



## Cahier 4 : contexte urbain et mobilité

## PLUi de l'Albanais Savoyard





## Sommaire

|       |   |    |       |                                       |    |
|-------|---|----|-------|---------------------------------------|----|
| 1     | Dynamiques urbaines .....                           | 3  | 1.4.7 | Saint-Germain-la-Chambotte.....       | 44 |
| 1.1   | Dynamiques d'urbanisation.....                      |    | 1.4.8 | Cessens.....                          | 46 |
| 1.1.1 | Historique du développement urbain .....            | 3  | 1.4.9 | À retenir.....                        | 48 |
| 1.1.2 | Un développement urbain consommateur d'espace ..... | 9  | 1.5   | Les potentiels de développement ..... | 3  |
| 1.1.3 | Développement urbain et structures urbaines .....   | 10 |       |                                       | 49 |
| 1.1.4 | À retenir .....                                     | 14 |       |                                       |    |
| 1.2   | Morphologie urbaine .....                           | 15 |       |                                       |    |
| 1.2.1 | Les formes traditionnelles .....                    | 15 |       |                                       |    |
| 1.2.2 | Les formes contemporaines.....                      | 18 |       |                                       |    |
| 1.2.3 | À retenir .....                                     | 23 |       |                                       |    |
| 1.3   | Les déplacements.....                               | 25 |       |                                       |    |
| 1.3.1 | Migrations pendulaires .....                        | 25 |       |                                       |    |
| 1.3.2 | Le réseau viaire.....                               | 26 |       |                                       |    |
| 1.3.3 | Les transports en commun.....                       | 29 |       |                                       |    |
| 1.3.4 | Les déplacements doux .....                         | 30 |       |                                       |    |
| 1.4   | Le fonctionnement urbain.....                       | 31 |       |                                       |    |
| 1.4.1 | Albens .....  | 31 |       |                                       |    |
| 1.4.2 | La Biolle .....                                     | 34 |       |                                       |    |
| 1.4.3 | Saint Girod.....                                    | 36 |       |                                       |    |
| 1.4.4 | Mognard.....  | 38 |       |                                       |    |
| 1.4.5 | Epersy .....  | 40 |       |                                       |    |
| 1.4.6 | Saint-Ours.....                                     | 42 |       |                                       |    |



## 1 Dynamiques urbaines

### 1.1 Dynamiques d'urbanisation

#### 1.1.1 Historique du développement urbain

##### 1.1.1.1 XVIII<sup>ème</sup> siècle : un territoire agricole

Le territoire de l'Albanais Savoyard connaît une longue tradition agricole qui se traduit par une organisation urbaine caractéristique.

On constate qu'au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le territoire était largement investi par des constructions à usage agricole, soit organisées en groupement, formant ainsi des hameaux, des bourgs ou des chefs-lieux, soit implantées de manière isolée.

Le mitage important génère la présence, à cette époque, d'un réseau viarie très développé permettant de relier l'ensemble des zones urbanisées entre elles. Ce réseau, constitué essentiellement de chemins ruraux, sera par la suite le support du développement urbain et sera adapté aux nouveaux usages (élargissements...).

Entre le XVIII<sup>ème</sup> siècle et le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, le territoire de l'Albanais Savoyard connaît une dynamique démographique et urbaine relativement forte avec une population multipliée par 1,7 en près de 60 ans, passant ainsi de 4215 à 7067 habitants entre 1793 et 1848.

Cette dynamique concerne l'ensemble des huit communes du territoire avec toutefois certaines croissances plus fortes que d'autres (population multipliée par 1,95 à Saint-Girod, 1,85 à La Biolle, 1,7 à Albens ou encore 1,37 à Saint-Ours).

Malgré une forte croissance démographique, l'évolution de la tâche urbaine ne paraît pas très importante. Seules quelques poches apparaissent le long des axes de communication.

Si la population au XVIII<sup>ème</sup> est connue, le nombre de logements à cette époque est plus complexe à appréhender, par manque de données historiques. En revanche, les historiens-démographes s'accordent pour déterminer le nombre de personnes par ménages à environ 6 dans les milieux ruraux à cette période.

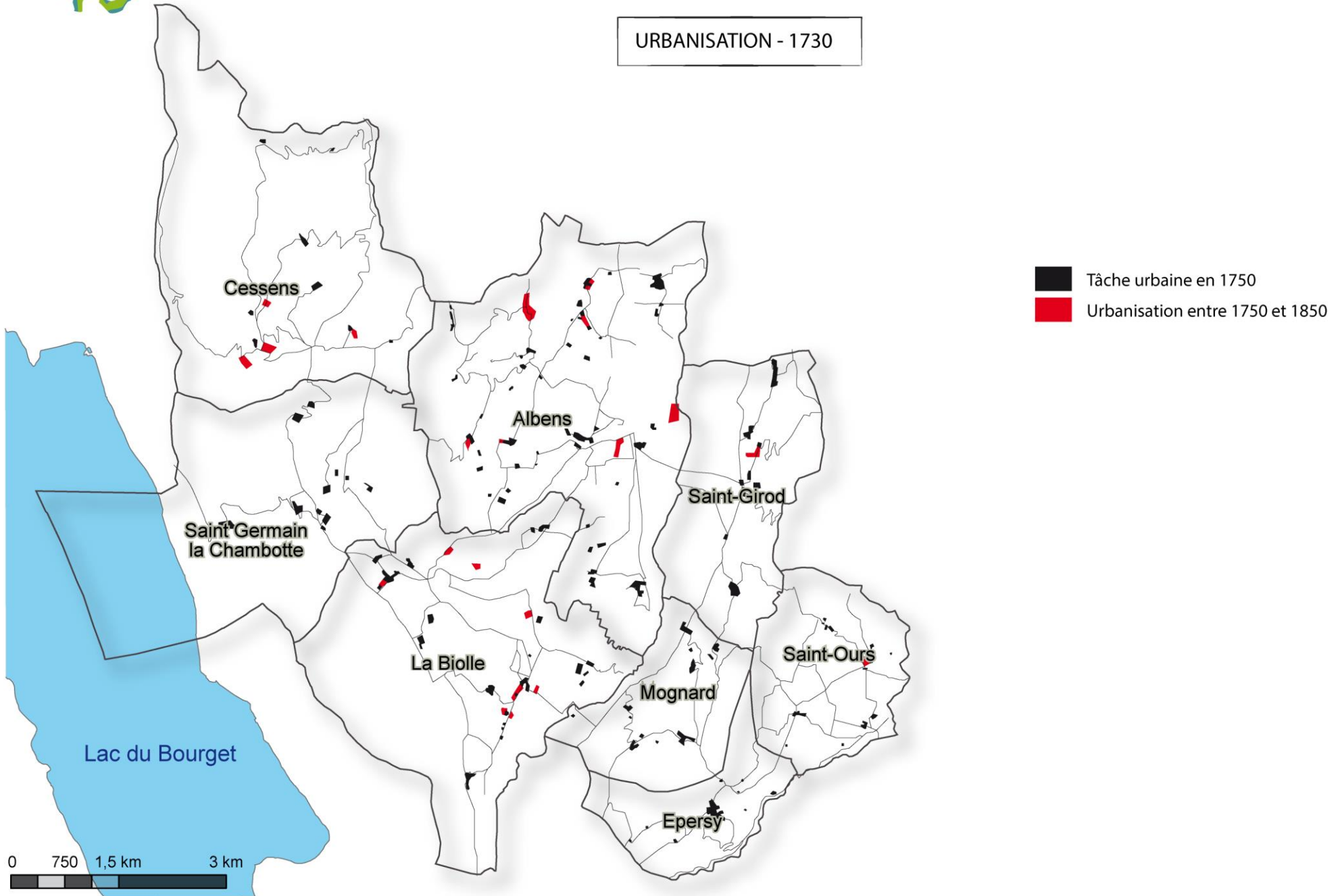
Ainsi, nous pouvons estimer à environ 600 le nombre de logements présents au XVIII<sup>ème</sup> siècle sur le territoire de l'Albanais Savoyard.

Par ailleurs, d'après un calcul des surfaces urbanisées sur les mappes Sarde, (documents cadastraux cartographiques réalisés au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle sur l'étendue du Duché de Savoie), les espaces urbanisés s'étendent sur une surface d'environ 67 ha.

La densité estimée s'élève alors à près de 9 logements/ha. Si cette donnée est relativement incertaine au regard de l'approximation des sources utilisées, on peut toutefois mettre en avant une certaine culture de la densité, avec, malgré le mitage important, des groupements bâtis (hameaux, chefs-lieux) qui accueillent la majorité des habitants.



## URBANISATION - 1730





## 1.1.1.2 XIXème siècle : l'exode rural

Après une période de croissance démographique dynamique, le territoire de l'Albanais Savoyard, comme de nombreux autres à vocation rurale, connaît un phénomène d'exode rural.

Causé principalement par les besoins accrus de main d'œuvre dans les usines et ateliers implantés dans les villes, par la mécanisation du monde agricole ou encore le développement des infrastructures de transport, ce phénomène se traduit par une décroissance importante de la population rurale.

L'exode rural est fortement marqué dans l'Albanais Savoyard. La carte ci-contre met en exergue deux éléments majeurs.

D'une part, le développement des infrastructures de transports avec la construction de la voie ferrée et de la gare à Albens ainsi que des actuelles routes départementales 1201 et 910 à La Biolle et Albens.

D'autre part, une urbanisation relativement faible durant un siècle (1850 – 1950) caractérisée par la construction de quelques bâtiments disséminés sur le territoire ainsi que l'affirmation des bourgs d'Albens et la Biolle.

Entre 1848 et 1954, la population du territoire passe de 7067 à 4292 habitants, soit une population divisée par 1,6. Aucune commune n'est épargnée par cette perte de population. En revanche, il faut souligner que la commune d'Albens voit sa population divisée par 1,15 (de 1788 à 1565) alors que l'ensemble des autres communes connaît une décroissance plus nette (population divisée par 2,3 à Saint-Germain-la-Chambotte, 2,1 à Cessens, 1,8 à Epersy et la Biolle).

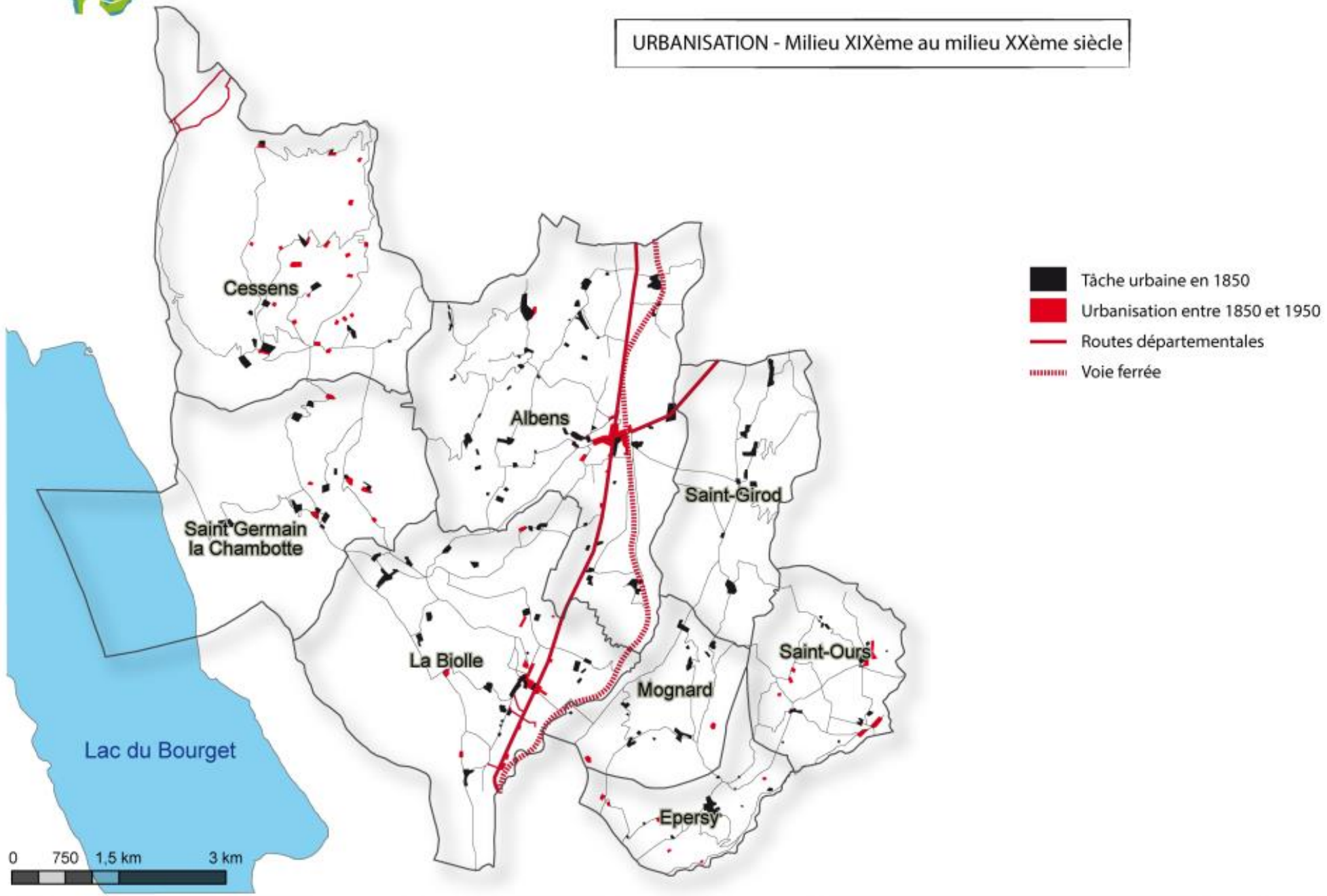
La relative stabilité de la population albanaise entre 1850 et 1950 permet à la commune, à l'inverse des autres, de renforcer sa centralité urbaine. On constate en effet que le centre-ville que l'on connaît actuellement a été aménagé durant cette période, en lien avec la construction des infrastructures de transport (au carrefour des RD 1201 et 910).

Quant à la commune de La Biolle, sa situation géographique à proximité des nouveaux axes de transport lui a permis également de se développer, en continuité du bourg ancien. En revanche, contrairement à Albens qui se développe le long des routes départementales, le bourg de La Biolle s'étend en retrait de l'actuelle RD 1201.

Les autres communes, qui voient leur population décroître, connaissent peu d'évolution en termes d'urbanisation. On remarque essentiellement le développement du hameau de Bassa à Saint-Ours et la dispersion des constructions à Epersy, Saint-Germain-la-Chambotte et Cessens.



## URBANISATION - Milieu XIXème au milieu XXème siècle





### 1.1.1.3 XXème siècle : la périurbanisation

L'exode rural connu depuis la deuxième moitié du XIXème siècle prend fin au milieu du XXème siècle.

À partir des années 1950-1960, le territoire de l'Albanais Savoyard connaît de profondes mutations. On constate (carte ci-contre) premièrement la construction de l'autoroute A41 en 1977 qui permet, dès le début des années 1980, de relier les villes de Grenoble et Genève.

Cette amélioration des moyens et des voies de communication conjuguée à la démocratisation de l'automobile, au désir des citadins de revenir vivre à la campagne (coût du foncier moins élevé, cadre de vie plus agréable...) va engendrer un important développement démographique et urbain sur le territoire et, plus largement dans de nombreux espaces ruraux.

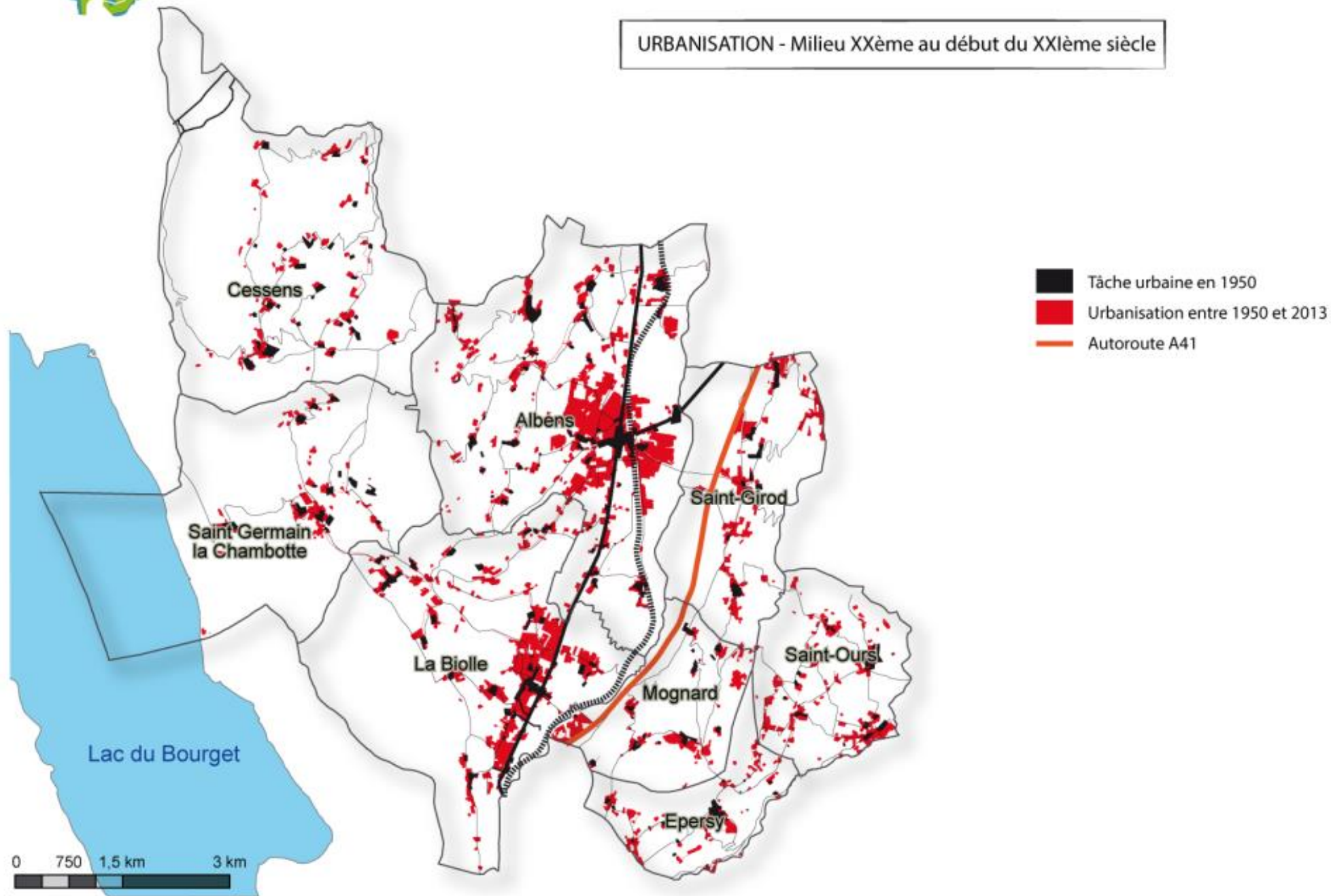
Entre 1954 et 1999, la population du territoire est multipliée par 1,5 (de 4292 à 6512 habitants) avec certaines disparités selon les communes. En effet, si Albens et La Biolle voient leur population multipliée par 1,8 durant cette période, Saint-Girod, Mognard, Epersy et Saint-Ours connaissent une croissance plus modérée (population multipliée par 1,2 à 1,5). À Saint-Germain-la-Chambotte, la population se stabilise autour de 360 habitants alors que Cessens voit la sienne continuer à diminuer (-50 habitants).

Si le phénomène de périurbanisation a permis au territoire de retrouver sa population du début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la carte ci-contre met en avant une progression très forte des espaces urbanisés en 50 ans. Alors qu'entre 1850 et 1999, la population est sensiblement identique (environ 7000 habitants en 1850 contre 6500 en 1999), les espaces urbains ont vu leur emprise multipliée par environ 6 (de 80 ha à 500 ha).

On peut aisément constater le lien entre infrastructure de transport et développement urbain. Les deux communes traversées par les axes majeurs (RD 1201 et 910) que sont Albens et La Biolle sont celles qui ont connu le développement le plus important. À l'inverse, Cessens et Saint-Germain-la-Chambotte, moins accessibles, ont été relativement épargnées par le phénomène de périurbanisation.



