

Dans les zones où les murs traditionnels existent, il est nécessaire de les conserver, de les restaurer et de les compléter par des grilles si nécessaire. À l'intérieur des périmètres de protection de monuments historiques, il est possible de créer des murs traditionnels en pierre sous réserve que leur aspect soit en harmonie avec leur environnement immédiat.

Les clôtures menuisées peuvent également être autorisées sous réserve d'un traitement soigné et d'une bonne intégration dans l'environnement immédiat.

Les clôtures ne doivent pas créer une gêne pour la circulation publique en empiétant sur les emprises de la voie ni en diminuant la visibilité à proximité des carrefours et des accès.

Abords

Le recours aux dispositions de l'article R.111-21 du code de l'urbanisme suffira généralement pour assurer une qualité suffisante des abords des constructions.

Un soin particulier est cependant exigé au voisinage des bâtiments remarquables.

La pente des talus est limitée à 45 ° en déblai et à 30 ° en remblai pour assurer leur stabilité. L'altitude du terrain naturel sera conservée en limite séparative.

La réalisation de murs de soutènement ne sera admise que sous réserve d'une bonne intégration.

Aires de stationnement

Compte tenu de l'importance des déplacements domicile/travail et de la structure actuelle des réseaux de transports en commun, l'utilisation des transports individuels motorisés reste une nécessité sur la commune. Pour éviter que le domaine public soit encombré par les véhicules particuliers des riverains, des aires de stationnement doivent être prévues sur le domaine privé. En centre ville toutefois, les habitants ont plus que les autres la possibilité d'utiliser les transports collectifs, y compris pour les déplacements à longue distance, et peuvent utiliser les parcs publics de stationnement.

Aux termes de l'article R.123-1-13 du code de l'urbanisme, il ne peut pas être exigé plus d'une place par logement financé avec un prêt aidé par l'État. En dehors de ce cas, les règles sont les suivantes :

- En zone UA, assez inadaptée à une forte présence automobile, une place est exigée par logement. Pour les autres destinations, une place est nécessaire par tranche commencée de 50 m² de surface de plancher. En cas de changement de destination, aucune place supplémentaire n'est exigée.

- Dans les secteurs UBd et UBg, proche des pôles de transport en commun, seulement une place est exigée par logement et une place par tranche commencée de 60 m² de surface de plancher.

- Dans le reste de la zone UB et dans les zones UC à UF, il est demandé une place par tranche commencée de 40 m² de surface de plancher, la moitié au moins dans le bâti. Dans le cas de projet d'un seul logement, pour limiter les exigences pour les résidences individuelles de grande taille, il est exigé une place par logement plus une place par tranche commencée de 100 m².

- En zone touristique UT, pour favoriser l'implantation d'activités hôtelière et de restauration, une place est exigée par tranche commencée de 100 m² de surface de plancher pour l'hébergement hôtelier et pour le commerce.

- Dans les autres zones ou pour les destinations autres que l'habitat, les constructeurs devront réaliser un nombre d'emplacements de stationnement correspondant aux besoins de l'immeuble à construire.

- La surface à prendre en compte pour un emplacement de stationnement est de 2,5 m de largeur par 10 m de longueur, zone de dégagement comprise, soit 25 m² par emplacement. Les places commandées, qui posent en pratique des difficultés d'utilisation, sont interdites.

- Les aires de stationnement à l'air libre devront observer un recul minimal d'un mètre cinquante par rapport aux limites séparatives de parcelle pour permettre la plantation d'une haie, sauf en zone UX.

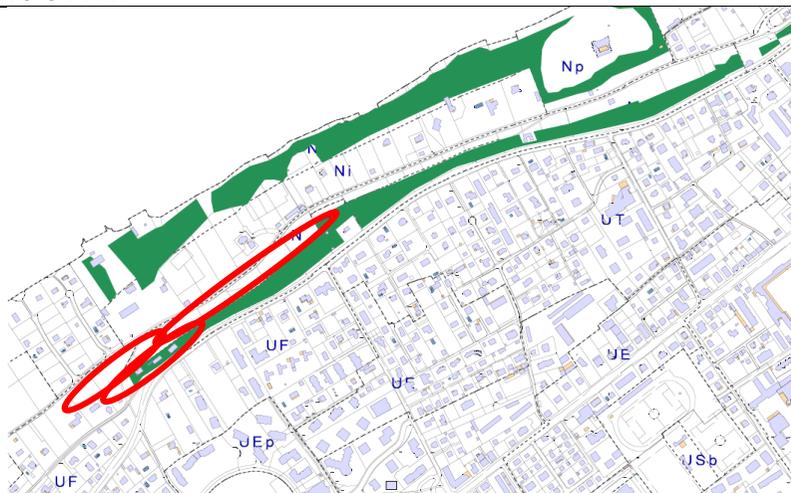
En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux exigences du règlement en matière d'aires de stationnement, il pourra être fait application du deuxième alinéa de l'article L.123-1-12 prévoyant des mesures de substitution.

