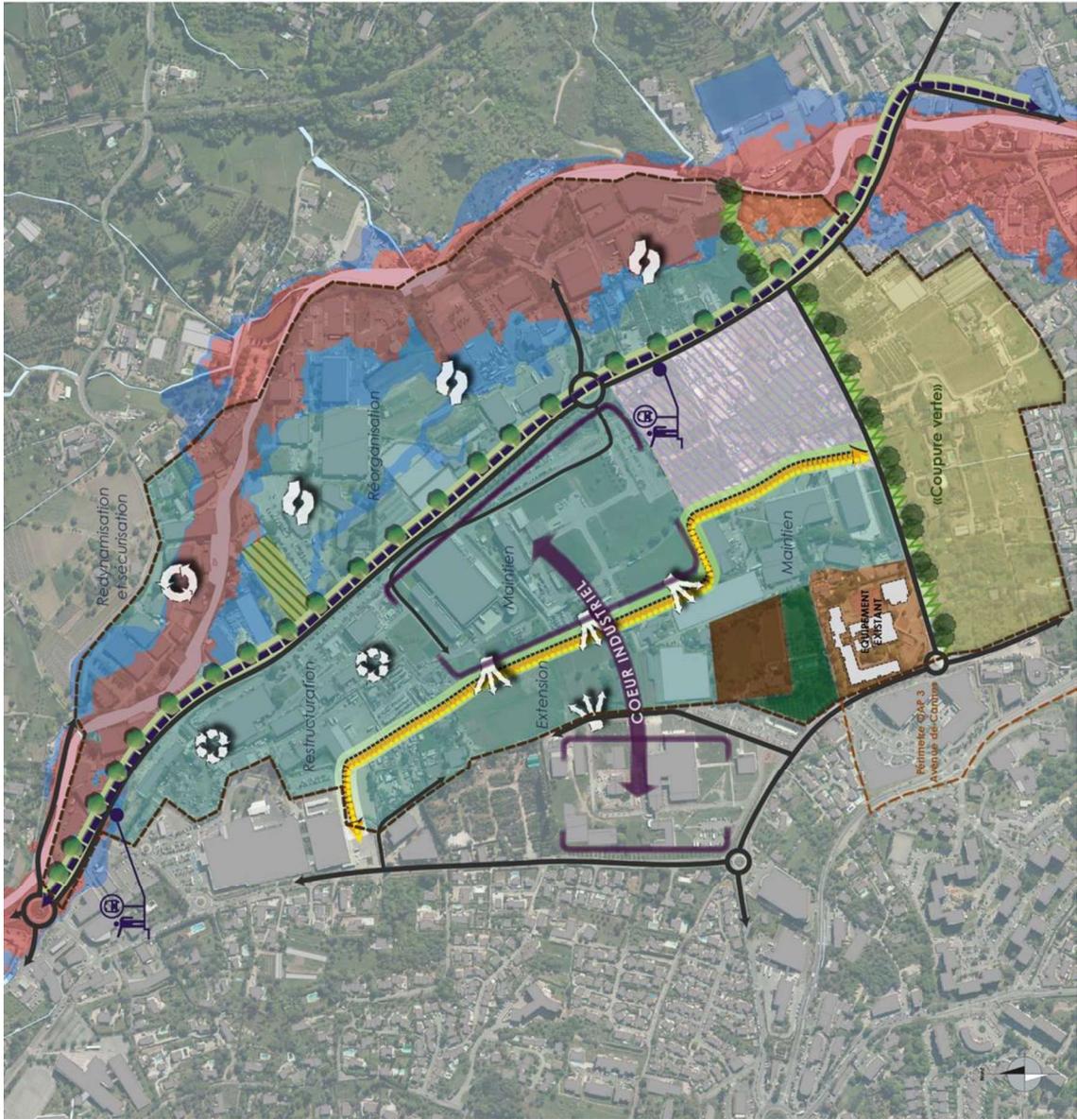
ACCES

L'accès principal sur le site devra s'effectuer par un raccordement à la route du Plan. Différents accès secondaires existants et à créer devront permettre une connexion du site avec les quartiers environnants afin de faciliter une bonne intégration urbaine du futur quartier.