## URBANISATION - Milieu XXème au début du XXIème siècle







## 1.1.2 Un développement urbain consommateur d'espace

L'analyse de l'historique du développement urbain a permis de soulever la forte consommation des espaces par l'urbanisation depuis la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.

En effet, si le processus d'urbanisation entre le XVIII<sup>ème</sup> et le XIX<sup>ème</sup> siècle s'est réalisé dans une logique de densification avec des densités estimées à 9 logements/ha en 1750 et 14 logements/ha en 1850, nous constatons un effet inverse dans le développement à partir des années 1950.

On estime, en 2000, que la densité s'élève à 5,8 logements/ha (2842 logements sur une surface de 490 ha) sur l'ensemble du territoire. Cette densité est relativement bien équilibrée dans les 8 communes. Elle oscille entre 4,6 et 6,5 logements/ha, notamment en fonction de la typologie de la commune. Les deux communes les plus urbaines (Albens et La Biolle) ont une densité plus élevée (environ 6,5 logements/ha) que les communes plus rurales (4,6 à Cessens, 5 à Saint-Girod).

Cette forte consommation foncière est à mettre en lien avec les caractéristiques du parc immobilier du territoire, essentiellement composé de maisons individuelles (87 %). Par ailleurs, jusque dans les années 2000, les constructions étaient construites de manière isolée, sans réelle optimisation du foncier (découpage parcellaire plus serré, mutualisation des voies...).

Depuis les années 2000, on constate que le processus d'urbanisation s'accompagne d'un effort de densification via notamment l'aménagement d'opérations d'ensemble (lotissement, ZAC...) et la diversification du parc de logements avec la construction de logements intermédiaires et collectifs qui ont pour spécificité de ne consommer que très peu de fonciers. Ainsi, en 2013, on estime que la densité moyenne d'élève à 6,6 logements/ha sur l'ensemble du territoire (3 619 logements sur 543 ha).

### **Zoom sur les constructions depuis 2005 (données communales)**

Ce tableau a pour but de mettre en avant, depuis 2005, le nombre de logements créés ainsi que les surfaces des terrains mobilisés pour appréhender des densités moyennes.

| Communes                   | Nombre de logements créés | Surfaces utilisées (en ha) | Densité moyenne (en nombre de logements/ha) |
|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---|
| Albens                     | 397                       | 25,3                       | 15,6  |
| La Biolle                  | 148                       | 11,5                       | 12,8  |
| Saint-Girod                | 40                        | 6                          | 6,6   |
| Mognard                    | 24                        | 3,2                        | 7,4   |
| Epersy                     | 41                        | 5,7                        | 7,1   |
| Saint-Ours                 | 79                        | 10,4                       | 7,5   |
| Saint-Germain-la-Chambotte | 26                        | 3                          | 8,5   |
| Cessens                    | 25                        | 4,1                        | 6,2   |
| TOTAL                      | 784                       | 66,2                       | 11,5  |

Le tableau ci-dessus met en exergue le processus de densification amorcé depuis les années 2000 avec une moyenne de 12,2 logements/ha pour les nouvelles constructions depuis 2005.



## 1.1.3 Développement urbain et structures urbaines

Les différentes phases d'urbanisation du territoire de l'Albanais Savoyard ont participé au développement des communes et ont généré les formes et les structures urbaines des villages et des villes que l'on connaît aujourd'hui.

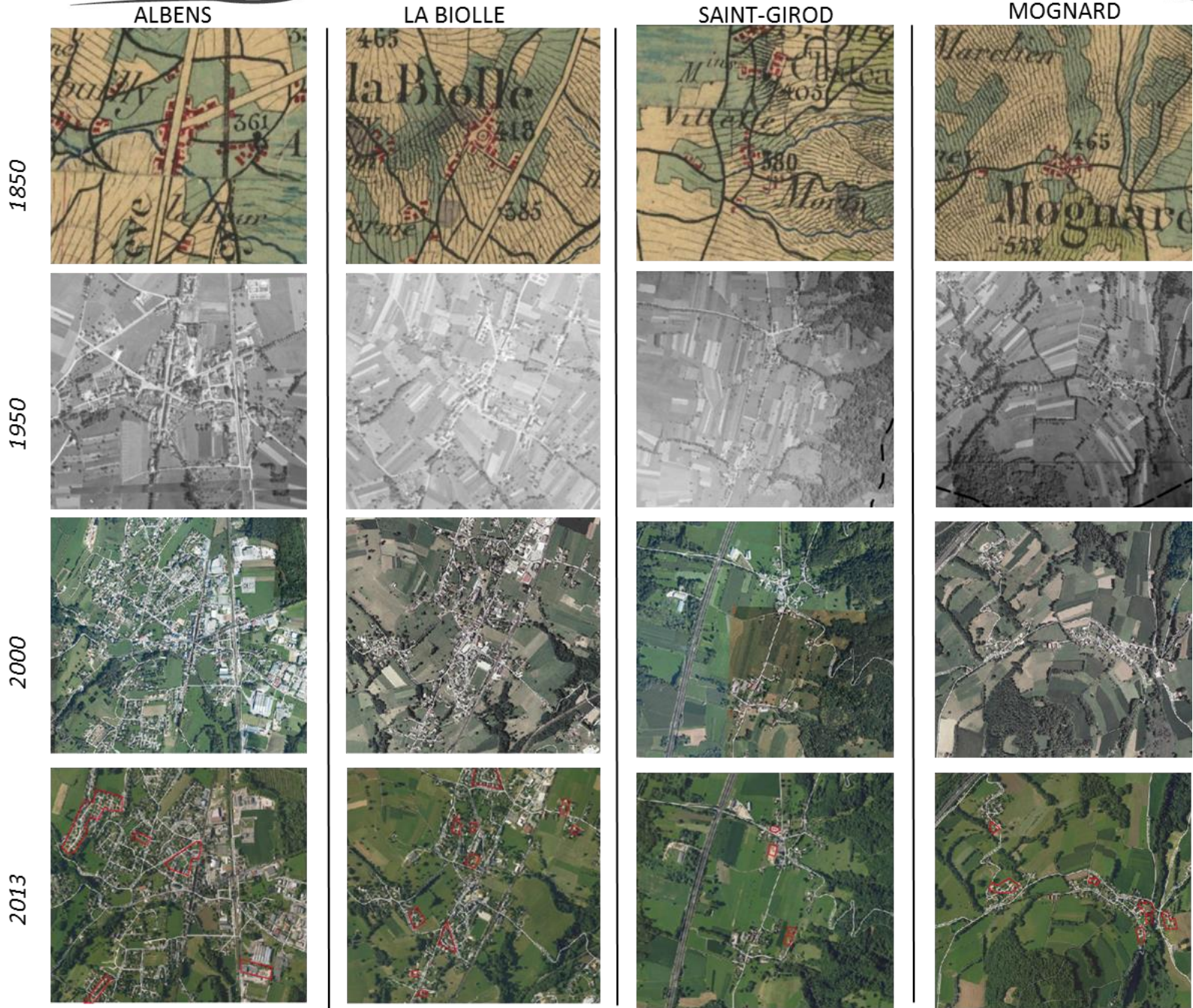
Ainsi, depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle (carte d'État-major), les communes ont connu de véritables transformations.

Le bourg d'Albens, qui s'est créé avec l'arrivée de la gare et des routes départementales, s'est aujourd'hui largement étendu. Au-delà du vieux-bourg, on peut identifier la présence d'une seconde couronne d'urbanisation où sont implantés de nombreux équipements et espaces publics ainsi que des commerces et services. Ce secteur est en cours de restructuration avec l'aménagement d'un nouveau quartier composé de logements collectifs et de commerces. Une troisième couronne d'urbanisation s'est développée vers l'Ouest, avec l'implantation de zones résidentielles pavillonnaires et vers l'Est avec des activités économiques.

Si le développement d'Albens s'est structuré autour des routes départementales, celui de La Biolle est resté en retrait de ces axes. En effet, c'est autour de la Place de l'église qu'est aujourd'hui organisé le bourg de La Biolle avec la présence de commerces, services, équipements publics et bâtiments de logements collectifs qui structurent ce vaste espace public. En dehors de cette centralité, l'urbanisation de la commune s'est réalisée de manière très linéaire, contrainte à l'Est par la route départementale 1201 et à l'Ouest par les coteaux. Ainsi, l'enveloppe urbaine centrale s'étire sur plus de 2 km de long entre la zone d'activités (au Nord) et le hameau de Savigny (au Sud).

Saint-Girod, l'urbanisation est historiquement composée de plusieurs noyaux distincts (Chef-lieu, Chez Darmand, Chambéraz), implantés le long de l'actuelle route départementale 211 et séparés par des ruisseaux qui coulent d'Est en Ouest et des coupures vertes. Depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, cette organisation urbaine n'a pas évolué, les différentes poches urbaines ont simplement été développées.

La commune de Mognard est également composée historiquement de plusieurs entités urbaines (chef-lieu et Maclin,). Depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, c'est le Chef-lieu qui a connu le plus fort développement avec une urbanisation linéaire le long de la route de Grézy. Par ailleurs, de nouveaux hameaux tels que Combe-Dessus et Combe-dessous ont vu le jour et forment aujourd'hui des petits quartiers pavillonnaires.

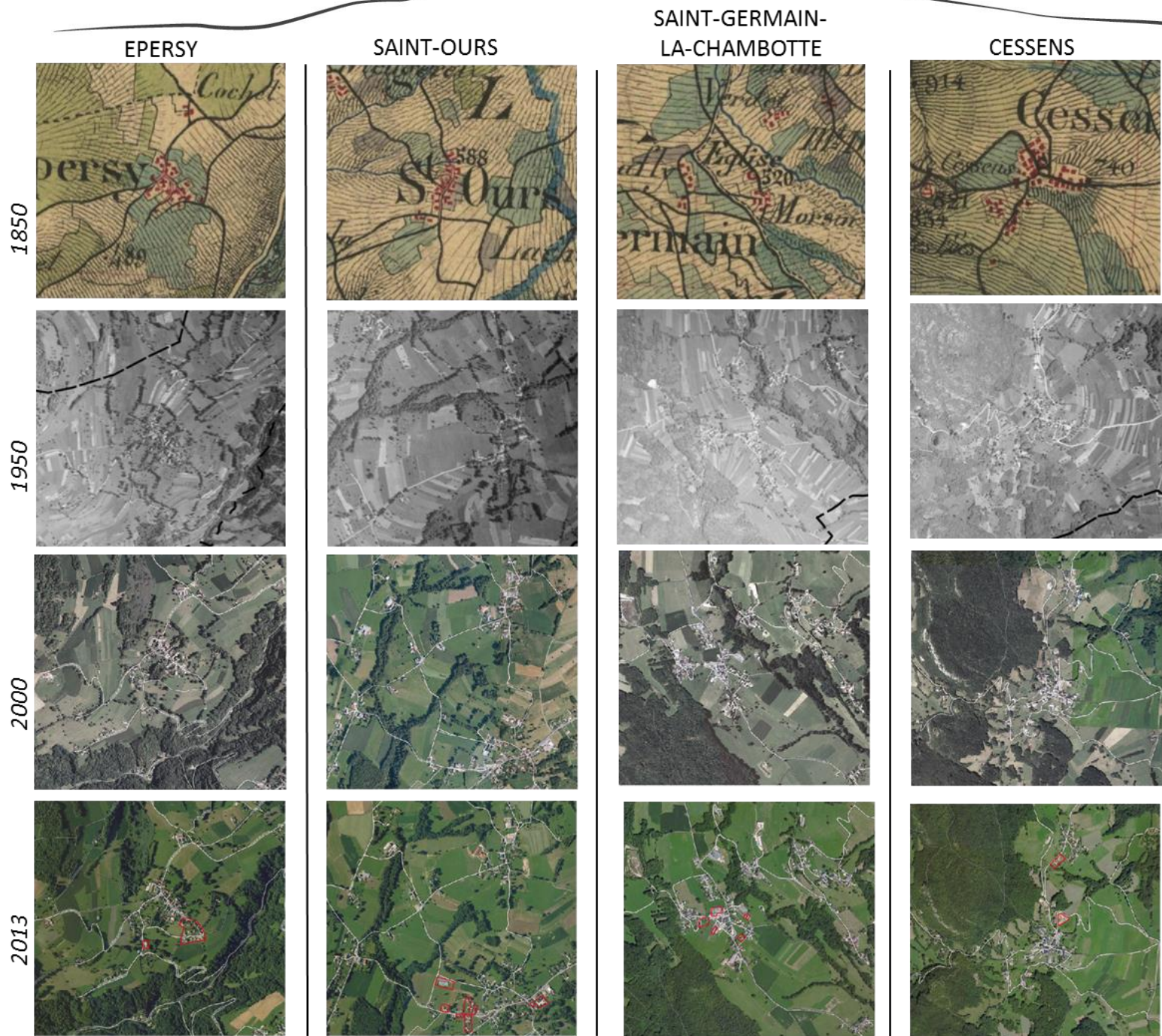




Saint-Ours a connu de véritables transformations dans son organisation urbaine depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle. La commune était composée du Chef-lieu, qui représentait l'entité la plus développée, et de petits hameaux (Bassa et Vingerel). À partir du XX<sup>ème</sup> siècle, on assiste à la création d'une nouvelle centralité à Bassa, notamment due au passage de la route départementale 911, avec, récemment, la construction d'une nouvelle école et de nombreux logements. Quant au Chef-lieu, il a peu évolué dans sa forme et son organisation urbaine. On constate également la formation d'une nouvelle entité urbaine au lieu-dit « Sous les Bois » avec une urbanisation très linéaire sur la route des Caves et la route de la Forêt.

Comme à Saint-Ours, la commune de Saint-Germain-la-Chambotte a connu un changement de centralité. En effet, initialement, le chef-lieu était situé à l'actuel hameau de la Chambotte. Le nouveau Chef-lieu s'est développé de manière significative par rapport aux autres hameaux de la commune, avec l'implantation de tous les équipements publics (école, mairie...).

La commune de Cessens est, avec Saint-Girod, celle qui a connu le moins d'évolutions dans la structure de son urbanisation. En effet, le Chef-lieu historique s'est, au fil du temps, développé et accueille aujourd'hui l'essentiel de l'urbanisation de la commune ainsi que l'ensemble des équipements publics.





## 1.1.4 À retenir

L'analyse des dynamiques d'urbanisation du territoire de l'Albanais Savoyard permet de mettre en exergue plusieurs éléments importants :

- Un territoire historiquement agricole avec une urbanisation caractéristique (fermes isolées ou sous forme de hameaux) et un mitage important ;
- Une période d'exode rural qui a fortement touché le territoire avec une population divisée par 1,6 entre 1850 et 1950 ;
- Un développement des infrastructures de transport (RD 1201, RD 910 et voie ferrée) qui a permis l'émergence de la ville d'Albens et d'une nouvelle centralité. Ces infrastructures ont également joué un rôle important dans la hiérarchie générale du territoire avec un développement plus important des communes situées dans la vallée, accessibles plus facilement par les routes départementales ;
- Un phénomène de périurbanisation dans la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle qui a engendré une croissance démographique et urbaine très forte sur l'ensemble du territoire avec une emprise des espaces urbains multipliée par 5 en 150 ans pour une population équivalente ;
- Un modèle de développement urbain (mitage, maisons individuelles, constructions libres...) consommateur de foncier naturel et agricole et coûteux (extension des réseaux et voiries) ;
- Des phénomènes d'urbanisation en rupture avec les logiques de concentration et de densification. Le développement s'est essentiellement réalisé sous forme d'extension des enveloppes urbaines ou bien de manière linéaire, le long des voies.

### ***Enjeux pour le développement futur du territoire***

- Contenir la pression foncière et assurer un développement démographique plus modéré et adapté aux besoins et aux capacités du territoire ;
- Prioriser le développement des communes les mieux desservies par les grandes infrastructures de transports (RD 1201, RD 910, gare SNCF) ;
- Reconcentrer l'urbanisation dans les secteurs dotés de commerces, services et équipements publics et éviter la dispersion de l'habitat ;
- Favoriser des formes urbaines compactes et peu consommatrices de foncières.



## 1.2 Morphologie urbaine

Les dynamiques d'urbanisation évoquées ci-avant ont mis en avant deux grandes périodes de développement, chacune caractérisée par la construction de logements aux spécificités propres.

### 1.2.1 Les formes traditionnelles

#### 1.2.1.1 La ferme isolée : l'identité du bâti traditionnel local

Ponctuant l'espace agricole, les fermes isolées portent indéniablement l'identité du territoire de l'Albanais Savoyard.

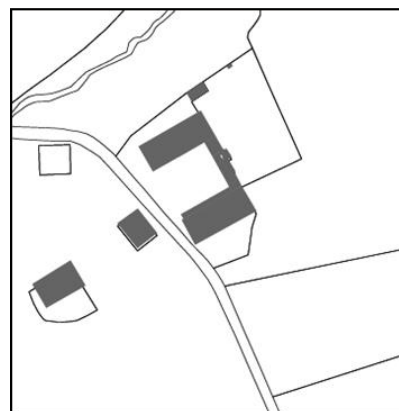
Elles ont des caractéristiques communes, tant dans leur forme et leur volumétrie que dans l'usage des matériaux.

En effet, ces fermes sont généralement de forme rectangulaire avec une partie destinée à l'activité agricole (grange, stockage...) et l'autre partie à usage d'habitation. Si ces deux usages sont intégrés dans un même volume, le traitement des façades a lui été conçu de manière différente, avec une composition plus minimaliste pour la partie agricole, notamment dans les ouvertures. Sur les façades des habitations, on retrouve par exemple des encadrements et des chainages d'angle qui mettent en valeur le bâtiment. Par ailleurs, l'usage du bois est généralement plus fréquent sur les parties agricoles afin de permettre la ventilation des lieux de stockage du foin.

Outre le bois, on retrouve globalement l'utilisation de matériaux tels que le calcaire et la molasse pour la construction de ces fermes ainsi que plus rarement du pisé.

Autre particularité de ces bâtiments, la réalisation de toitures avec des fausses croupes et des débords de toit importants qui semblent avancer en porte-à-faux sur la façade.

La pente naturelle des terrains est utilisée pour permettre la desserte aisée de chaque niveau du bâtiment. Les constructions sont donc orientées perpendiculairement aux courbes de niveau



#### L'ARCHITECTURE RURALE DES PAYS DE SAVOIE

Auteur : Paul GRILLET - Niveau de lecture : Documents

Fondations et murs : Fondations en pierre sur sol de gravier ou de molasse. Murs en maçonnerie de moellons liés au mortier de chaux de 0,85 m d'épaisseur sur toute la hauteur du bâtiment.

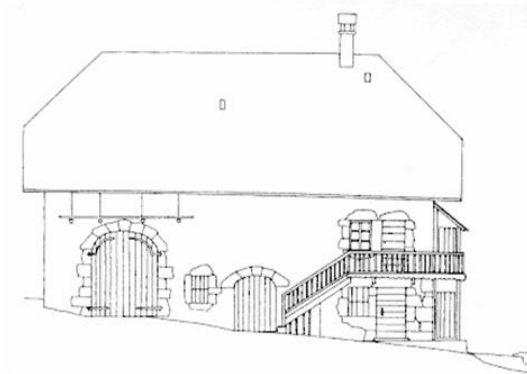
Toiture : Combles à deux versants symétriques avec deux fausses croupes, pente à 25°

Couverture : En ardoises clouées sur lattes.

Bales : En hauteur. Surtout présentes sur la façade Sud-Ouest.

Feu : Grande cheminée dans la cuisine. Hotte et conduit en maçonnerie. Souche en briques.

Décor : La base de la balustrade est festonnée.





## 1.2.1.2 Les bourgs hameaux anciens

Les bourgs et hameaux anciens sont généralement constitués de bâtiments qui reprennent le langage architectural des fermes isolées. Au-delà des spécificités architecturales, ils se distinguent par des caractéristiques urbaines propres.

C'est ainsi que l'on retrouve globalement ces groupements bâtis construits aux abords de voies sinueuses et sur un parcellaire relativement organique et hétérogène, de tailles diversifiées et sans découpages réguliers.

De manière générale, il existe un rapport fort entre le bâtiment et la voie. Les constructions implantées en profondeur par rapport aux routes et chemins sont alors assez rares, engendrant une urbanisation plutôt linéaire le long des axes.