Talus du boulevard de la Corniche

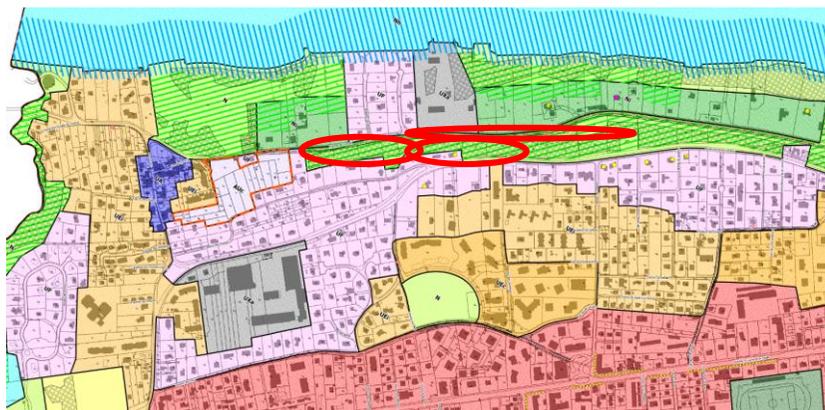
Les modifications apportées permettent de tenir compte du boisement effectif du talus et de rectifier des erreurs matérielles (espaces boisés classés positionnés sur des constructions) :

(+ 15 866 m²) (- 2 322 m²) au total +13 544 m²

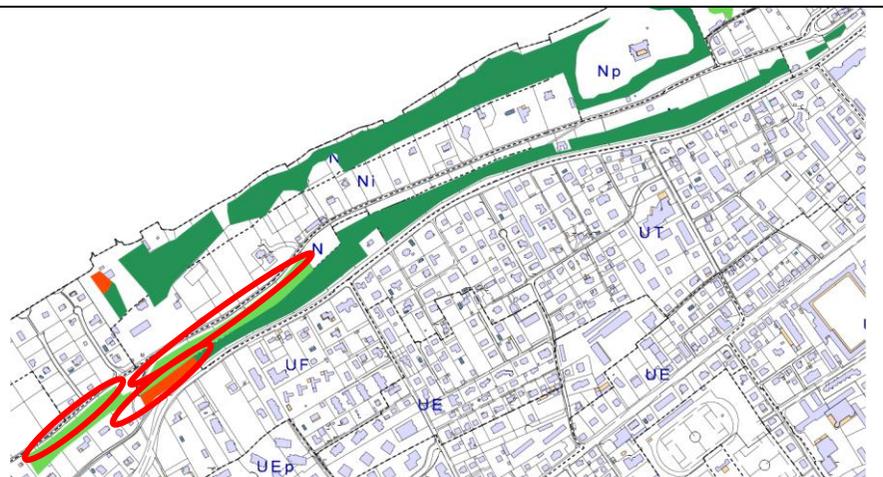
PLU 2003



PLU 2013



Evolution



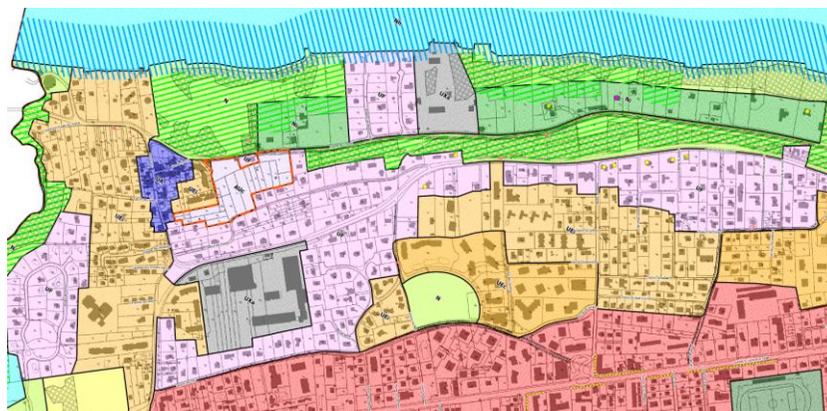
Bande littorale

Rectification d'erreur matérielle (boisement inexistant) : (- 782 m²)