DESSERTES

La desserte du site devra s'effectuer via un maillage interne basé sur les axes secondaires existants et l'axe de desserte principale.

Des liaisons douces (piétons, cycles...) intra et interquartiers devront être développées en complément des voies principales et secondaires.



- PERIMETRE ET LIMITES**
- Périmètre du site / OAP
 - Périmètre OAP adjacente n°3
- PPRI :**
- Risque modéré
 - Risque fort
- VOCATION DES ESPACES / DESTINATION**
- Secteur à vocation agricole
 - Secteur à vocation industrielle
 - Coeur industriel
 - Réorganisation
 - Redynamisation et sécurisation
 - Restructuration
 - Extension
 - Secteur à vocation artisanal / services
 - Réserve foncière
 - Equipement existant
- DEPLACEMENT / MOBILITES**
- Desserte existante (voies principales et secondaires)
 - Tracé du futur BHNS
 - Espace paysager d'accompagnement à mettre en place
 - Plateforme multimodale (vélo, etc.) + arrêt BHNS + stationnement
 - Principe de desserte à créer et à paysager
- PAYSAGE & GESTION DES INTERFACES**
- Espace agricole existant à préserver
 - Espace agricole existant à préserver
 - Coupure verte
 - Transition entre espace industrialisé et agricole / secteur d'habitat
- PLU DE GRASSE**
OAP n°2 "SAINTE-MARGUERITE"

III. ROUTE DE CANNES

1. CONTEXTE

Le site de la route de Cannes représente une opportunité foncière importante en entrée de la ville de Grasse, desservie demain par le futur échangeur Sud de la pénétrente à la Paoute.

Aujourd'hui mixant un patchwork de fonctions économiques différentes (prédominance de l'urbanisme commercial, dépôts, stockage...) et finalement sous utilisé au regard de son profil en travers et son potentiel d'entrée de ville de qualité.

Le périmètre OAP Route de Cannes se compose en fait en 3 parties :

- > Au nord : le pôle commercial Axe 85 ;
- > Au centre : espaces de renouvellement urbain de la route de Cannes. Un espace mutable ;
- > Au sud : la nouvelle entrée de ville avec son pôle commercial (Auchan).

L'objectif est d'offrir la possibilité d'une restructuration le long de cette route en conservant un espace en représentation.

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

A. AMENAGEMENT GLOBAL

L'urbanisation du secteur devra s'organiser sous la forme d'une opération coordonnée afin de permettre un aménagement cohérent à l'échelle du secteur. Le temps de disposer des outils nécessaires pour établir ce schéma de référence, il a été choisi d'instaurer un Périmètre d'Attente procédant à un sursis du droit des sols d'une durée maximale de 5 ans.

Les deux polarités commerciales situées aux extrémités du site sont à conforter et plus particulièrement la partie située au sud, car en effet celle-ci correspond à l'une des entrées de ville de Grasse.

B. LOGEMENT / COMMERCE/EQUIPEMENTS

Ce secteur est également concerné par un secteur de mixité sociale et fonctionnelle. La programmation du quartier comprend de l'habitat collectif dans la partie centrale du secteur. Les bureaux et les commerces en rez-de-chaussée sont également autorisés. Environ 450 logements sont envisageables, et 135 logements sociaux estimés.

La partie nord du secteur, située dans le prolongement de l'avenue de Cannes est destinée à maintenir l'activité commerciale.

Un espace paysager est également prévu en frange sud du périmètre et s'inscrit dans la continuité d'un sentier piéton existant. Ce parc permet l'intégration d'un bassin de rétention pour les eaux pluviales sur le site et assure l'interface entre la voie principale et les espaces d'habitation futurs.

C. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

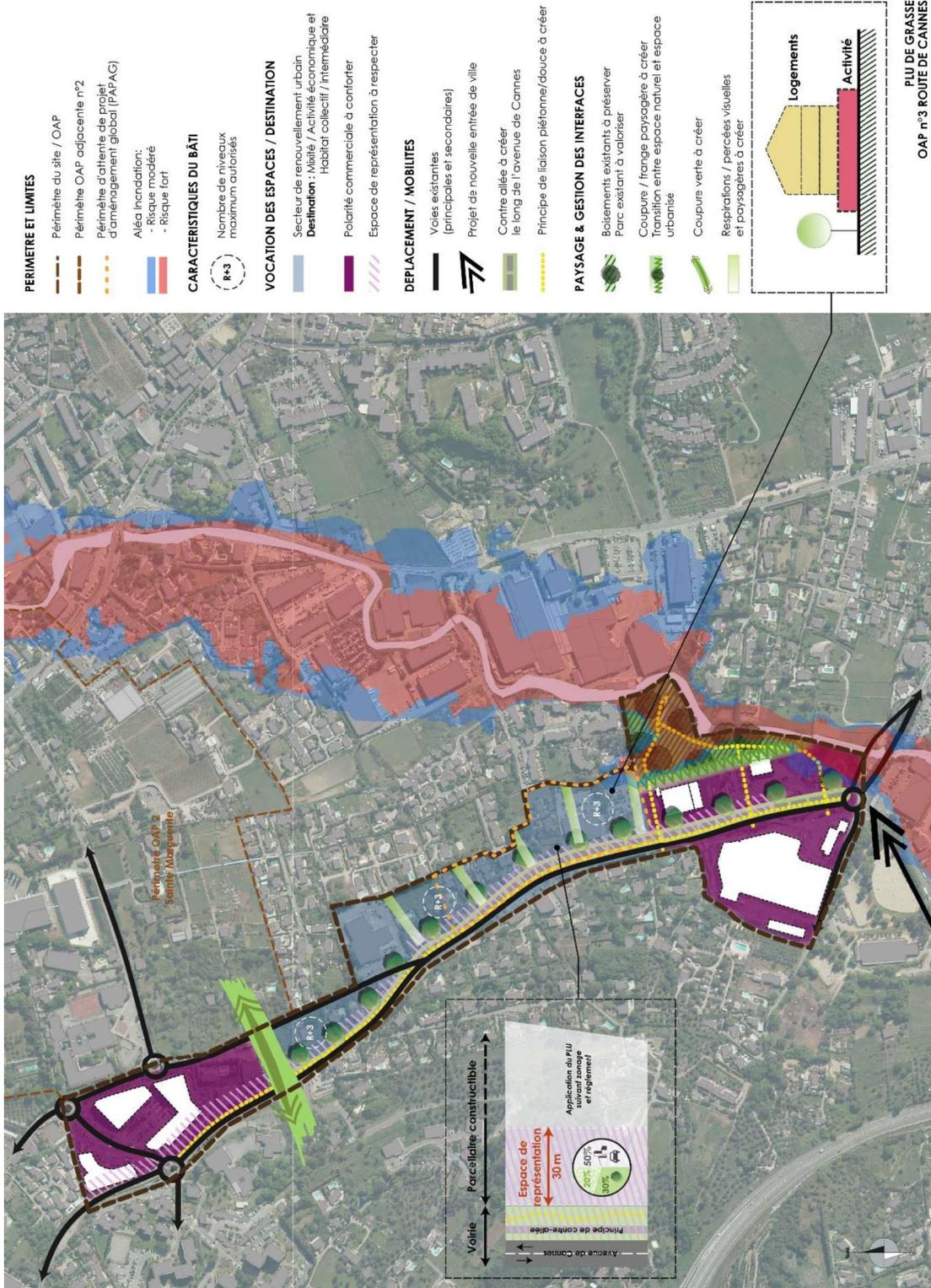
ACCES

L'accès principal se fait par le nord et le sud de la route de Cannes.