Les alternances d'implantations sur la voie, soit en pignon, soit en façade offrent des cadrages et des perspectives sur l'environnement bâti ou naturel. Les cours et jardins sont alors généralement visibles depuis l'espace public grâce à des clôtures peu présentes, ce qui contribue à la fois à mettre en valeur le bâti et à la fois à créer un lien entre espaces publics et espaces privés.

Comme pour les fermes isolées, ces différentes implantations découlent d'une prise en compte importante de l'environnement naturel, qu'il soit topographique ou climatique (vents dominants chauds ou froids).







## 1.2.1.3 Le village-rue

Ce type de forme urbaine est apparu au XIX<sup>ème</sup> siècle, lors de la construction des grandes infrastructures de transport que sont les routes départementales 1201 et 910. Ces axes traversant uniquement Albens et La Biolle, ce sont ces deux communes qui ont accueilli cette urbanisation sous forme de village-rue.

Le tracé de ces nouvelles voies s'est accompagné d'un redécoupage parcellaire relativement régulier et de la construction de maisons de ville. Ces dernières sont caractérisées par une implantation en limite des voies et espaces publics.

Ce type d'implantation a pour effet de structurer et d'affirmer l'urbanité de la rue ou de l'espace public, d'autant plus que les constructions sont généralement implantées en ordre continu.

Dans le but de perméabiliser ces alignements de bâtiments, des espaces poreux, sous forme de porches, ont été prévus afin d'accéder facilement aux jardins situés à l'arrière des bâtiments.

Ces quartiers, lieux de forts passages, sont ainsi souvent considérés comme des nouvelles centralités dans lesquels viennent s'implanter les commerces et services de la commune (café, hôtel, poste...).



La Biolle, chef-lieu (RD 1201)

Albens, chef-lieu (croisement RD)



## 1.2.2 Les formes contemporaines

À partir de la fin de la période d'exode rural, dès les années 1950/1960, le territoire a accueilli des nouvelles formes d'urbanisation avec la construction de logements de différents types.

### 1.2.2.1 L'habitat pavillonnaire « spontané »

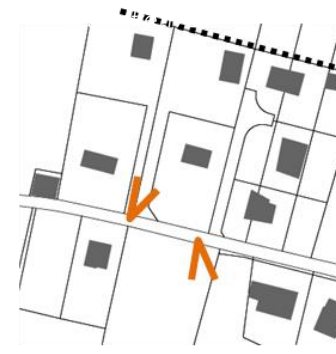
Cette forme d'habitat est caractérisée par des découpages parcellaires sous forme généralement rectangulaire ou carrée.

Contrairement aux formes traditionnelles qui s'implantaient à proximité des voies existantes, l'habitat pavillonnaire « spontané » peut s'implanter en profondeur, en plusieurs rideaux de constructions.

Cette forme urbaine a tendance à atténuer les rapports entre l'espace public et l'espace privé puisque les constructions s'implantent généralement en retrait des limites parcellaires. Les limites ne sont alors plus traitées par le bâtiment, la cour ou le jardin mais par des clôtures plus ou moins opaques.

Quant au bâti, il peut être composé d'un ou plusieurs volumes, soit en plain-pied, soit en R+1, ce qui peut contraster avec le bâti traditionnel de conception plus simple.

L'implantation du bâti est réalisée, dans la plupart des cas, par un remodelage du terrain naturel avec la création de talus ou murs de soutènement, contrairement aux formes traditionnelles qui s'insèrent dans la pente naturelle du sol.





## 1.2.2.2 L'habitat pavillonnaire « en procédure »

L'habitat pavillonnaire « en procédure » peut être distingué de l'habitat pavillonnaire « spontané » par son organisation globale. En effet, dans le cadre d'une procédure d'aménagement opérationnelle (lotissement, ZAC...), les quartiers sont réalisés après une réflexion sur la cohérence globale des aménagements, notamment les voies qui sont mutualisées avec l'ensemble des bâtiments, contrairement aux formes « spontanées » qui ont des accès privatifs.

Le maillage viaire est, par conséquent, plus important et mieux adapté dans ces opérations d'aménagement. En revanche, la réflexion sur la mutualisation des accès est menée de manière « cloisonnée », à l'échelle de l'opération et non à celle du quartier, hameau ou du village. Il en résulte de nombreuses créations d'impasses qui sont toutefois parfois accompagnées de liaisons piétonnes pour décloisonner ces espaces.

L'autre différence majeure réside dans la cohérence urbaine et architecturale des bâtiments (matériaux, gabarits, clôtures homogènes) que l'on retrouve dans le cadre d'opération d'aménagement d'ensemble.

Si le découpage des parcelles est encore plus rationalisé que pour les formes isolées (découpage régulier), on note toutefois des relations espaces privés/espaces publics qui sont parfois plus affirmées, via notamment des petits espaces verts collectifs.



Albens, chef-lieu

Cessens, chef-lieu



## 1.2.2.3 L'habitat groupé

Cette forme d'habitat découle de la mitoyenneté d'au moins deux maisons individuelles. Il en résulte plusieurs typologies telles que les maisons jumelées ou les maisons en bande.

L'habitat groupé est une forme urbaine qui peut avoir des caractéristiques très variées :

- Il peut être réalisé soit sous forme spontanée, soit dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble ;
- Il peut reprendre le langage architectural de la maison individuelle récente (volumes multiples...) ou bien celui de l'habitat traditionnel (gabarits, avancée de toit...) ;
- Il peut prendre la forme d'une opération isolée ou bien d'une répétition identique des bâtiments.

Généralement, cette forme urbaine a tendance à affirmer et à valoriser les zones de contacts entre les espaces publics et privés, avec, par exemple, des cours, terrasses ou bien des stationnements directement accessibles depuis la voie publique.



Albens, chef-lieu



Epersy, chef-lieu



## 1.2.2.4 L'habitat intermédiaire

À mi-chemin entre la maison individuelle et l'immeuble de logements collectifs, l'habitat intermédiaire offre une alternative intéressante aux modes d'habitat traditionnel. De faible hauteur, rassemblant en moyenne 5 à 20 logements au sein d'une unité bâtie ainsi que des parties communes réduites, il doit offrir aux habitants des qualités d'usages proches de l'habitat individuel tels que :

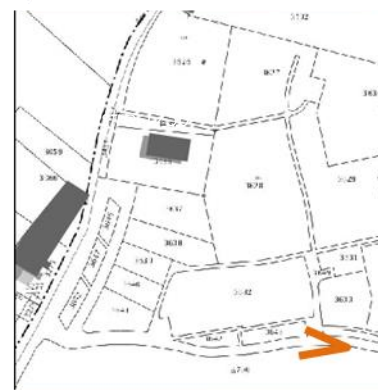
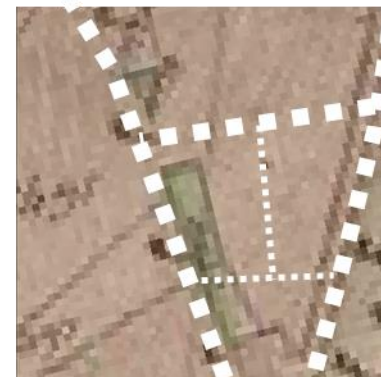
- Une intimité préservée facilitant les bonnes relations de voisinage ;
- Une évolutivité du logement permettant une grande variété d'usages ;
- Une générosité des espaces extérieurs.

L'habitat intermédiaire peut être assimilé à du logement groupé. Or, alors que l'habitat groupé prend généralement la forme de groupements de logements horizontaux, l'habitat intermédiaire intègre une notion de verticalité. C'est ainsi que la forme intermédiaire n'est pas considérée comme du logement individuel. Par ailleurs, cette forme plus compacte favorise l'efficacité énergétique de la construction.

Par ailleurs, si l'habitat groupé reste une forme individuelle, le logement intermédiaire intègre, dans une opération, des espaces semi-collectifs tels que les accès des véhicules ou les aires de stationnement.

Quant aux gabarits des bâtiments, ils se rapprochent des formes traditionnelles du territoire (fermes) grâce à l'intégration de plusieurs logements dans un même bâtiment. Au-delà du gabarit, c'est aussi la simplicité des volumes qui rappelle le langage architectural de la ferme traditionnelle.

Cette forme urbaine est encore peu développée sur le territoire de l'Albanais Savoyard. On trouve toutefois certaines opérations récentes à Albens (Route de Cessens), La Biolle (Route du Parc) ou encore à Saint-Germain-la-Chambotte.



Albens, chef-lieu

La Biolle, chef-lieu

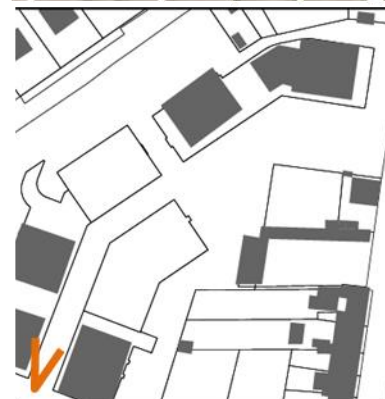


## 1.2.2.5 L'habitat collectif

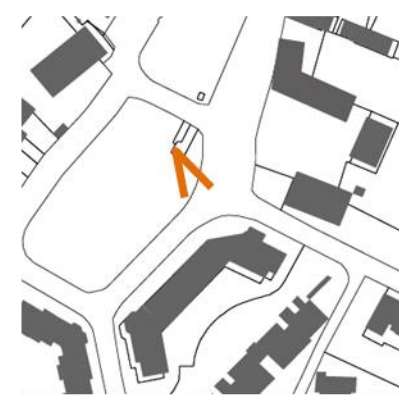
Autre forme urbaine particulière apparue dès la deuxième moitié du XXème siècle sur le territoire, l'habitat collectif.

Les bâtiments de logements collectifs peuvent générer deux formes urbaines bien distinctes :

- La forme structurante, au même titre que les maisons des villages-rue, avec des alignements sur les voies, l'intégration de commerces et services dans les rez-de-chaussée et une certaine continuité des volumes qui tendent à affirmer les espaces publics et la centralité des communes. On retrouve cette forme notamment sur la Place de l'église de La Biolle et à Albens, sur la place de l'église sur l'allée des Poètes ou encore la rue du Mont-Blanc ;
- La forme isolée, située dans des secteurs excentrés, est implantée au milieu de la parcelle et entourée par des espaces collectifs (espaces verts, stationnements...). La seule opération de ce type est à Albens, Avenue Général de Gaulle (Résidence le Longeret).



Albens, chef-lieu



La Biolle, chef-lieu



## 1.2.3 À retenir

Les différentes phases successives d'urbanisation du territoire de l'Albanais Savoyard ont engendré la modification des formes et tissus urbains traditionnels.

Historiquement composé de fermes isolées ou groupées en bourgs ou hameaux, puis de villages-rue aux abords des grands axes de communications, le territoire a connu un phénomène de périurbanisation depuis la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle qui a été le support d'opérations immobilières pavillonnaires (spontanées ou sous forme d'opérations d'ensemble), groupées, intermédiaires et collectives.

Ces nouvelles typologies de logements ont, pour certaines, modifié l'aspect général du territoire, tant par leur architecture (gabarits, volumétries) que par leurs caractéristiques urbaines (implantations au milieu des parcelles, rapport à l'espace public contraint par des clôtures imperméables...).

Au-delà de la modification des tissus urbains, ce processus d'urbanisation contemporain a également eu des impacts forts sur l'équilibre du territoire avec une forte consommation des espaces agricoles et naturels, notamment au regard de la faible densité de certaines opérations.

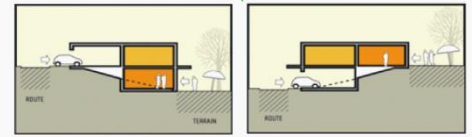
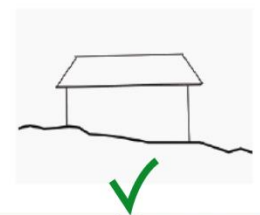
Par ailleurs, ces nouvelles formes urbaines peuvent générer des incidences négatives sur l'environnement avec une importante imperméabilisation des sols (multiplication des accès et dessertes privées).

### ***Enjeux pour le développement futur du territoire***

- S'appuyer sur les formes urbaines historiques et caractéristiques du territoire dans le cadre des futures opérations d'aménagement, notamment les rapports à l'espace public, les densités et l'insertion des bâtiments dans la topographie ;
- Veiller à respecter l'architecture traditionnelle (volumes, teintes, matériaux) ;
- Optimiser le réseau viaire en menant des réflexions à l'échelle du quartier, d'un bourg ou d'un hameau et non à l'échelle de la simple opération d'aménagement afin d'éviter la création d'impasses ou de multiplier les accès sur les voies structurantes ;
- Limiter les surfaces imperméabilisées en créant des accès directement depuis les voies et en mutualisant ou en groupant les stationnements ;
- Éviter de « boucher » les vues sur le grand paysage et le paysage urbain en maintenant une certaine porosité entre les bâtiments et en soignant l'édification des clôtures.



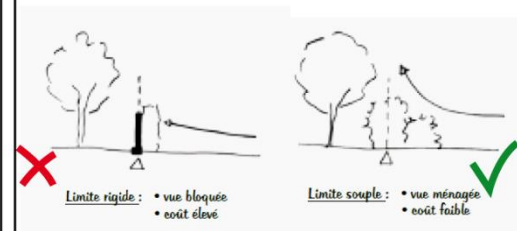
## Implantation dans la pente



Source : habiter en montagne référentielle d'architecture (PNRV : PNRC CAUE 38, 73)



## Traitement des limites

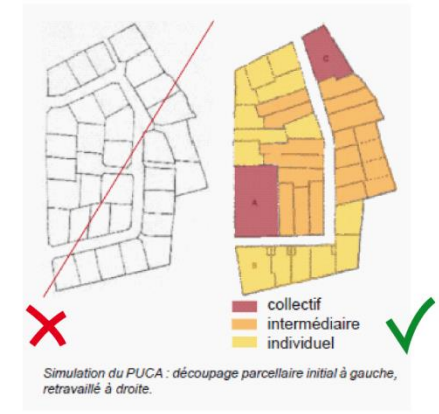


Petit mur de soutènement    Plantation de la pente

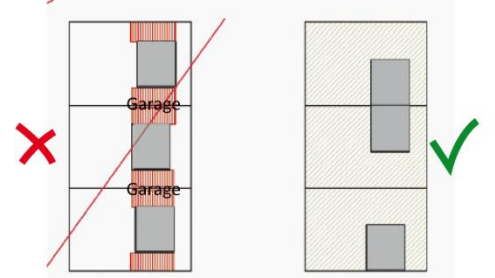
Source : CAUE Haute Savoie, plantons le paysage



## Découpage parcellaire

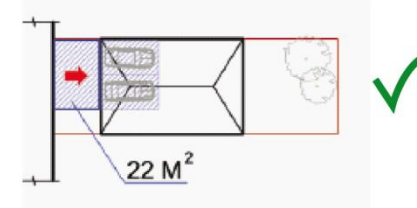
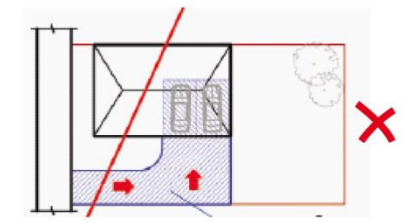


## Gestion des vues sur le paysage



Montagnet (Commune de Ruffieux) : couloir visuel sur le grand paysage.

## Accès et stationnement







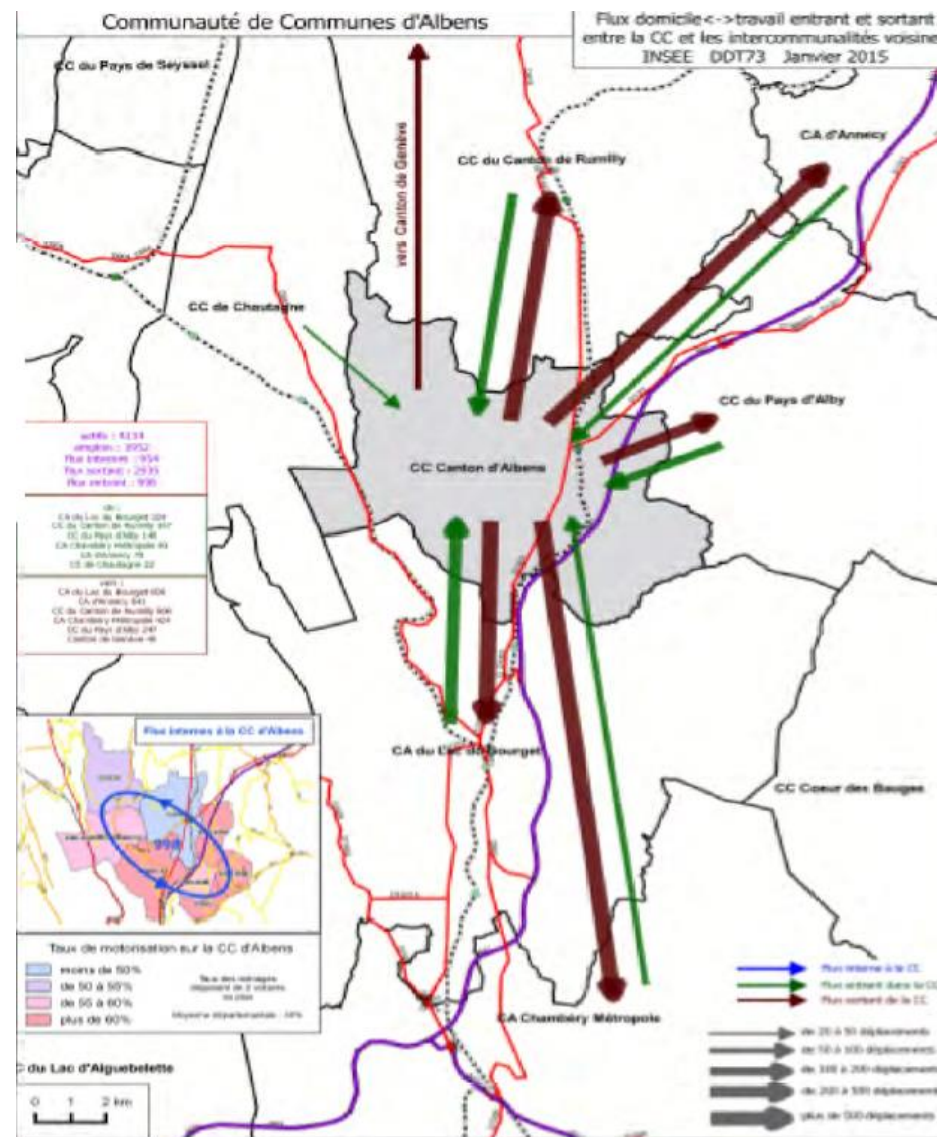
## 1.3 Les déplacements

### 1.3.1 Migrations pendulaires

Avec un indicateur de concentration d'emplois de 17,3 en 2012 (100 actifs ayant un emploi pour 47,3 emplois) et un taux d'actifs travaillant à l'extérieur du territoire, l'Albanais Savoyard est concerné par de nombreux déplacements pendulaires vers d'autres territoires.

En effet, près de 2200 déplacements sortants sont comptabilisés chaque jour, dont environ 35 % vers la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget, 29 % vers la Communauté d'Agglomération d'Annecy, 22 % vers la Communauté de Communes du Canton de Rumilly et 14 % vers la Communauté d'Agglomération de Chambéry Métropole.

De plus, avec 1926 emplois recensés à l'échelle de l'Albanais Savoyard (dont 65 % à Albens, 13 % à La Biolle, 7 % à Saint-Girod et 4 % à Mognard, le territoire accueille également un certain nombre de flux entrants. Ceux-ci sont estimés à 1000 quotidiennement, dont la majorité en direction d'Albens.





### 1.3.2 Le réseau viaire

#### 1.3.2.1 Un réseau bien hiérarchisé

Le territoire de l'Albanais Savoyard est structuré par un réseau de voirie hiérarchisé en plusieurs types de voies qui ont chacune un rôle défini :

**L'autoroute A41** : construite en 1977 pour relier Grenoble à Genève, elle traverse le territoire du Nord au Sud en passant par les communes Mognard et Saint-Girod. Si aucun échangeur n'est aménagé sur le territoire, les communes de l'Albanais Savoyard ont toutefois facilement accès à l'autoroute via l'échangeur d'Aix-les-Bains Nord situé à 4,5 km du Chef-lieu de La Biolle et à 8 km du Chef-lieu d'Albens. De plus, l'échangeur situé sur la commune d'Alby-sur-Chéran est situé à 6,5 km d'Albens et à 10 km de La Biolle.

37 000 véhicules sont comptabilisés quotidiennement sur l'autoroute A 41.

Dans le cadre d'une meilleure desserte du territoire de l'Albanais Savoyard, l'aménagement d'un échangeur à Saint-Girod est inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale Métropole Savoie.

**Les routes départementales structurantes** : elles représentent, après l'autoroute A41, les voies les plus empruntées. Il s'agit de la RD 1201 (11 500 véhicules/jour) qui relie Aix-les-Bains à Albens et qui traverse les communes de La Biolle et Albens et une partie du territoire de Saint-Girod. De plus, la RD 910 (5 500 véhicules/jour) peut également être considérée comme voie structurante. Elle relie le Chef-lieu d'Albens à la commune de Frangy en Haute-Savoie. Enfin, la RD 991, qui longe le territoire à l'Ouest, au bord du Lac du Bourget sur la commune de Saint-Germain-la-Chambotte, est également une voie structurante. En revanche, elle n'a pas d'impact direct sur le territoire puisqu'elle est située de l'autre côté du versant de la Montagne de La Biolle et de Cessens.

**Les routes départementales locales** : si les routes départementales structurantes ont pour rôle principal la traversée et la desserte du territoire depuis les communes environnantes, les routes départementales locales permettent, depuis les routes structurantes, de desservir les principales zones urbanisées du territoire. On peut noter les routes départementales 54 (entre Albens et Cessens), 58 (entre Cessens et Saint-Germain-la-Chambotte), 991 (qui longe la Sud du territoire et dessert le secteur de Bassa à Saint-Ours), 911b (entre la Biolle et Saint-Germain-le-Chambotte), 49 (entre Mognard et Saint-Girod) (53 entre Epersy, Mognard et Saint-Girod) ou entre la 211 entre Albens et Saint-Girod.

**Les voies de dessertes locales** : elles permettent de relier les hameaux et zones bâties isolés aux routes départementales locales. Ce réseau est fortement développé sur le territoire, notamment au regard de la présence importante d'activités agricoles. En effet, de nombreux chemins ruraux ou d'exploitation ont été requalifiés en petites routes de dessertes locales.

**Les chemins** : il s'agit des voies non aménagées, privées ou publiques, qui permettent de desservir les zones isolées, les espaces boisées et agricoles.

Ce réseau viaire crée des liens entre les différentes communes du territoire et les territoires voisins. Ainsi, la hiérarchie du réseau permet de constater le rôle polarisant de La Biolle et Albens pour les communes de Cessens, Saint-Germain-la-Chambotte, Saint-Girod et Mognard. Par ailleurs, les communes de Saint-Ours et Epersy semblent être tournées, via la RD 911, vers l'agglomération d'Aix-les-Bains.



## 1.3.2.2 Les nuisances et points noirs

Le rôle polarisant d'Albens et La Biolle engendre des flux importants vers les axes de transport structurants situés dans la vallée de la Deysse. C'est ainsi que l'accumulation de ces flux entraîne des problématiques de déplacements, notamment en termes de sécurité.

Trois points problématiques ont été identifiés le long de la RD 1201 : le carrefour entre la RD 1201 et la RD 910 à Albens, le carrefour entre la RD 1201 et les RD 991B et RD 58A.

De plus, le croisement entre les RD 911 et RD 211, à Saint-Ours (Bassa), a aussi été identifié comme un point dangereux.

Au-delà des problématiques de sécurité, certains axes routiers génèrent des nuisances sonores.

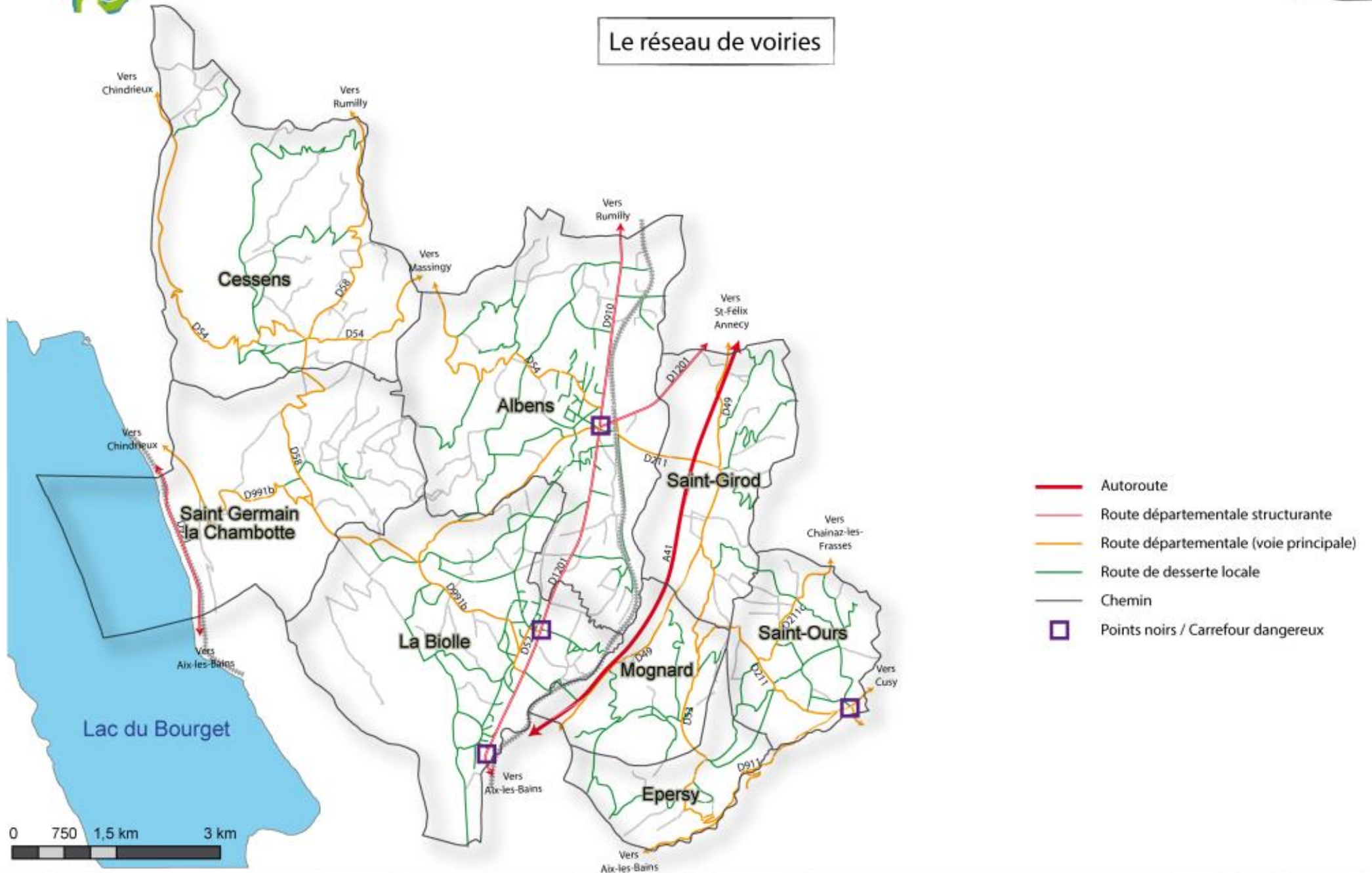
Un arrêté préfectoral datant du 25 juin 1999 a classé certaines infrastructures de transports terrestres comme bruyantes. Ce classement engendre la création de périmètres, de part des autres des axes concernés, où sont définies des prescriptions acoustiques pour l'isolation des bâtiments (cf. cahier état initial de l'environnement)

Par ailleurs, deux infrastructures ont été classées « à grande circulation » (l'autoroute A 41 et la RD 1201). Cela implique la création d'une bande d'inconstructibilité pour les constructions ou installations situées en dehors des espaces urbanisés. L'A 41 génère donc une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe et la RD 1201 une bande de 75 m.





## Le réseau de voiries





## 1.3.3 Les transports en commun

Le territoire est doté d'un réseau de transport en commun regroupant plusieurs modes : le train et le transport par cars.

### 1.3.3.1 Les transports par train

La gare SNCF située à Albens est desservie par les lignes Aix-les-Bains/Annemasse, Annecy/Chambéry/Grenoble/Valence et Annecy/Lyon.

En 2011, 68 000 voyages en origines et destinations ont été comptabilisés, notamment grâce à une cadence relativement importante (environ 20 arrêts aller/retour par jour entre Annecy et Aix-les-Bains), soit plus du double qu'en 2004 (30 000 voyages).

Une amélioration du réseau est actuellement en projet, avec le doublement de la voie ferrée.



### 1.3.3.2 Les transports par car

Le territoire est également desservi par le réseau de transport du département de la Savoie.

Trois lignes desservent le territoire de l'Albanais Savoyard :

- Ligne 171 entre Albens et Annecy (environ 5 aller/retour par jour) ;
- Ligne C5 entre Chambéry et Annecy qui dessert Albens et La Biolle (environ 5 aller/retour par jour) ;
- Ligne C6 entre Chambéry et École qui dessert Saint-Ours-Bassa (environ 4 aller/retour par jour).





### 1.3.3.3 Les transports scolaires

Un réseau de transports scolaires a été mis en place afin d'assurer l'acheminement des élèves vers le collège d'Albens ainsi que vers les lycées de Rumilly et Aix-les-Bains (lycée Marlioz).

Ainsi, les élèves habitant les communes de La Biolle, Epersy, Saint-Ours, Saint-Girod, Cessens et Saint-Germain-la-Chambotte peuvent se rendre au collège d'Albens par car.

Les cars menant au lycée de Rumilly desservent Albens, La Biolle, Mognard, Epersy, Saint-Girod ainsi que Cessens et ceux menant au lycée Marlioz à Aix-les-Bains desservent Saint-Girod, Saint-Ours, Mognard et Epersy.

Par ailleurs, des transports scolaires ont été mis en place dans le cadre du regroupement scolaire entre Cessens et Saint-Germain-la-Chambotte.

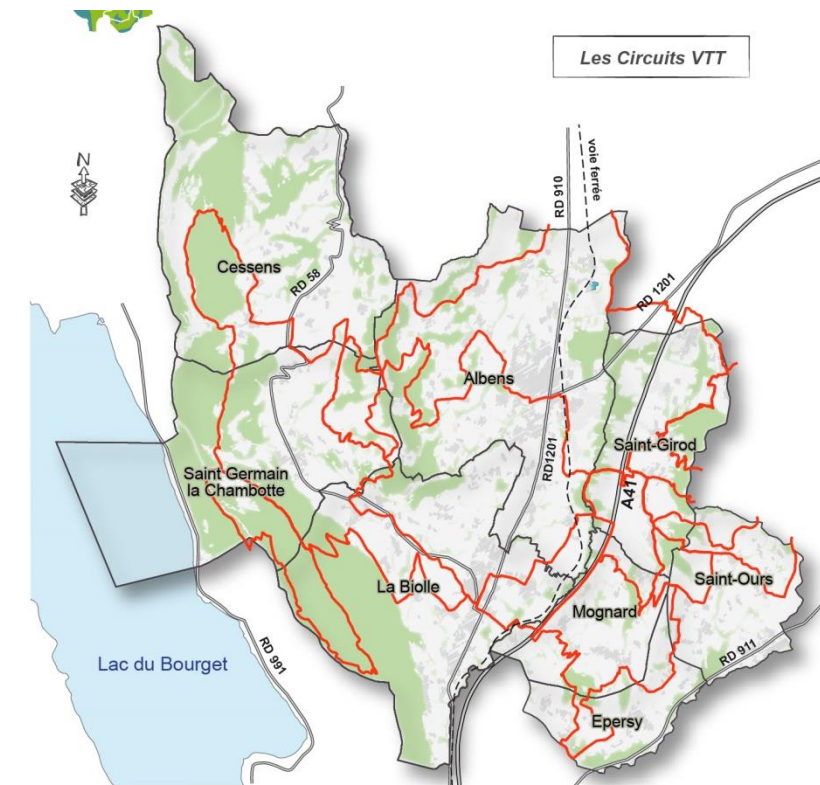
### 1.3.4 Les déplacements doux

#### 1.3.4.1 Les stationnements

Chaque centralité du territoire développe des capacités de stationnements à l'échelle des bourgs et des villages. Actuellement aucune place ne dispose d'un branchement électrique. Dans les villages les emplacements ne sont pas forcément matérialisés aussi les capacités ne peuvent être précisément décomptées. Les centralités d'Albens et de La Biolle offrent près de 300 places matérialisées. La mutualisation des aires de stationnement n'est pas forcément organisée mais elle existe dans les usages (Stationnement public, résidentiel, et de fréquentation des équipements).

#### 1.3.4.2 Les déplacements doux « de loisirs »

Le territoire de l'Albanais Savoyard est un lieu privilégié pour la pratique de sports tels que le VTT ou la randonnée.



#### 1.3.4.3 Les déplacements doux « urbains »

Au-delà des déplacements doux pratiqués via les sentiers de randonnées et de VTT, le territoire est doté d'un réseau de cheminements piétonniers, localisé essentiellement dans les chefs-lieux.

Ces réseaux ont été développés, de manière générale, pour desservir les différents pôles générateurs de déplacements (équipements, commerces, services, espaces publics).

Ce chapitre est développé dans la partie fonctionnement urbain ci-après.



## 1.4 Le fonctionnement urbain

### 1.4.1 Albens

Le Chef-lieu d'Albens est celui qui connaît la plus forte concentration de commerces, services et équipements à l'échelle du territoire de l'Albanais Savoyard.

En effet, on retrouve la présence d'équipements socio-éducatifs tels que le collège Jacques Prévert, plusieurs écoles (dont un nouveau groupe scolaire), un restaurant scolaire, une halte-garderie ou bien une Maison des Associations qui sont disséminés dans l'espace urbain du chef-lieu.

Albens est également dotée d'une centralité administrative et religieuse où sont regroupés le centre administratif (qui accueille notamment la mairie ainsi que le siège de la Communauté de Communes), l'église, une salle paroissiale et un presbytère. Ces équipements ont été construits autour de la Place de l'église requalifiée en espace public piétonnier. Cette centralité accueille également des poches de stationnements (environ 25 places).

Une autre centralité, à vocation de sports et de loisirs a été créée entre la voie ferrée et les routes départementales 910 et 1201. Elle accueille de nombreux équipements qui rayonnent sur l'ensemble du territoire de l'Albanais Savoyard (tennis, gymnase, boulodrome, stade, city-stade, salle d'animation...). Cet espace joue un rôle fédérateur au regard de la forte concentration d'équipements ainsi que de sa proximité avec les autres pôles générateurs de déplacements (équipements scolaires, commerces...). En revanche, les espaces publics autour de ces équipements sportifs et de loisirs n'ont pas fait l'objet d'un traitement particulier. Ainsi, les espaces interstitiels manquent de cohérence et de continuité entre eux (revêtements, cheminements, végétalisation) et sont, la plupart du temps, occupés par des véhicules stationnés.





Les commerces et services d'Albens sont également bien regroupés dans un périmètre restreint. C'est en effet le carrefour des routes départementales 1201 et 911 qui marque la centralité commerciale. On y trouve l'ensemble des commerces et services nécessaires au quotidien tel que boulangerie, bar/restaurant, tabac/presse, pharmacie, banques/assurances... répartis sur trois axes principaux (RD 1201, RD 910 et Rue de la Chambotte (RD 991c)).

Notons également la présence de quelques commerces en entrée Nord du bourg, à vocation plus spécifique (magasin de sport et d'électroménager).

Dans le cadre de la Zone d'Aménagement Concertée, Albens s'est dotée d'une nouvelle polarité commerciale (Allée des Poètes). Elle regroupe notamment une supérette et une boucherie/charcuterie ainsi qu'un espace public et des zones de stationnement.

Un réseau de cheminements doux a été aménagé afin de relier ces différents pôles d'équipements ou de commerces et services. En effet, le long du ruisseau de l'Albenche, un chemin a été aménagé entre le quartier de la gare et le city-stade Montée de la Rippe et permet ainsi une liaison alternative et sécurisée à la route départementale 991c (Rue de la Chambotte).

Par ailleurs, l'aménagement de la ZAC a permis de créer un percement destiné aux modes de transports doux. Il permet de relier la Place de l'Église à la Rue du Collège sans passer par les RD 1201 et 910.

Si la partie Ouest du Chef-lieu est relativement bien maillée en cheminements doux, il faut noter un manque de continuité dans la partie Est, notamment dans le quartier de la Gare et dans le pôle d'équipements sportifs. Si certains cheminements existent, ils ne sont pas assez mis en valeur pour assurer leur usage fréquent.



Commerces Rue de la Chambotte



Commerces entrée de ville Nord



Commerces Allée des Poètes



Cheminement piéton le long de l'Albenche



Commerces entrée de ville Nord

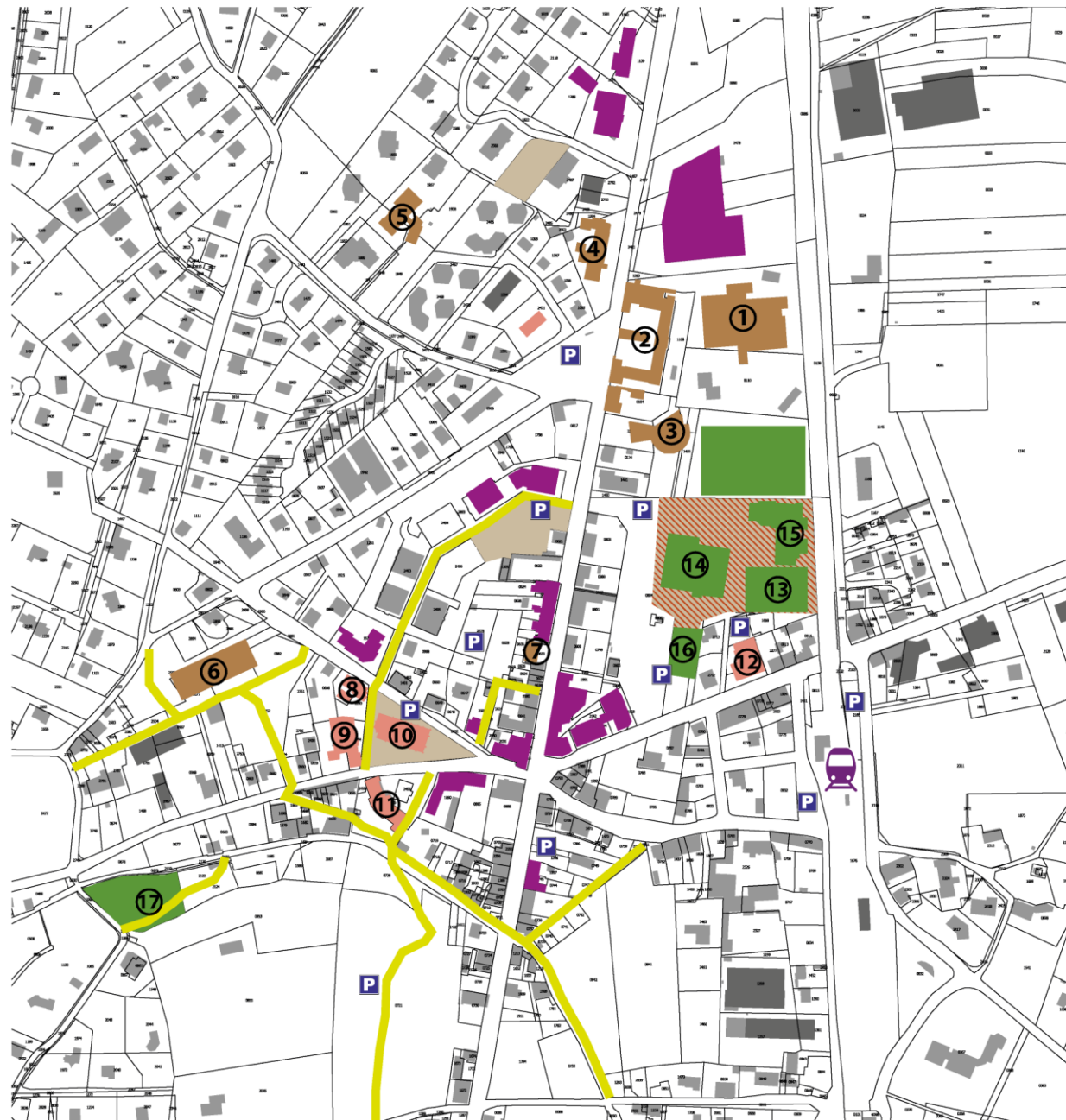


Cheminement piéton ZAC





## ALBENS Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

- |                       |                           |
|-----------------------|---------------------------|
| ① Collège J. Prevert  | ⑤ Halte-Garderie, crèche  |
| ② Ecole primaire      | ⑥ Groupe scolaire 2       |
| ③ Restaurant scolaire | ⑦ Maison des Associations |
| ④ Ecole maternelle    |                           |

### Equipements administratifs, touristiques et religieux

- |                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| ⑧ Salle paroissiale | ⑪ Centre administratif |
| ⑨ Presbytère        | ⑫ Office de tourisme   |
| ⑩ Eglise            |                        |

### Equipements sportifs et loisirs

- |                                     |                           |
|-------------------------------------|---------------------------|
| ⑬ Tennis                            | ⑮ Plateau sportif         |
| ⑭ Gymnase                           | ⑯ Jeu de boules extérieur |
| ⑰ Salle d'animation/<br>Boulodromes | ⑱ City Stade              |

### Commerces et services

### Espaces publics

### Espaces publics à requalifier

### Gare SNCF

### Parkings

### Cheminements doux





## 1.4.2 La Biolle

Le bon fonctionnement urbain de La Biolle est contraint par la forme urbaine du chef-lieu. En effet, la forme allongée de l'enveloppe urbaine engendre une hausse des distances entre les pôles générateurs de déplacements.