DESSERTES

La desserte du secteur s'organise autour d'une voie principale nord-sud. Des trames viaires Est-Ouest secondaires permettent une desserte globale du site.

Des liaisons douces parcourent l'ensemble du site et le traverse d'Est en Ouest ainsi que du Nord au Sud.



IV. LE HAMEAU DU PLAN

1. CONTEXTE

Le site du Plan s'inscrit dans un cadre paysager d'exception, ce site présente un double enjeu en termes de production de logement et de préservation de l'environnement.

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

L'OAP du Plan revêt un double enjeu de structuration :

a) L'aménagement de la partie nord du site est dédié à l'habitat, celle-ci a pour vocation de répondre à la demande croissante de production de logements. Ainsi 80 logements sont estimés dont 40 logements sociaux. Des aménagements paysagers devront assurer une transition avec la route de la Paoute situés à l'ouest du site et une intégration dans le tissu urbain existant.

La partie sud du secteur a pour objectif de conserver les espaces naturels et agricoles, de créer des espaces de qualité en favorisant la continuité écologique et la reprise de la biodiversité., et la protection du cadre de vie des Villanelles implantées en contre-haut du secteur. Ces aménagements devront permettre une mise en cohérence du site avec son environnement extérieur tout en maintenant les activités existantes.

A. AMENAGEMENT GLOBAL

L'aménagement du site est dédié à la fois la réalisation d'un habitat de qualité de faible densité et la conservation des espaces agricoles. Cet aménagement fera l'objet d'un important traitement paysager, une bande verte sera aménagée le long de la route de la Paoute afin d'accompagner le futur passage du BHNS.

Une plateforme multimodale est également prévue à proximité de la bande tampon, il s'agit d'un carrefour à aménager entre le nouveau mail Est-Ouest, les voies existantes et le passage du BHNS.

Le cimetière situé le long de la route de la Paoute pourra être agrandi.

B. LOGEMENT / COMMERCE/EQUIPEMENTS

Le secteur est concerné par un secteur de mixité sociale, environ 80 logements dont 40 logements sociaux sont estimés. Les constructions de faibles hauteurs en R+1 et R+2 seront envisagées dans la partie nord du site.