La Biolle est ainsi dotée de deux polarités distinctes, séparées par une distance de près de 700 mètres.

Autour de la Place de l'église se concentrent les commerces et services de proximité de La Biolle (boulangerie, pharmacie, Poste, coiffeur, tabac/presse) ainsi que la mairie et le centre culturel. Ces commodités sont accompagnées de plusieurs poches de stationnements ainsi que d'un vaste espace public.

À l'arrière de cet espace a été aménagé un stade ainsi qu'un espace de jeux pour enfants. Un chemin piétonnier permet d'accéder à cette zone de loisirs depuis le pôle de commerces et services.

Au Nord du chef-lieu, au carrefour entre la Route du Pare et la RD 1201, a été aménagé une seconde polarité. Elle est dotée d'un City-stade ainsi que de la salle des fêtes de La Biolle. Par ailleurs, un supermarché (Intermarché) a été implanté dans ce secteur qui regroupe plusieurs activités artisanales.

La liaison entre ces deux polarités se réalise via la Route de l'Ebène et la Route de la Chambotte, des voies peu aménagées et peu sécurisées pour les piétons.



Place de l'église/Bâtiment multifonctionnel



City-stade



Bâtiment multifonctionnel



Terrain de sports



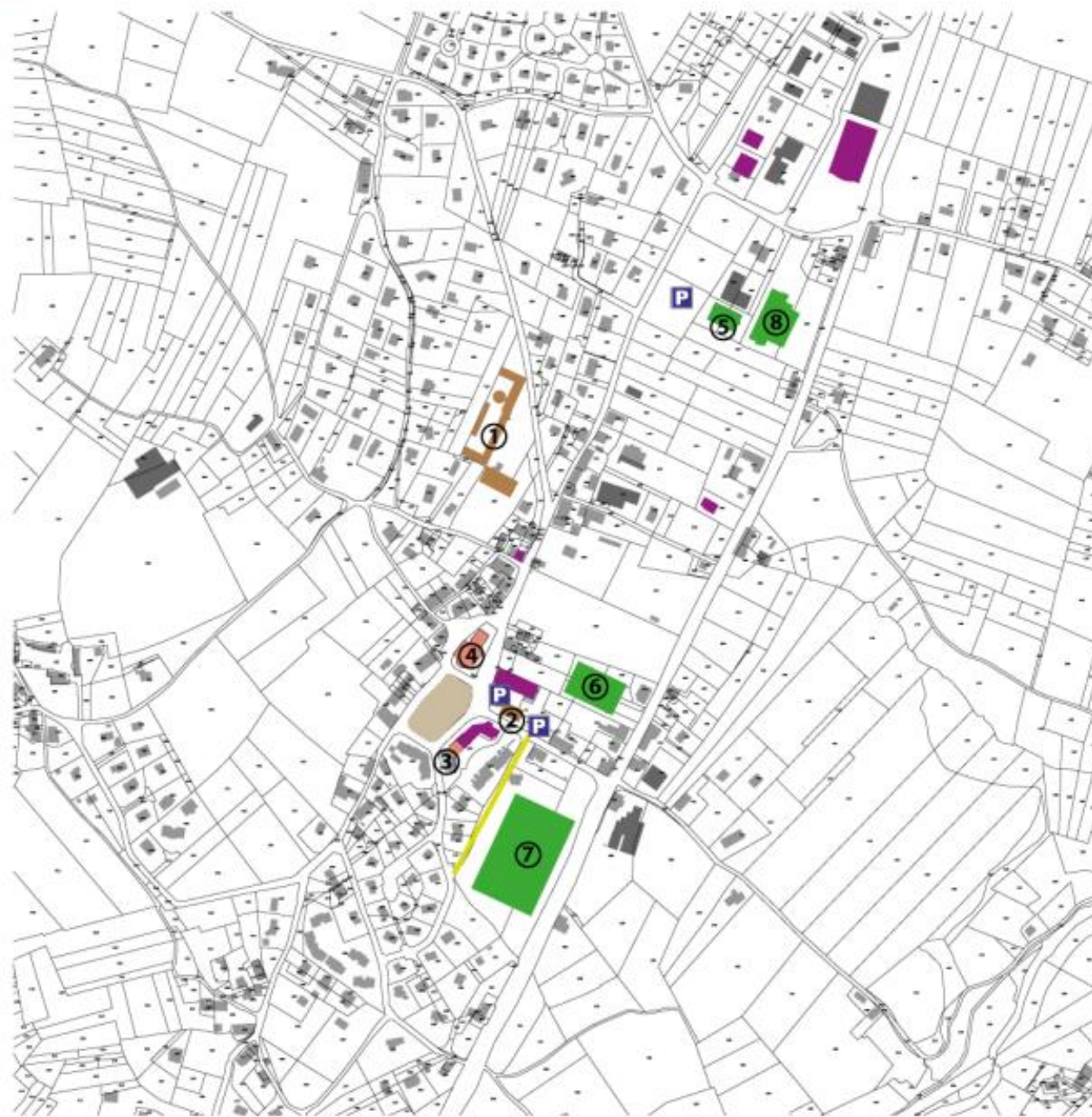
École



Cheminement piéton qui mène au stade



## LA BIOLLE Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

- ① Ecole
- ② Centre culturel

### Equipements administratifs et religieux

- ③ Mairie
- ④ Eglise

### Equipements sportifs et loisirs

- ⑤ City-stade
- ⑥ Stade
- ⑦ Stade
- ⑧ Salle des fêtes

### Commerces et services

**P** Parkings

**—** Cheminements doux





## 1.4.3 Saint Girod

Malgré la présence de nombreuses poches urbaines (Chambéraz, Chez Darmand, Chef-Lieu, Marcellaz), l'ensemble des équipements de Saint-Girod est concentré dans le Chef-lieu.

C'est ainsi qu'a été aménagé, en retrait de la RD211, un pôle regroupant la mairie, l'école, une salle de motricité, une garderie, l'église, le cimetière, une maison d'assistantes maternelles et une salle associative (salle de la bergerie).

Un cheminement piétonnier a été aménagé afin de desservir l'ensemble de ces équipements et permet ainsi des déplacements sécurisés en parallèle de la route départementale.

Ce cheminement permet également de rejoindre les zones de stationnements situées devant les locaux associatifs (environ 15 places), devant la mairie (3 places) ainsi que de l'autre côté de la RD211 (environ 40 places).

Si l'ensemble des équipements de Saint-Girod est bien regroupé dans le Chef-lieu, la majorité des habitants n'a pas accès facilement à cette polarité. En effet, au regard des distances entre le Chef-lieu et les différentes zones résidentielles (1,7 km de Marcellaz, 600m de Chez Darmand et 1,5 km de Chambéraz), l'utilisation de modes de déplacements doux est difficilement envisageable.



RD entre le parking Sud et les équipements



Parking Sud



Cheminement piéton devant l'école



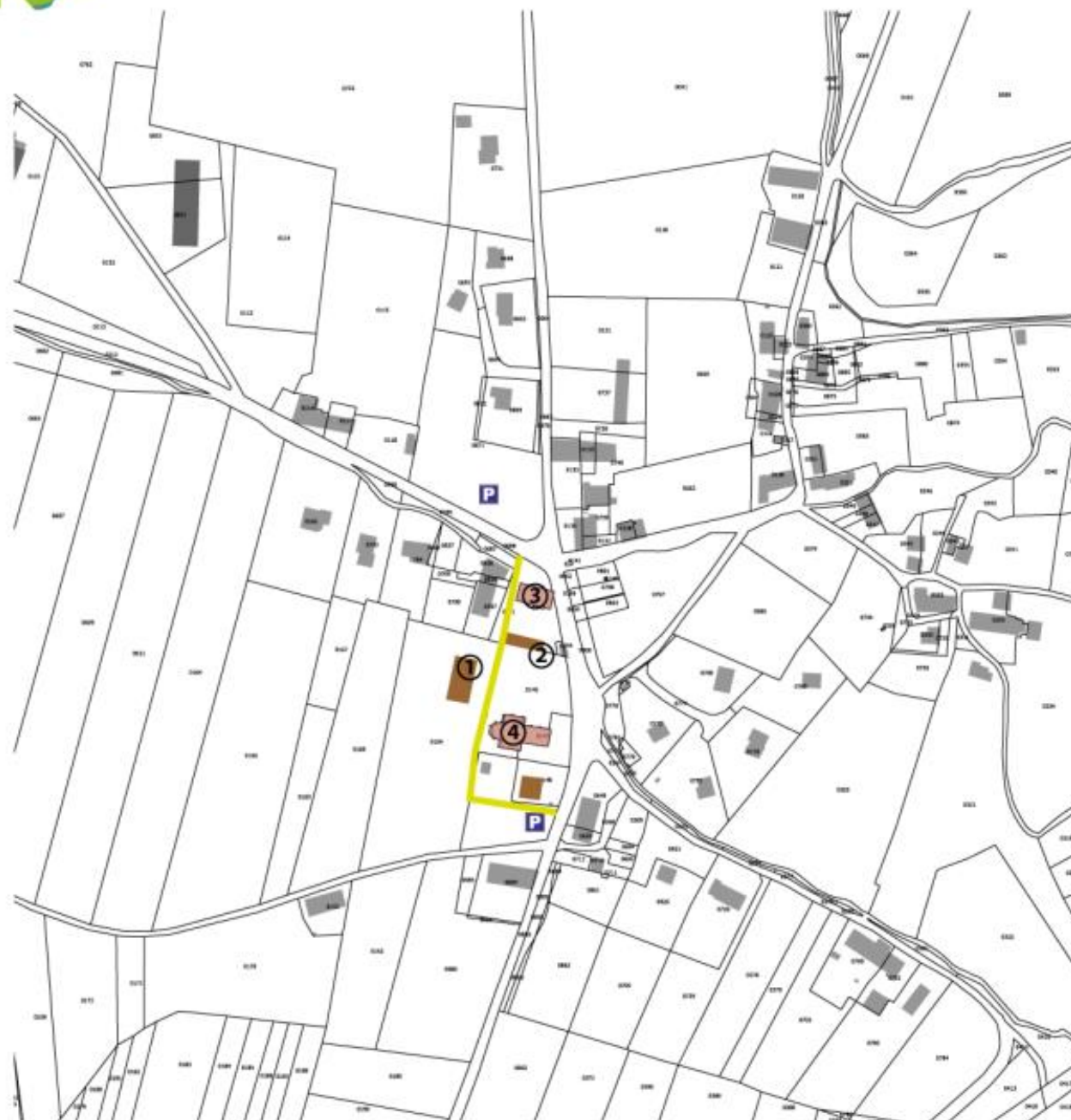
Locaux associatifs/parking Nord



Église/cimetière



## SAINT - GIROD Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

- ① Ecole / Garderie / Salle de motricité / Espace festif indépendant
- ② Maison d'Assistantes Maternelles
- ③ Salle de la Bergerie (locaux associatifs + 2 logements communaux)

### Equipements administratifs et religieux

- ④ Mairie + logements
- ⑤ Eglise

### P Parkings

### Cheminements doux





## 1.4.4 Mognard

L'ensemble des pôles générateurs de déplacements de Mognard est situé dans le chef-lieu. On peut distinguer deux polarités : l'ancienne polarité qui regroupe la mairie, le cimetière ainsi que l'église et la nouvelle polarité où sont implantés l'école, la salle des fêtes et les équipements sportifs.

L'ancienne polarité est située dans le tissu urbain historique du chef-lieu. Les limites entre les espaces publics et les espaces privés sont relativement floues dans ce secteur, ce qui engendre une complexité dans la définition des usages (déplacements, stationnements...).

La nouvelle polarité est, quant à elle, implantée à la sortie du chef-lieu, en direction d'Epersy (RD 53). L'école a été construite en dehors du chef-lieu afin de la rapprocher d'Epersy dans le cadre du regroupement pédagogique.

Si la salle des fêtes et l'espace sportif ne forment qu'une seule entité, avec notamment des stationnements communs, l'école est située de l'autre côté de la route départementale, sans véritable lien avec les espaces publics et sportifs.

Les différents équipements de Mognard sont relativement disséminés dans le chef-lieu. Afin de les connecter entre eux, des cheminements piétons ont été aménagés. D'une part, la route de Gresy, entre l'église et la RD53 a été sécurisée par la création de trottoirs et, d'autre part, un cheminement piéton, qui franchit le ruisseau de la Riselière, a été aménagé entre le stade et le Chemin de Champ Bordin.

Toutefois, l'étirement de l'enveloppe urbaine du chef-lieu vers l'Ouest et l'éloignement des hameaux (Combe-dessus, Combe-dessous, Maclin...) minimisent ces aménagements dans la mesure où le recours à la voiture est indispensable pour la majorité de la population de Mognard.



École



Cheminement piéton derrière le stade



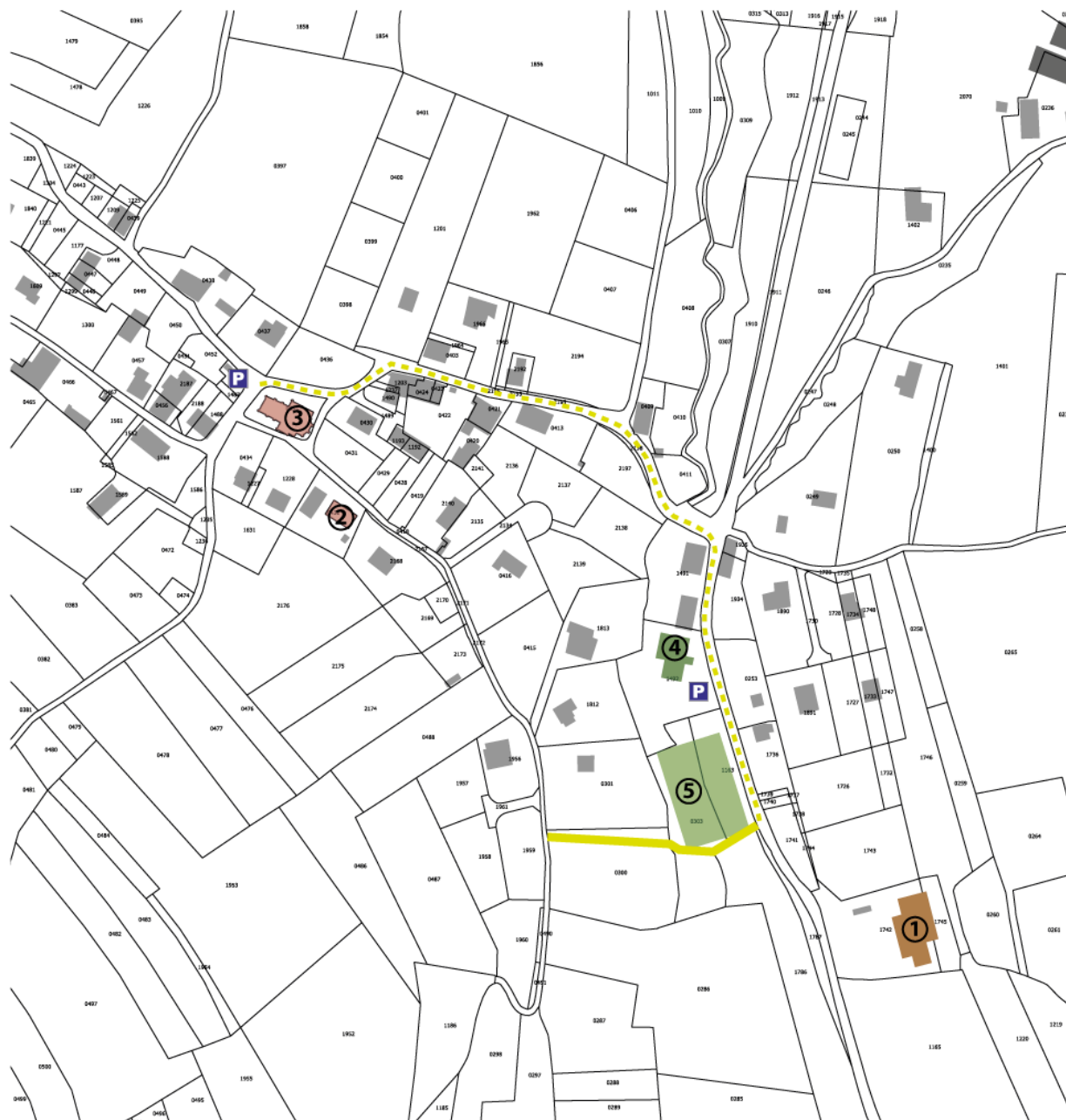
Salle des fêtes



Mairie



## MOGNARD Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

① Ecole

### Equipements administratifs et religieux

② Mairie

③ Eglise

### Equipements sportifs et loisirs

④ Salle des fêtes

⑤ Stade

### Cheminements doux

--- Aménagement sécurisé pour les piétons

P Parkings





## 1.4.5 Epersy

Les équipements d'Epersy sont tous situés dans le chef-lieu, au carrefour de la route départementale 53 et de la Route du chef-lieu. Sont concentrés la salle des fêtes, la mairie, l'église ainsi que des terrains sportifs (jeu de boules, tennis).

Si la zone entre ces équipements et les voies de circulation a un caractère plutôt « routier », l'espace public situé à l'arrière de la mairie et de la salle des fêtes a fait l'objet d'un aménagement particulièrement qualitatif. Cet espace végétalisé fait la transition entre les terrains de sports et les équipements (mairie et salle des fêtes). Il est par ailleurs accompagné d'une zone de stationnement.

L'urbanisation du chef-lieu d'Epersy s'est réalisée, globalement, de manière linéaire, le long de la route du chef-lieu et de la RD53. De fait, les déplacements piétonniers s'effectuent essentiellement sur ces axes, sans aménagements particuliers en termes de sécurité.

En revanche, deux chemins ont été aménagés afin de raccourcir les distances pour les piétons et sécuriser leurs déplacements sur la Route de la Vie du Cher qui forme une boucle entre la Route du chef-lieu et la RD53.



Mairie



Parking sous la mairie



Terrains sportifs



Espace public végétalisé



Espace public végétalisé





## EPERSY Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

① Salle des fêtes

### Equipements administratifs et religieux

② Mairie

③ Eglise

### Equipements sportifs et loisirs

④ Equipements sportifs

### Espace public

Parkings

Cheminements doux





## 1.4.6 Saint-Ours

Le fonctionnement urbain de Saint-Ours est caractérisé par une double polarité. Le territoire est en effet doté d'une centralité historique (chef-lieu) où sont implantées l'église et la salle des fêtes et d'une centralité nouvelle (Bassa) qui accueille l'école, la mairie ainsi que deux commerces (garage Citroën et Fromagerie).

Les espaces publics qui accompagnent ces équipements n'ont pas fait l'objet d'un aménagement particulier. Ils sont essentiellement destinés au stationnement des véhicules, de manière plus ou moins organisée.

Si les deux équipements du chef-lieu sont implantés de part et d'autre d'un parking, l'école et la mairie de Bassa n'ont pas été construites dans une logique de centralité. La mairie se trouve en effet le long de la route départementale 911, un axe très fréquenté par les véhicules. La municipalité envisage de délocaliser la mairie dans de nouveaux locaux situés au lieu-dit Chez Robert, entre Bassa et le chef-lieu.

Quant à l'école, elle se situe Voie de la Forêt à Bassa, à l'extérieur de l'enveloppe urbaine du hameau, de manière isolée.

Avec près de 2 km de distance entre le chef-lieu et Bassa, les déplacements en dehors de ceux motorisés sont inexistant. Les déplacements doux s'effectuent alors à une échelle très locale, d'autant plus qu'à l'intérieur d'un « quartier », les équipements et commerces, comme à Bassa, sont éloignés entre eux.



Parking de la mairie



Salle des fêtes et son parking



Mairie



Ancienne école/Projet de nouvelle mairie



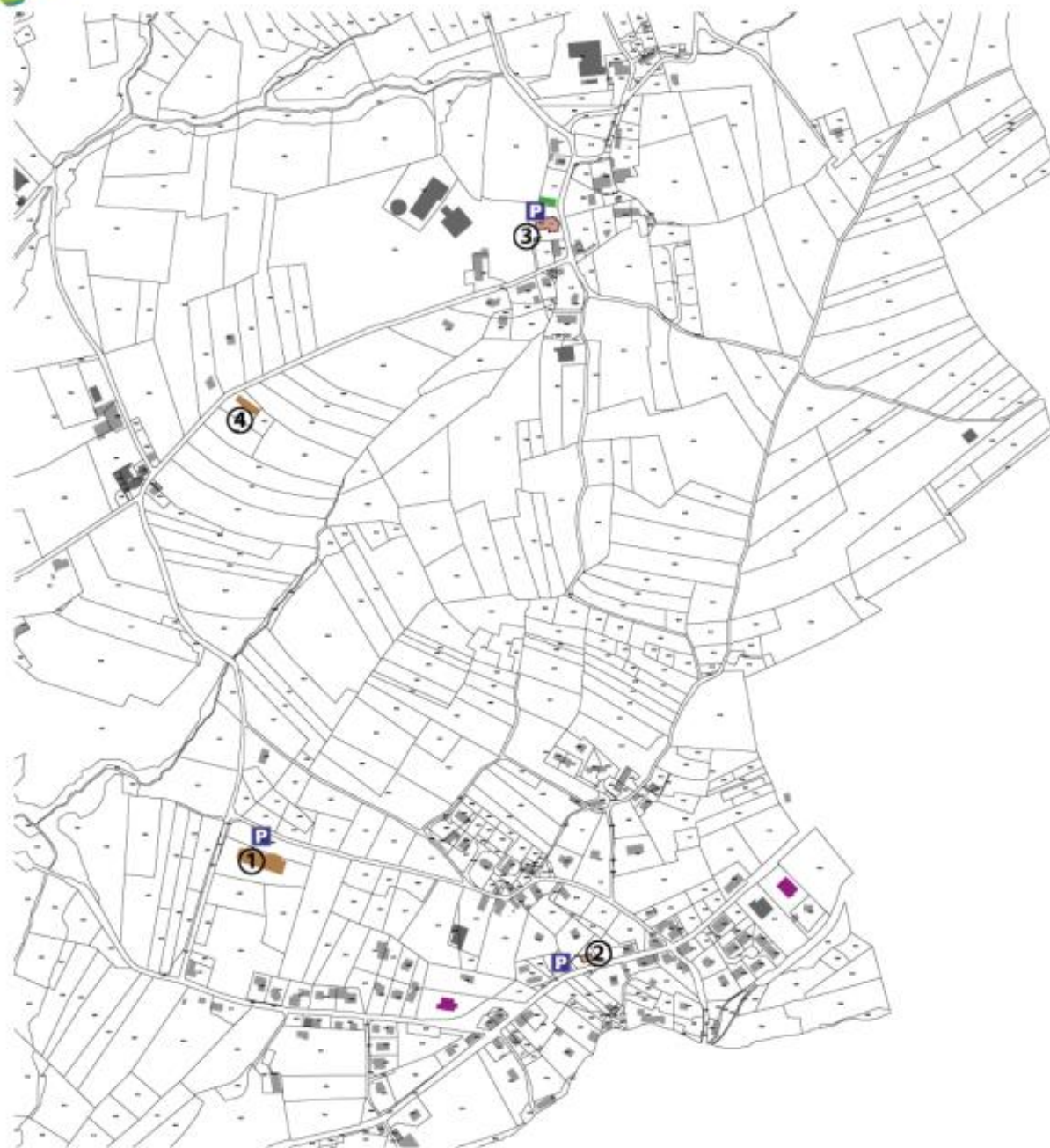
École



Fromagerie



## SAINT-OURS Fonctionnement urbain



### **Equipements socio-culturels / scolaires**

① Ecole

### **Equipements administratifs et religieux**

② Mairie

③ Eglise

④ Ancienne école / future mairie

### **Equipements sportifs et loisirs**

⑤ Salle des fêtes

### **Commerces et services**

**P** Parkings





## 1.4.7 Saint-Germain-la-Chambotte

Malgré le déplacement de la centralité historique (La Chambotte) vers le chef-lieu actuel, tous les équipements de Saint-Germain-la-Chambotte sont réunis dans la nouvelle centralité. Aucun équipement n'a été conservé à la Chambotte hormis une chapelle.

Le chef-lieu concentre de nombreux équipements socio-éducatifs et sportifs. On recense une école (qui accueille les élèves de Cessens), une crèche, la mairie, la salle des fêtes, un stade, un city-stade, un local-jeune ainsi que l'église.

L'ensemble de ces équipements est concentré dans un périmètre restreint, favorisant ainsi les connexions entre eux. L'église, la mairie et la crèche sont implantées à l'intérieur d'un îlot contourné par les routes départementales 991B et 58E et traversé par un cheminement doux qui dessert ces équipements et un espace public qui les accompagne.

De part et d'autre de cet îlot sont implantés la salle des fêtes, l'école ainsi que les équipements sportifs. Ils sont séparés par un espace tampon, un vaste espace public composé des routes départementales et de zones de stationnement.

S'il faut souligner la cohérence de l'implantation des différents équipements dans une logique de concentration, ce qui favorise notamment les connexions entre eux, il faut aussi mettre en avant le caractère routier de la zone tampon qui fait le lien entre les équipements. En effet, cet espace souffre sans doute d'une définition des différents usages (circulation voiture et piétonne, stationnements, espace public...) peu affirmée.



Chapelle



City-stade



Crèche



Terrains sportifs



Mairie et son espace public



École



## SAINT-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE Fonctionnement urbain

### Equipements socio-culturels / scolaires

- ① Ecole
- ② Crèche

### Equipements administratifs et religieux

- ③ Mairie
- ④ Eglise

### Equipements sportifs et loisirs

- ⑤ Salle des fêtes
- ⑥ Stade

### P

Parkings

### Cheminements doux





## 1.4.8 Cessens

Le chef-lieu de Cessens, secteur le plus urbanisé de la commune, regroupe également l'ensemble des équipements. On retrouve ainsi, au croisement de la route départementale 54 et de la Voie de Sous la Tour, l'église, la mairie, l'école, la salle polyvalente ainsi qu'un terrain de sport.

Le tissu urbain ancien et dense crée une forte proximité entre tous ces équipements. Ils sont ainsi situés dans un rayon de 100m autour de la place de l'église.

Depuis le parking aménagé à l'Ouest du chef-lieu, un cheminement piéton permet d'accéder aisément à la mairie et au terrain de sport. Au niveau de l'église, ce cheminement rejoint la route départementale 53. Un plateau a été aménagé afin de sécuriser la portion de voie jusqu'à l'école et la salle polyvalente créant ainsi une continuité entre l'école et le parking au-dessus de la mairie.



École et salle des fêtes



Parking



Cheminement entre le parking et la mairie



Espace public devant la mairie



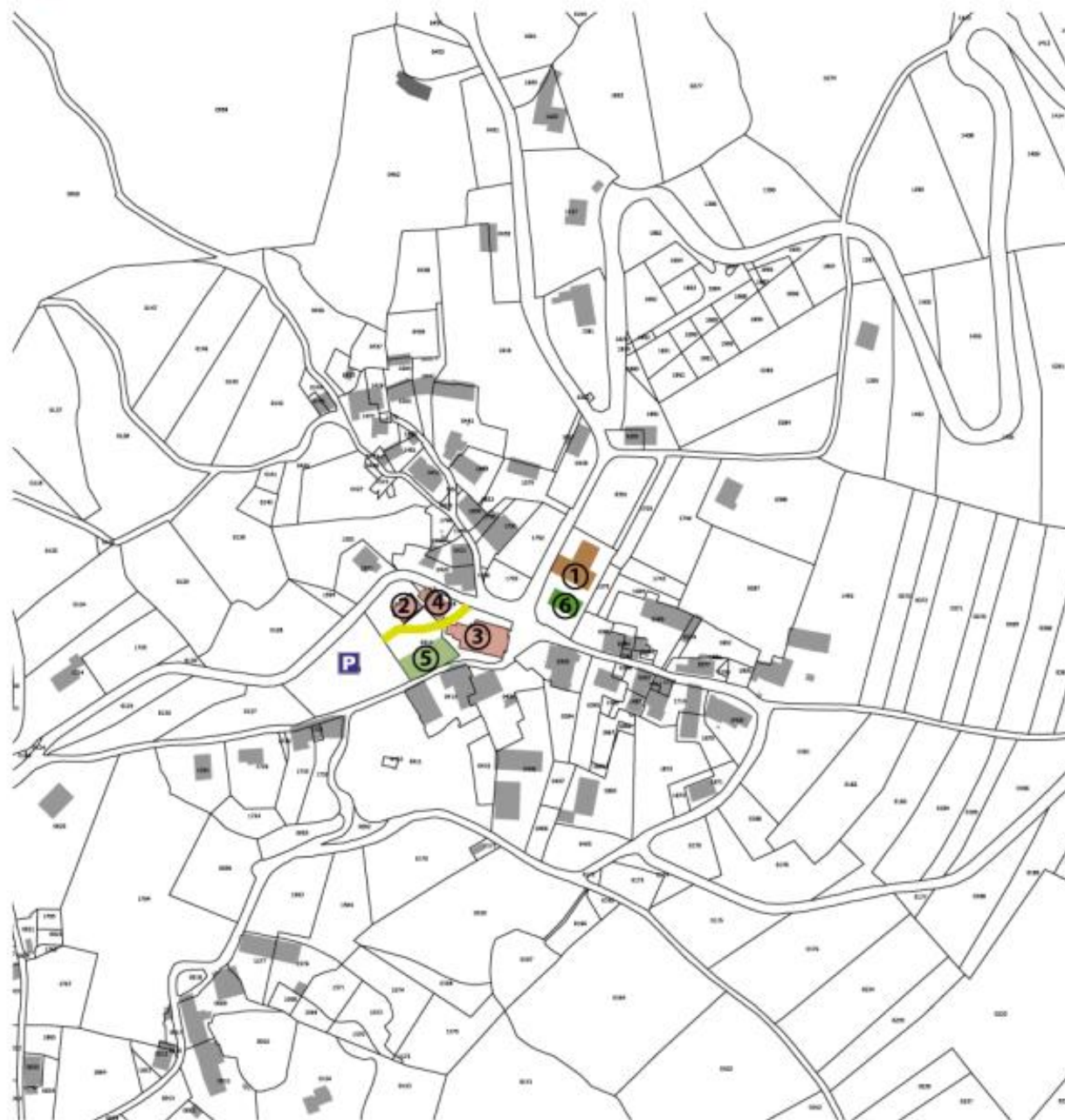
Terrain de sports



RD dans le chef-lieu



## CESSENS Fonctionnement urbain



### Equipements socio-culturels / scolaires

① Ecole

### Equipements administratifs et religieux

② Mairie

③ Eglise

④ Salle associative + logements

### Equipements sportifs et loisirs

⑤ City-Stade

⑥ Salle polyvalente

### Cheminements doux

 Parkings





## 1.4.9 À retenir

Le fonctionnement urbain est à la fois lié à la présence, ou non, de pôles générateurs de déplacements tels que les équipements publics, les commerces, services et espaces publics et à la fois par les connexions qui existent entre ces différents pôles.

Il a été mis en avant certains secteurs (Saint-Girod, Epersy, Cessens, Saint-Germain-la-Chambotte, Albens-Ouest) avec un fonctionnement cohérent, notamment dû à la concentration des différents pôles et à leur interconnexion avec des cheminements piétons mais également à la requalification d'espaces publics qui permettent de lier l'ensemble de ces éléments.

Nous avons remarqué également que certains secteurs, malgré la présence de pôles attractifs, souffraient d'un manque de continuité et de cohérence entre eux, notamment à Mognard et Albens-Est.

Enfin, les secteurs composés de plusieurs polarités (La Biolle et Saint-Ours) ont des fonctionnements particuliers où les connexions entre les différents pôles sont complexes. Si à Saint-Ours, les distances sont telles que les déplacements doux sont peu envisageables, en revanche, à La Biolle, des aménagements de voiries et chemins pourraient favoriser la connexion des deux pôles.

### ***Enjeux pour le développement futur du territoire***

La proximité des zones d'habitat avec les pôles générateurs de déplacement ainsi que leur connexion sont essentielles pour un fonctionnement durable des chefs-lieux et, plus largement, du territoire de l'Albanais Savoyard.

Le développement urbain futur du territoire devra donc être mené dans une logique de concentration (densification) et de mixité des fonctions urbaines afin de réduire les distances de déplacements et ainsi favoriser les déplacements doux.

Cette logique doit se traduire par l'urbanisation prioritaire des espaces situés à l'intérieur des enveloppes urbaines, là où sont concentrés les équipements, commerces et services et, de fait, éviter les extensions urbaines et la dispersion de l'habitat.





## 1.5 Les potentiels de développement

L'analyse des potentiels de développement est réalisée à travers un bilan du foncier disponible à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme en vigueur de chaque commune. Elle permet de mettre en exergue l'enveloppe foncière mobilisable par rapport aux prescriptions du SCoT en termes de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace. En effet, le SCoT donne un cadre quantitatif quant au dimensionnement des documents d'urbanisme. Ce dimensionnement est égal à la superficie occupée par le bâti actuel (image SPOT 2003) et le potentiel constructible nouveau.

Pour le territoire de l'Albanais Savoyard, les surfaces mises en avant sont les suivantes :

| Communes                   | Surfaces urbanisables (2005-2025) en ha | Surface maximale de l'enveloppe urbaine en 2025 en ha |
|----------------------------|---|---|
| Albens                     | 51                                      | 163   |
| La Biolle                  | 36                                      | 160   |
| Cessens                    | 11                                      | 63  |
| Epersy                     | 15                                      | 37  |
| Mognard                    | 14                                      | 38  |
| Saint-Germain-la-Chambotte | 11                                      | 51  |
| Saint-Girod                | 16                                      | 50  |
| Saint-Ours                 | 16                                      | 51  |

Afin d'appréhender le foncier mobilisable dans le cadre du PLU intercommunal, une méthodologie a été mise en place. Celle-ci consiste à :

- Analyser le foncier consommé depuis 2005 en prenant en compte les permis de construire délivrés ;
- En déduire les surfaces restantes mobilisables pour la durée de vie du PLUi ;
- Identifier l'ensemble du foncier constructible dans les documents d'urbanisme en vigueur :
  - o Les disponibilités foncières qui présentent des enjeux en termes d'environnement, d'agriculture et de risques ;
  - o Les disponibilités foncières situées en extension de l'enveloppe urbaine ;
  - o Les disponibilités foncières situées à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.

Cet état des lieux permet de mettre en avant les secteurs prioritaires et stratégiques en termes de développement urbain. S'il s'agit ici d'une analyse « théorique », le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ainsi que les documents réglementaires du PLUi prennent en compte, dans le cadre de la définition du projet, les caractéristiques et le fonctionnement de chaque secteur du territoire. En effet, du foncier libre situé à l'intérieur du tissu urbain peut présenter un enjeu fort en termes de développement urbain mais peut aussi constituer un espace à préserver de l'urbanisation pour des motifs paysagers (poumon vert...). Par ailleurs, un secteur localisé en extension de l'enveloppe urbaine peut être un levier important pour renforcer la centralité d'un chef-lieu et sera ainsi plus propice à l'urbanisation qu'un secteur à forte valeur ajoutée paysagère situé dans l'enveloppe.

Cette analyse des potentiels de développement permet ainsi d'encadrer la réflexion menée dans le PADD quant à la localisation et à la quantification du foncier mobilisable.



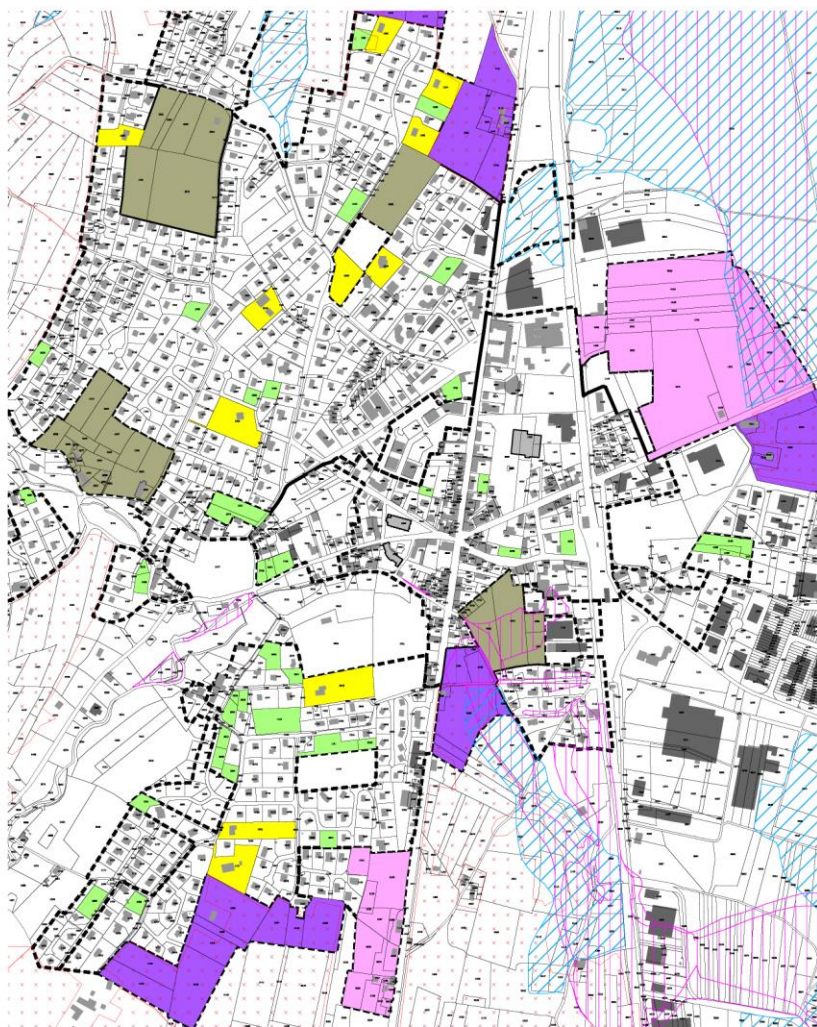
Ce tableau résulte de l'analyse explicitée ci-dessus.