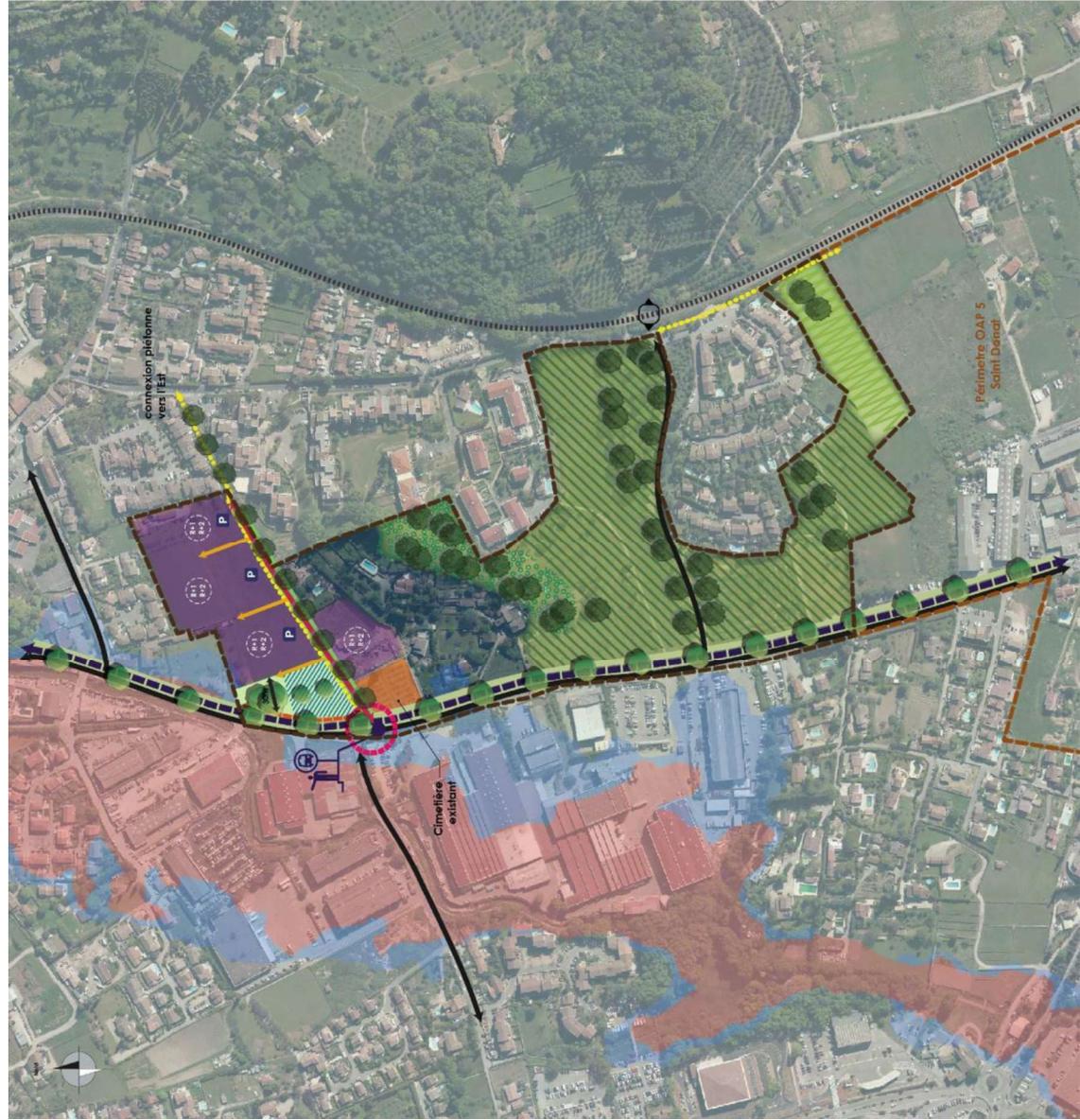
C. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

ACCES

Un accès principal permet l'accès au site, il s'agit de la route de la Paoute. Un axe secondaire sera aménagé afin de desservir les futures habitations situées au nord du site. Un aménagement paysager et connexions piétonnes accompagneront cet axe.

DESSERTES

La desserte du secteur s'organise autour d'une voie principale Nord-Sud. Une trame viaire secondaire nord-sud permet une desserte globale du quartier habité. Des liaisons douces parcourent l'ensemble du site et longent également la partie nord du site.



- PERIMETRE ET LIMITES**
- Périmètre du site / OAP
 - Périmètre OAP adjacente n°5
 - PPRI :
 - Risque modéré
 - Risque fort
- CARACTERISTIQUES DU BÂTI**
- Ⓡ+1
 - Ⓡ+2
 - Nombre de niveaux maximum autorisés
- VOCATION DES ESPACES / DESTINATION**
- Secteur de projet
 - Destination : Habitat collectif / intermédiaire
 - Plateforme multimodale (vélo, etc.) + arrêt BHNS + stationnement
 - Cimetière existant à préserver
- DEPLACEMENT / MOBILITES**
- Voies existantes (principales / secondaires)
 - Voie ferrée et passage
 - Tracé du futur BHNS
 - Espace paysager d'accompagnement à mettre en place (parc linéaire)
 - Avenue + mail modes doux et paysager
 - Ouverture vers le quartier à l'Est
 - Carrefour à aménager entre le nouveau mail Est - Ouest, les voies existantes et le passage du BHNS
 - Principe de desserte à créer et à paysager
 - Principe de liaison piétonne/douce à créer
 - Principe de regroupement des stationnements : création de parking «de proximité» et/ou gestion du parking en enterré
- PAYSAGE & GESTION DES INTERFACES**
- Boisements existants à préserver
 - Espace agricole existant à préserver
 - Bande (tampon)
 - Espace vert (30 mètres environ)
 - Mur existant à conserver
 - Couverture / frange paysagère à créer
 - Transition entre espace naturel et espace urbanisé
- PLU DE GRASSE**
OAP n°4 "LE HAMEAU DU PLAN"

V. SAINT DONAT ET L'ÉCOPARC DE SAINT MARC

1. CONTEXTE

Ce site d'extension urbaine présente un double enjeu en termes de développement économique et de préservation de l'environnement. Situé au sud du hameau du Plan, l'urbanisation de ce site contribuera à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

Concernant l'éco-parc de Saint Marc, la Ville a pris des engagements forts en matière de protection du cadre du vie et de la sérénité des Grassois résidant à proximité de ce périmètre :

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

A. AMÉNAGEMENT GLOBAL

1- la création d'un mail planté de 15 mètres de large servant de bande polyfonctionnelle à l'opération :

- * espace public commun
- * création de noues pluviales de réception des eaux de ruissellement
- * réalisation des places de stationnement visiteur du parc d'activité

2- la mise en place d'écrans végétaux d'une hauteur de 7 mètres de hauteur autour des habitations les plus proches des futures implantations de l'éco-parc d'activités de Saint Marc

3- la définition d'un parc des petites unités d'activités, limitées à 9 mètres de hauteur avec un cahier des charges environnemental renforcé (faible taux de nuisance, faible taux d'émission sonore, aucune zone technique à l'air libre)

4- le positionnement en arrière zone des plots d'implantation des unités moyennes (à hauteur restreinte à 9 mètres), sans nuisances potentielle ni servitude sur les tiers, et au service de l'économie du Pays de Grasse

5 – la limitation à 9 mètres de hauteur du secteur Saint Donat de façon à préserver l'ambiance résidentielle préexistante.

L'aménagement du site s'organise autour :

- de la requalification de l'entrée de ville Sud de Grasse, dans une démarche analogue à celle choisie sur la route de la Paoute, en mettant en œuvre une véritable mixité fonctionnelle et urbaine associant une offre renouvelée de logements et d'activité économique.

- de la création de l'écoparc de Saint Marc dans les conditions d'exigences environnementales mentionnées dans le contexte introductif

- du maintien en zone agricole d'une grande partie de la plaine de Saint Marc, véritable poumon agricole du territoire communal.

B. LOGEMENT / COMMERCE / ÉQUIPEMENTS

Autour de la route de Cannes, l'habitat sera de type collectif limité à R+2. Une implantation rythmée mais perméable devra permettre de créer un front bâti structurant pour le territoire. Les commerces en rez-de-chaussée, et équipements publics sont également autorisés dans le secteur, avec pour caractéristique une implantation ordonnancée qui formera un front bâti structurant le long des axes routiers.

C. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

ACCES

L'accès principal du site est situé le long de la route de la Paoute.

DESSERTES

La desserte s'organisera autour de la route de de la Paoute.

Deux axes de desserte secondaires, reliés à l'axe de desserte principale permettront la circulation d'est en ouest dans le site et la desserte des zones d'habitations et d'activités.

Une liaison piétonne devra se greffer sur cette trame afin de circuler dans le site.

PERIMETRE ET LIMITES
 Périmètre du site
 Périmètre OAP adjacentes n°4

CARACTERISTIQUES DU BÂTI

- Hauteur maximum autorisée
- R+1
- R+3
- Nombre de niveaux maximum autorisés
- Principe d'implantation d'un front bâti
- Rythme et structurant à créer

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION

- Secteur de renouvellement urbain
Destination : Mixité / Activités économiques et Habitat collectif / Intermédiaire
- Servitude d'attente de projet
 Secteur de renouvellement urbain
Destination : Mixité / Activités économiques et Habitat collectif / Intermédiaire

- Secteur de projet ECO PARC Saint Marc
Destination : Activité économique sans nuisance, ni atteinte à la sérénité
- Activités
- Espace résidentiel à préserver