*NB : Ces tableaux font bien référence aux documents d'urbanisme en vigueur avant la mise en place du PLUi, cet été est celui réalisé au moment du diagnostic du territoire.*

| Communes                  | Surface maximale de l'enveloppe urbaine en 2025 (en ha) | Surfaces urbanisables (2005-2025) (en ha) | Surfaces consommées entre 2005 et 2016 (en ha) | Surfaces restantes maximales à urbaniser entre 2016 et 2026 (en ha) | Surfaces du foncier constructible identifié dans les documents d'urbanisme en vigueur en ha |   |  |   |                                  | Effort de déclassement/reclassement dans le cadre du PLUi |
|---------------------------|---|---|--|---|---|---|--|---|----------------------------------|---|
|                           |   |   |  |   | Foncier à enjeux écologique, agricole ou de risques (en ha)                                 | Foncier situé en extension de l'enveloppe urbaine (en ha) | Foncier situé à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (en ha) | Foncier bâti (>2500m <sup>2</sup> ) qui présente des enjeux de division parcellaire (en ha) | TOTAL foncier disponible (en ha) |   |
| Albens                    | 163   | 51  | 25   | <b>26</b>   | 19,2  | 14,6  | 17,2   | 5   | <b>56,1</b>                      | <b>-30,1</b>  |
| La Biolle                 | 160   | 36  | 13   | <b>23</b>   | 44,8  | 3,9   | 15,9   | 5,4   | <b>66,4</b>                      | <b>-43,4</b>  |
| Cessens                   | 63  | 11  | 3.5  | <b>7.5</b>  | 1,9   | 0,1   | 1,9  | 1,4   | <b>5,3</b>                       | <b>+2,2</b>   |
| Epersy                    | 37  | 15  | 5.7  | <b>9.3</b>  | 6,7   | 2,4   | 4  | 3,3   | <b>16,5</b>                      | <b>-7,2</b>   |
| Mognard                   | 38  | 14  | 4.5  | <b>9.5</b>  | 2,2   | 3,8   | 2,6  | 1,2   | <b>9,9</b>                       | <b>-0,4</b>   |
| Saint-Germain-la-Chabotte | 51  | 11  | 3  | <b>8</b>  | 1   | 1,6   | 2,7  | 0,3   | <b>5,8</b>                       | <b>+2,2</b>   |
| Saint-Girod               | 50  | 16  | 3  | <b>13</b>   | 2   | 2,5   | 7,9  | 2,3   | <b>14,8</b>                      | <b>-1,8</b>   |
| Saint-Ours                | 51  | 16  | 10   | <b>6</b>  | 5,1   | 1,5   | 4,5  | 3,4   | <b>14,6</b>                      | <b>-8,6</b>   |





## ALBENS - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

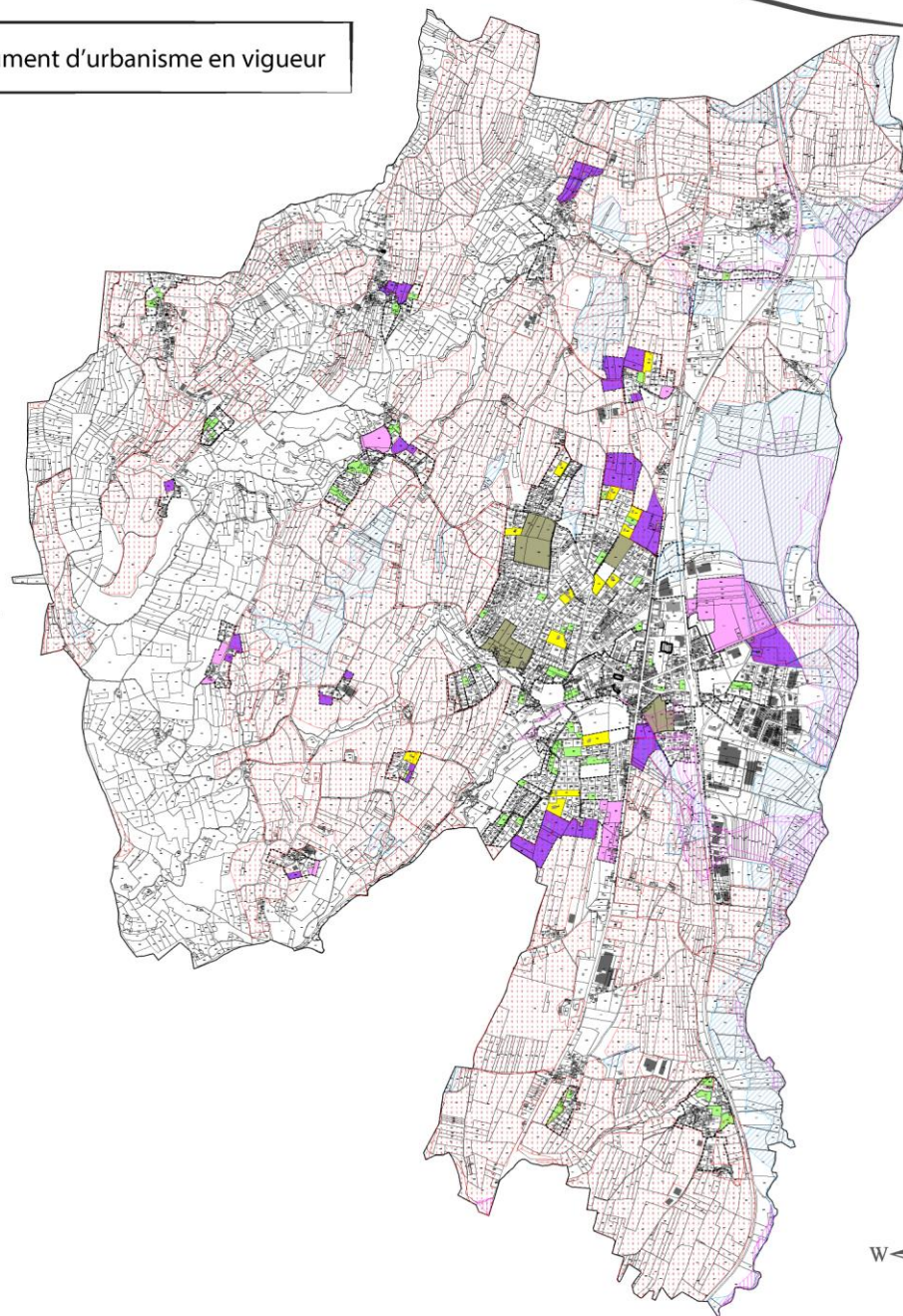


### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

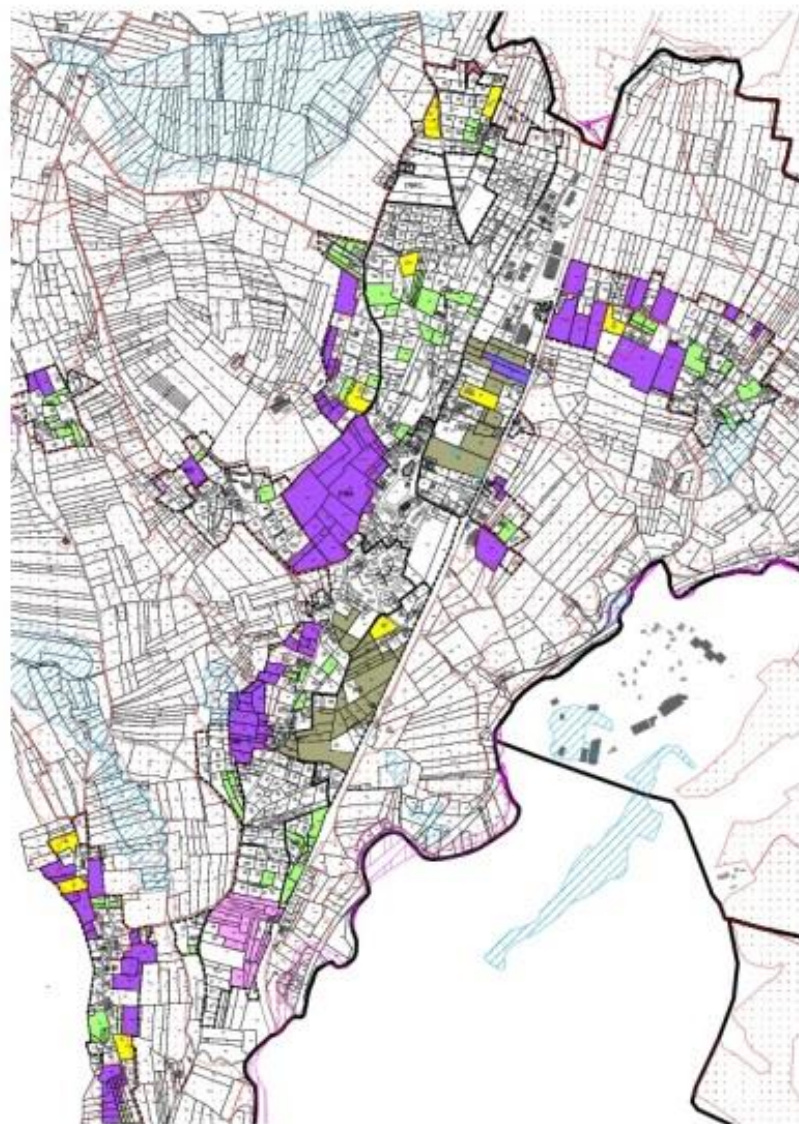
### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)





## LA BIOLLE - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

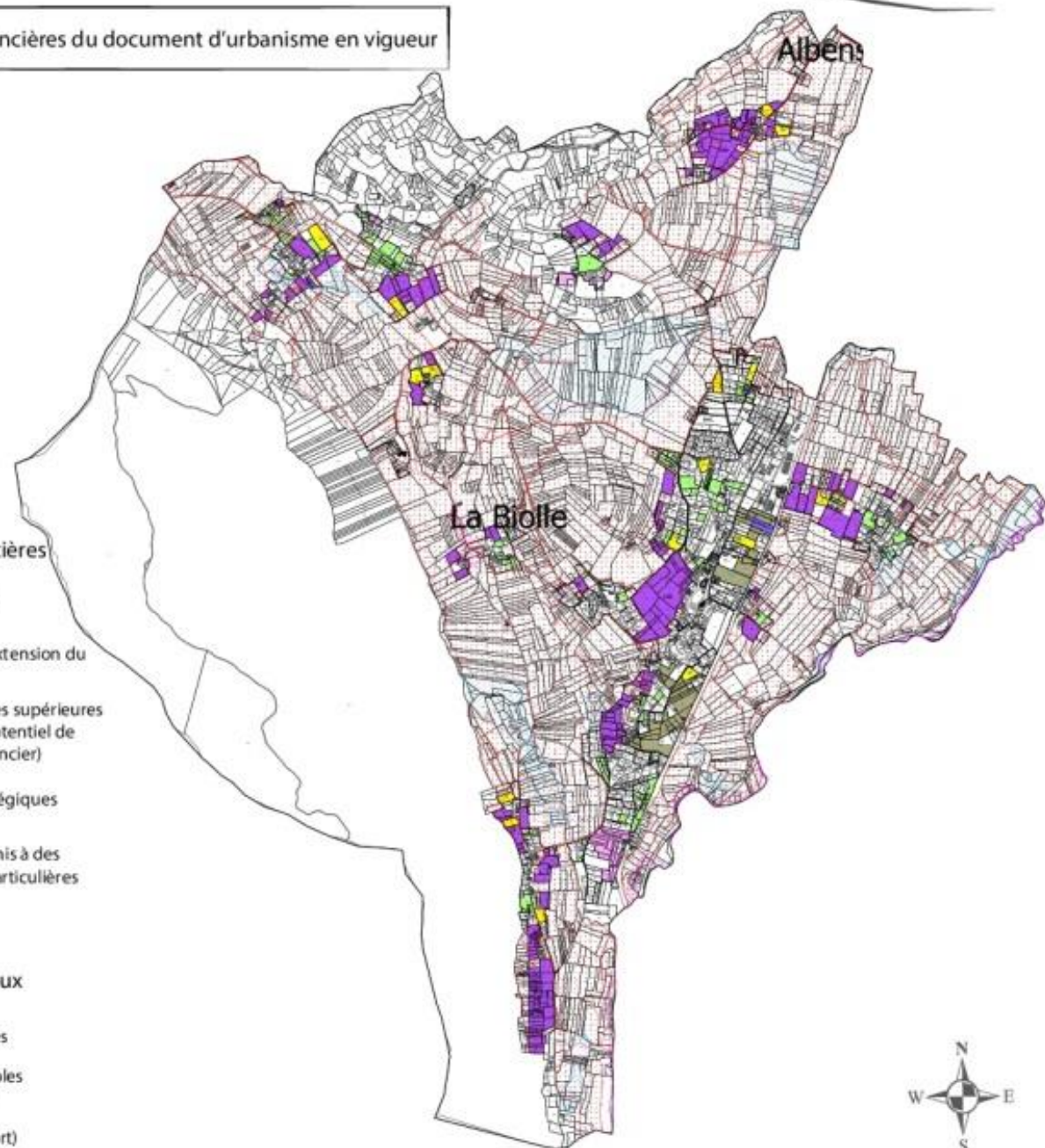


### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

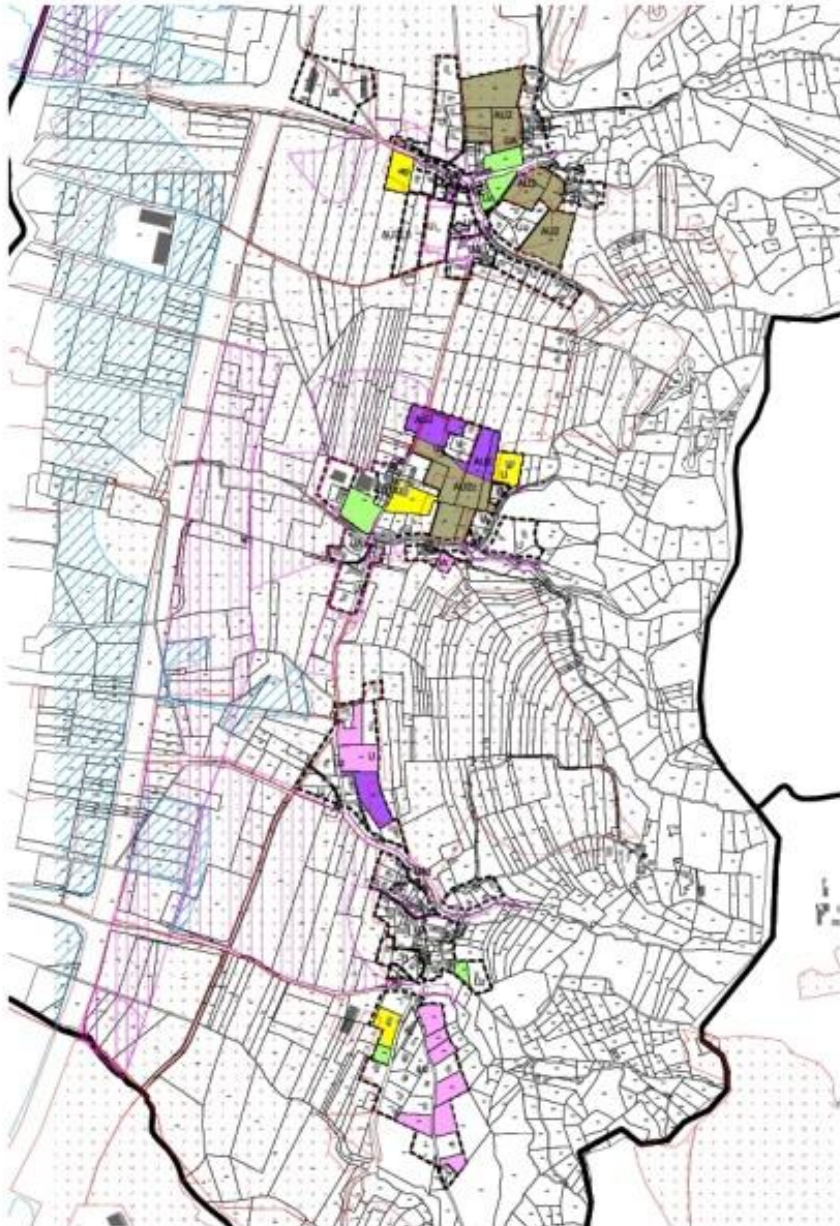
### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)





## ST-GIROD - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

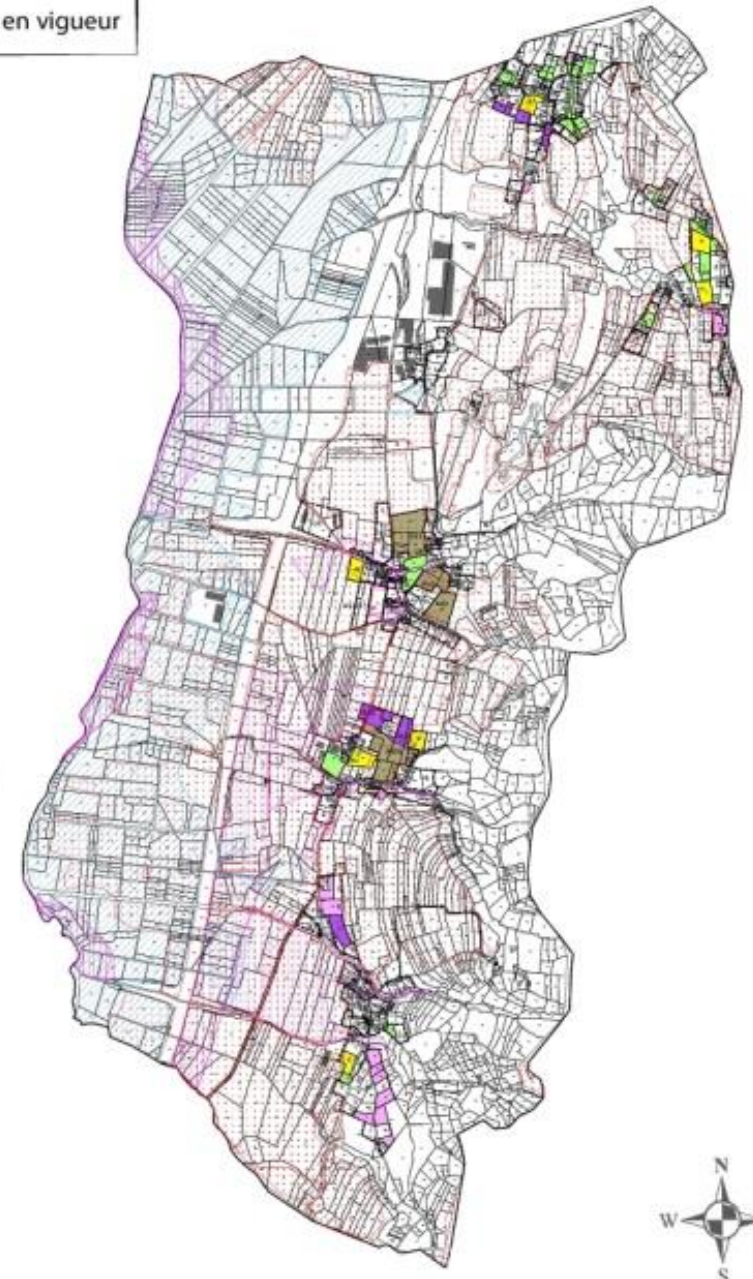


### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

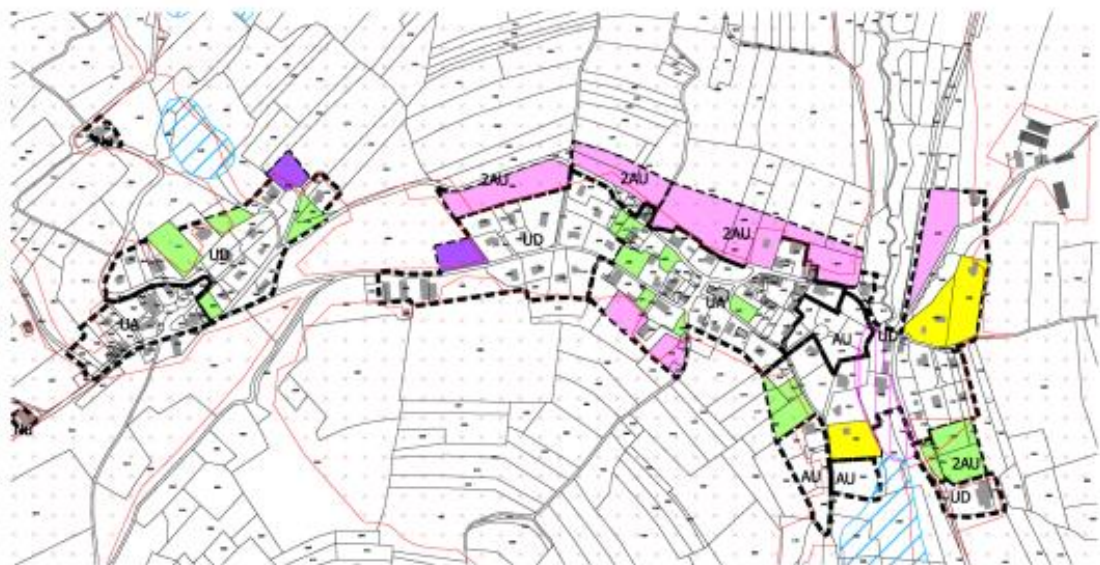
### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)








## MOGNARD - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

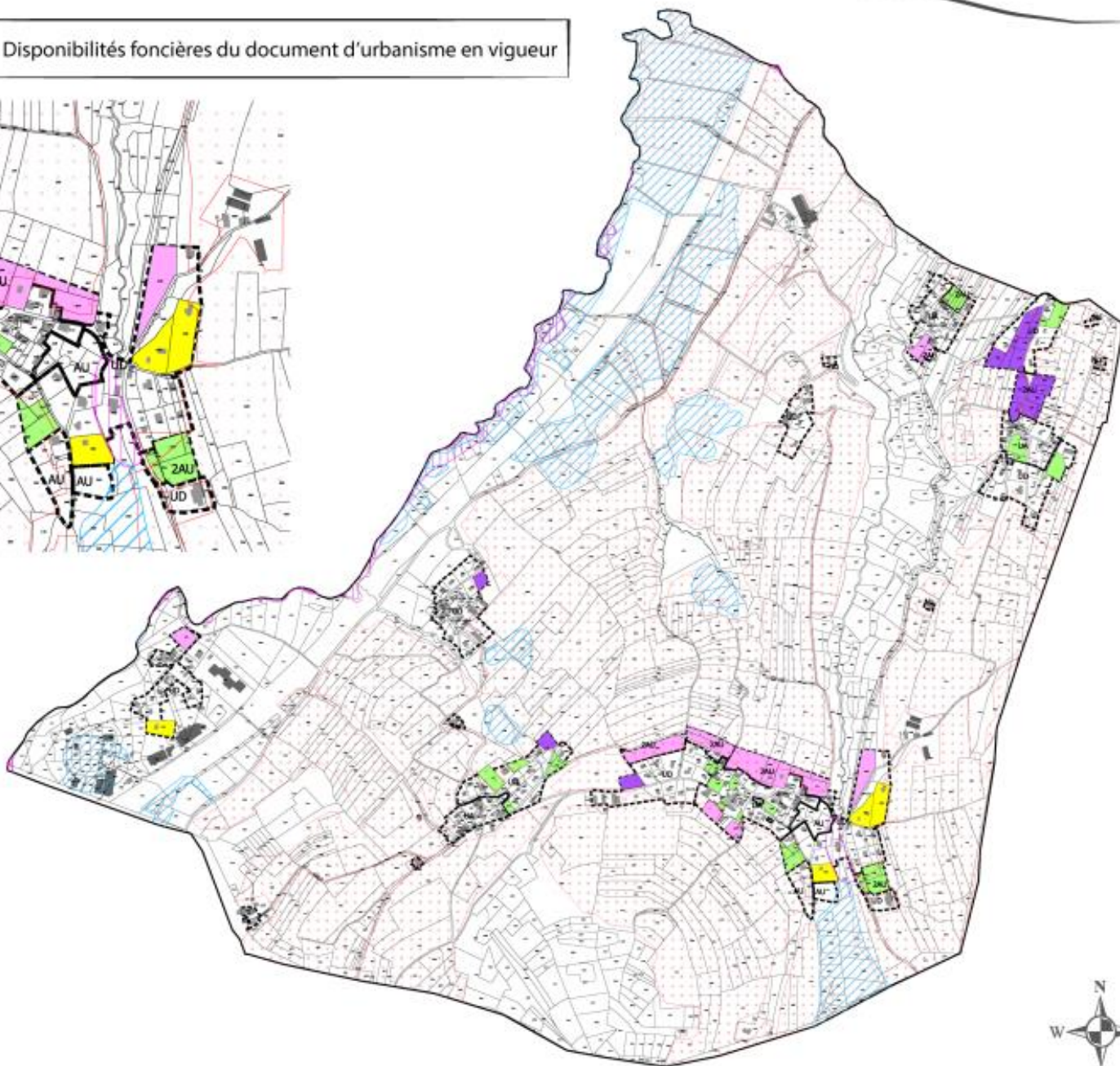


### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)





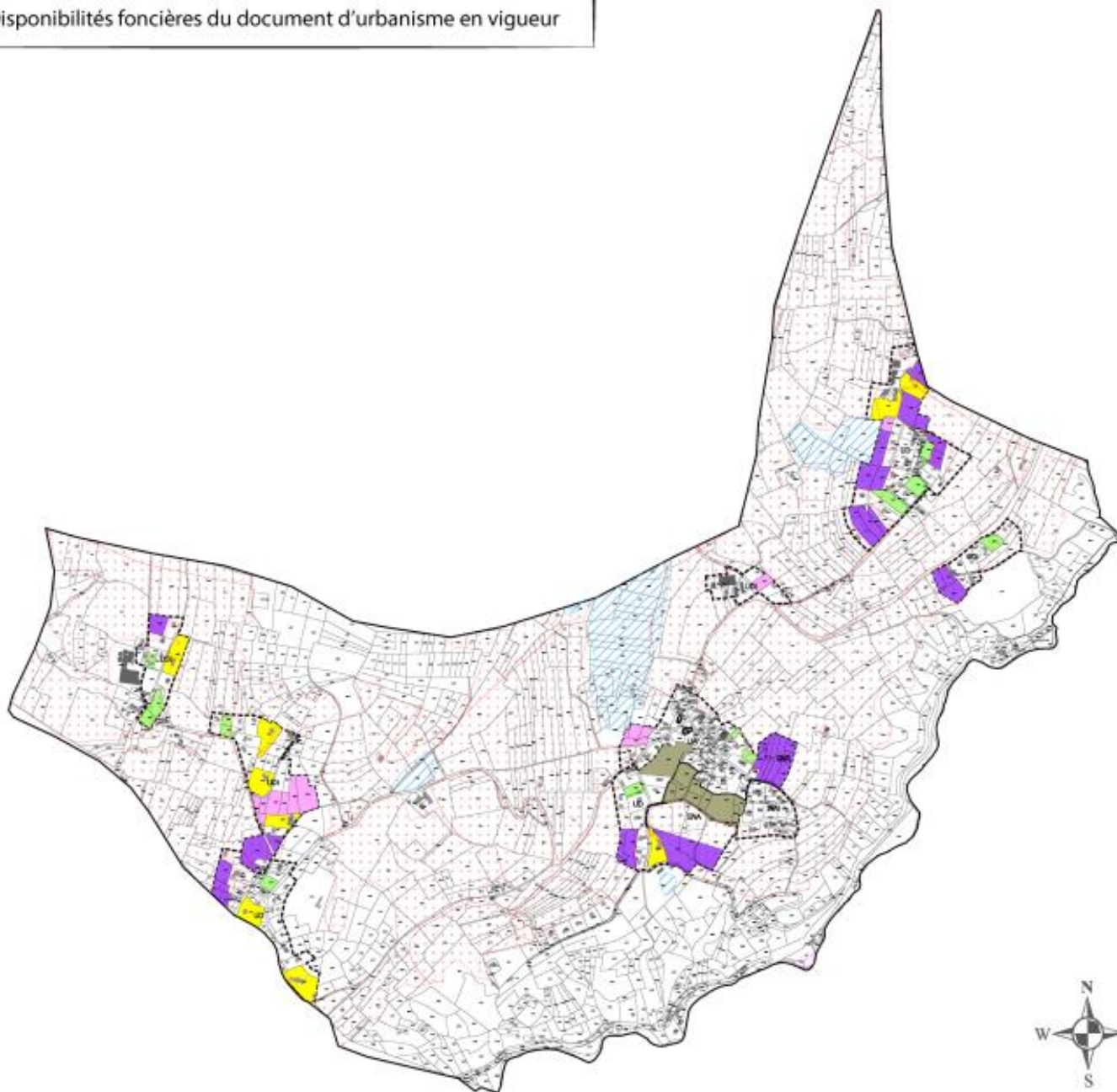
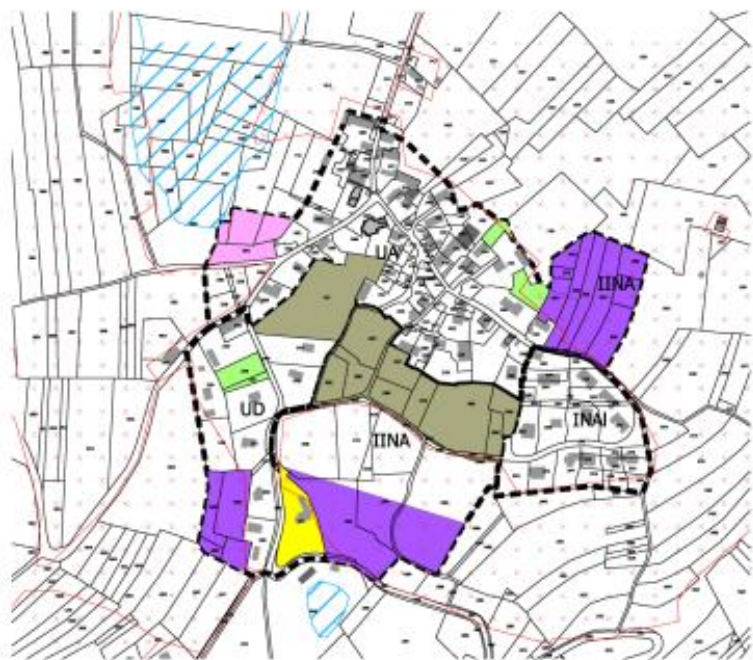
## EPERSY - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)





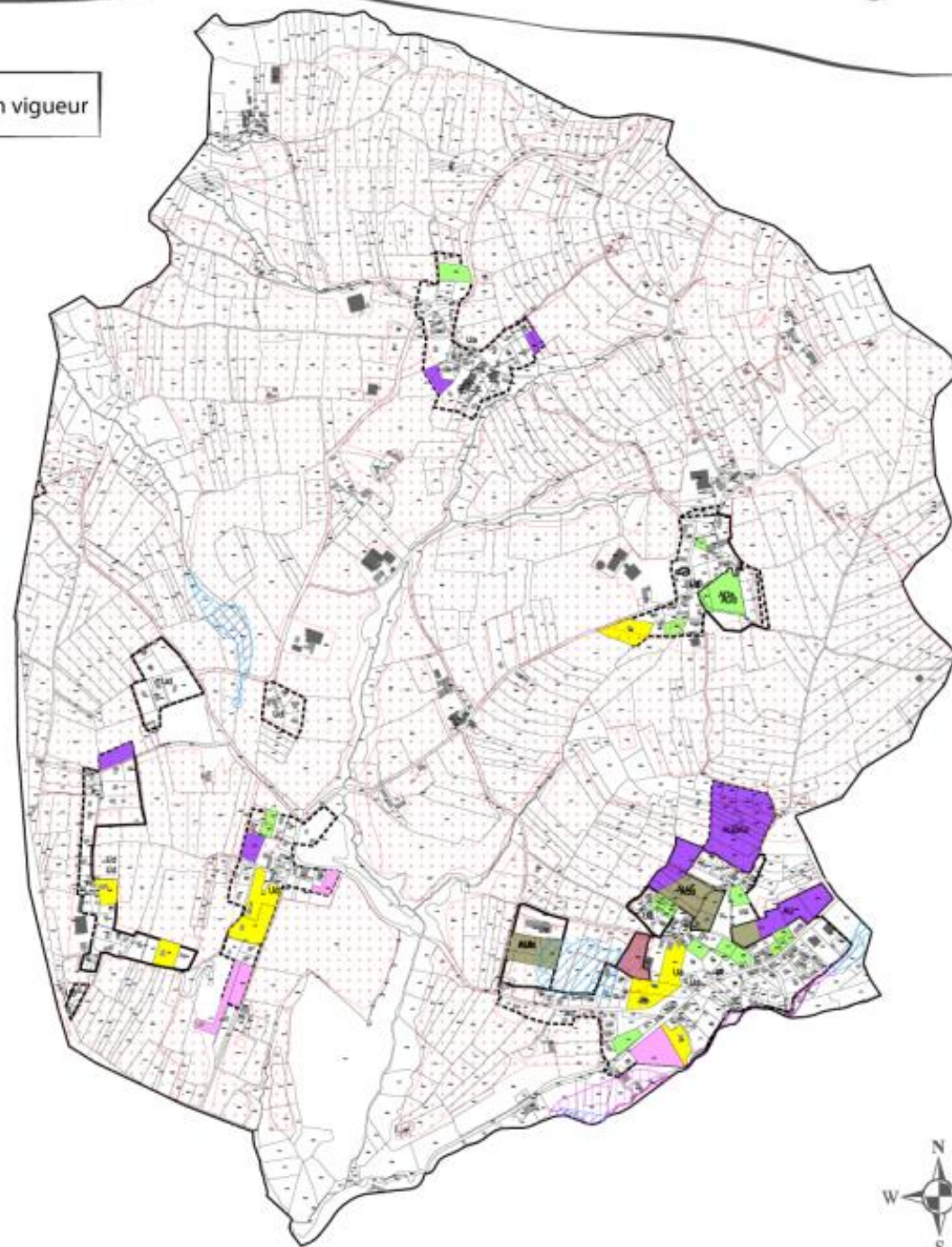
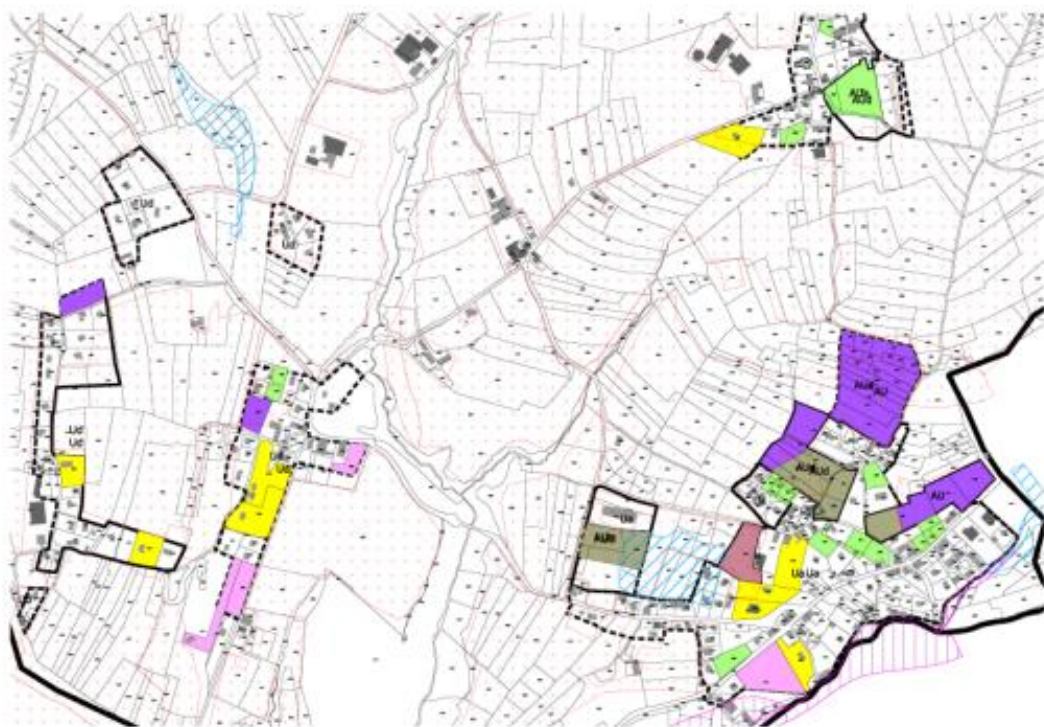
## SAINT-OURS - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)










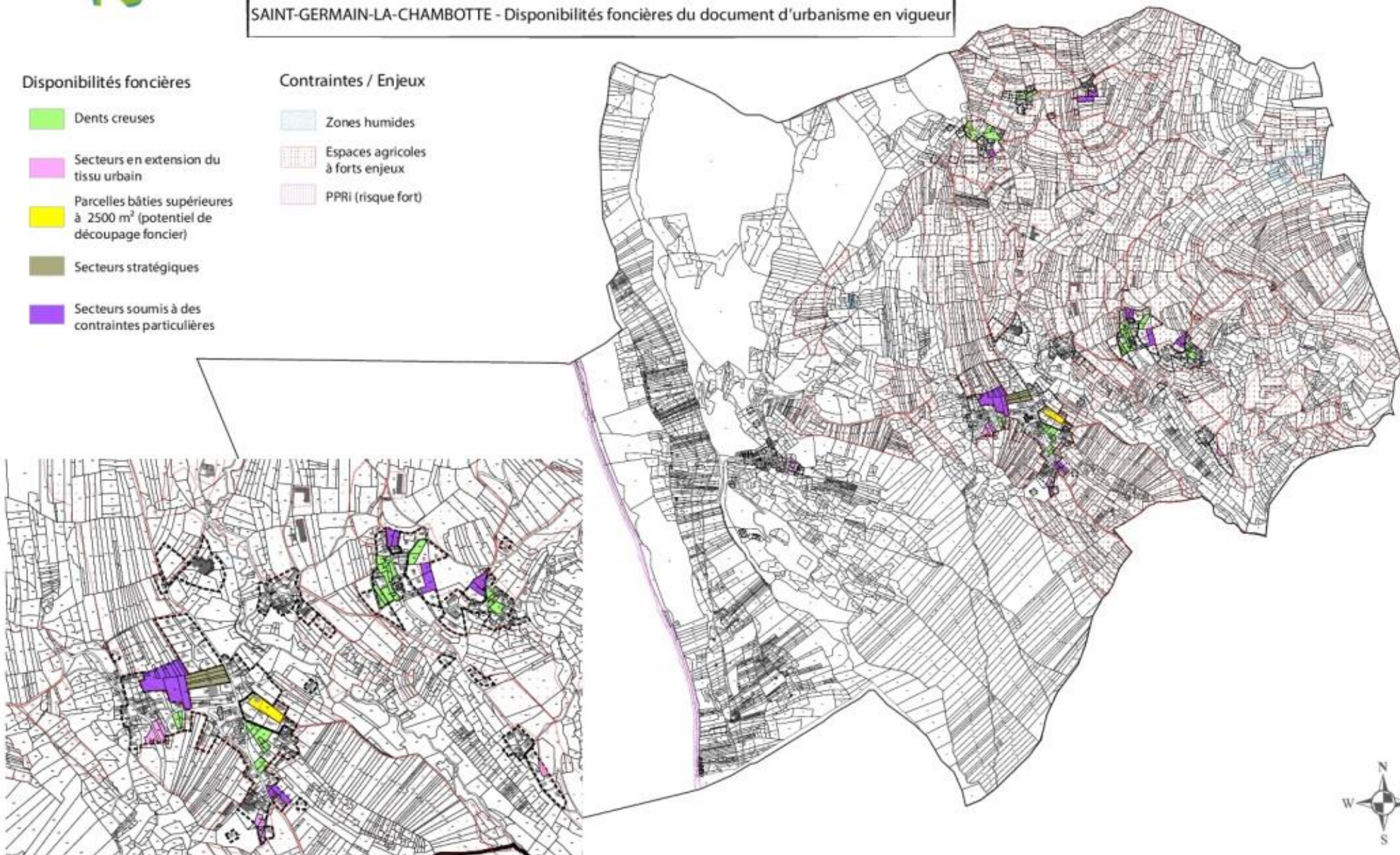
## SAINT-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)





## CESSENS - Disponibilités foncières du document d'urbanisme en vigueur

### Disponibilités foncières

-  Dents creuses
-  Secteurs en extension du tissu urbain
-  Parcelles bâties supérieures à 2500 m<sup>2</sup> (potentiel de découpage foncier)
-  Secteurs stratégiques
-  Secteurs soumis à des contraintes particulières

### Contraintes / Enjeux

-  Zones humides
-  Espaces agricoles à forts enjeux
-  PPRI (risque fort)