DEPLACEMENT / MOBILITES

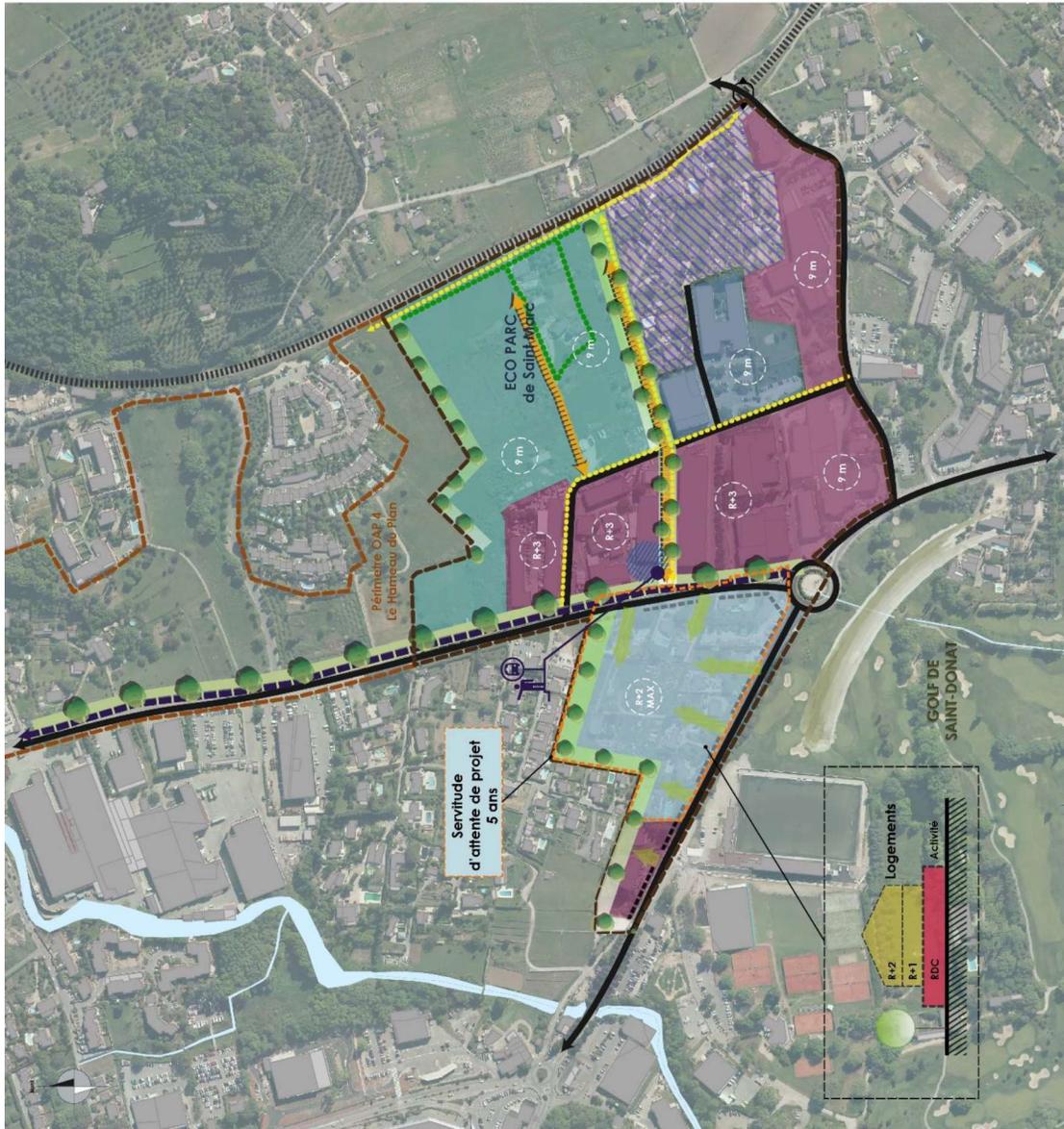
- Voies existantes (principales et secondaires)
- Voie ferrée et passage
- Tracé du futur BHNS
- Espace paysager d'accompagnement à mettre en place (parc linéaire)
- Plateforme multimodale (vélo, etc.) + arrêt BHNS + stationnement
- Mall paysager à créer
- Principe d'espace vert tampon (largeur = 15m)

- Principe de desserte à créer à paysager
- Principe de liaison piétonne/douce à créer
- Principe d'écran végétal (hauteur = 7m)

PAYSAGE & GESTION DES INTERFACES

- Respirations / percées visuelles et paysagères à créer
- Frange paysagère à créer

PLU DE GRASSE
 OAP n°5 SAINT-DONAT



VI. LE PETIT PARIS

1. CONTEXTE

Le Site de projet du Petit Paris est constitué d'une emprise foncière importante (2,8 ha) sur lesquels sont positionnés le bâtiment de l'ancien hôpital de Grasse dont la qualité patrimoniale et architecturale est intéressante (occasionnellement occupé par la paroisse de Grasse et des associations), des bâtiments annexes de taille plus modeste actuellement partiellement occupés (centre de pédopsychiatrie, hôpital de jour psychiatrique, centre de dialyse, villas de fonctions...) et d'importants espaces libres végétalisés et d'emplacements de stationnements aériens en bordure de la voie de desserte interne.

Les bâtiments plus récents situés à l'ouest du site (maison de retraite médicalisée, crèche municipale, centre de moyen et long séjour,...) ne sont pas concernés par le projet mais sont principalement desservis par la voie principale depuis le giratoire du Petit Paris. La topographie du site (terrain très pentu) rend ce site extrêmement visible dans le paysage proche et lointain

2. PRINCIPES PROGRAMMATIQUES

D. AMENAGEMENT GLOBAL

Il est proposé de :

- Conserver et réhabiliter le bâtiment ancien (façade centrale à minima), ainsi que le jardin (protégé au PLU) et les restanques à l'arrière
- Déterminer trois polygones dans lesquels sont définies les hauteurs admises (en nombre de niveaux) à partir des côtes NGF du terrain naturel avant travaux. Une légère adaptation des polygones sera possible sous réserve de conserver l'épannelage du terrain naturel.

L'aménagement du site s'organise autour de 3 polygones A, B et C.

Polygone A : il s'agit de la partie la plus haute de la parcelle, située en haut à l'est.

Surface approximative : 3 000 m²

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : H/2 et 5 mètres minimum

Hauteur des constructions limitée à R+2 (soit 9 m environ) afin de préserver la vue des maisons d'habitation se situant au-dessus.

Polygone B : partie comprise entre l'arrière du bâtiment ancien et le haut de la parcelle, côté ouest.

Surface approximative : 7 000 m²

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : H/2 et 5 mètres minimum

Hauteur des constructions limitée à R+3 (soit 12 m environ)

Polygone C : Partie basse du terrain sur lequel se situent le bâtiment ancien et le jardin protégé

Surface approximative : 18 000 m²

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : H/2 et 5 mètres minimum

Hauteur des constructions correspondant à la hauteur de la façade à conserver (R+2/3)

Emprise du jardin protégé au PLU (devant la façade à conserver) inconstructible.

La surface de plancher cumulée des constructions sur les 3 polygones (A, B et C) a été limitée à 13 000 m².

E. LOGEMENT / COMMERCE / EQUIPEMENTS

La capacité du site du Petit Paris est fixée à 150 à 170 logements auxquels s'ajoute un futur équipement collectif à réaliser dans le bâti à préserver

La forme urbaine devra être intégrée au site avec des constructions en gradins, respectueuses de la pente et des restanques existantes (R+3 maxi) et capables de préserver des vues

F. ACCES, CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

ACCES

Des voiries sont à organiser selon les dessertes envisagées (équipements publics, logements) sans que le jardin protégé soit remis en cause.

La problématique de l'accès devra notamment être travaillée en amont du projet au regard de la capacité du rond-point.