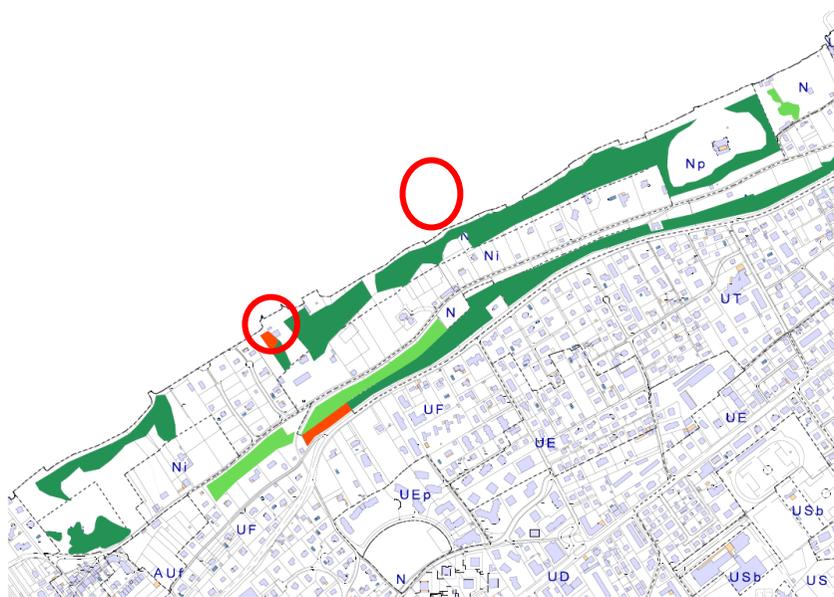
PLU 2003



PLU 2013



Evolution



Rives

Le hameau de Rives est caractérisé par une urbanisation et une architecture typiques de hameau. L'ensemble bâti et urbain, relativement bien identifié et conservé, constitue un ensemble remarquable à protéger repéré par l'étude patrimoniale. Il forme une entité cohérente autour du château de Montjoux datant du XIV^{ème} siècle et du quartier des Pêcheurs. Il est séparé du reste de la ville par un talus abrupt fortement végétalisé. Le quartier de Rives constitue également un des secteurs touristiques majeur de la commune mais également un pôle de transport puisqu'il accueille la gare lacustre offrant des liaisons pendulaires vers la Suisse voisine ainsi que des croisières touristiques. Néanmoins, l'offre de stationnement est aujourd'hui insuffisante et concentrée essentiellement au nord du hameau, la dédiant ainsi surtout à la fréquentation touristique plus qu'à un usage de parking-relais.

Le secteur présente des enjeux :

- De stationnement des véhicules particuliers en lien avec les liaisons lacustres pendulaires et touristiques ;
- De développement des liaisons piétonnes du secteur, en lien avec la ville haute et le centre-ville ;
- De mise en valeur des éléments remarquables bâtis et paysagers du quartier ;
- De préservation de l'ensemble remarquable constitué par le hameau.

Du fait de ces enjeux, il est nécessaire de revoir l'offre de stationnement et de requalifier les espaces publics.

Les objectifs de l'aménagement sont :

- Préserver la typologie et les caractéristiques du hameau ;
- Mettre en valeur les abords du château de Montjoux par l'ouverture de son parc sur la place du 16 août 1944 ;
- Organiser la création d'une nouvelle offre de stationnement à l'ouest du hameau, en lien avec la gare lacustre ;
- Utiliser la topographie pour intégrer le stationnement et retrouver les espaces verts publics en surface ;
- Permettre le retournement des véhicules vers l'ouest dans l'éventualité de la fermeture du quai de Rives en période estivale ;
- Poursuivre les aménagements paysagers publics en bordure du lac ;
- Développer les cheminements piétons en bordure de lac.

Les orientations du projet d'aménagement et de développement durables que cette opération contribue à mettre en œuvre sont :

- Favoriser le développement des liaisons nautiques par Navibus et organiser leurs effets induits ; envisager l'augmentation de l'offre de stationnement au port de Rives par la création d'un parc souterrain à l'ouest du hameau (*axe 1, p 13*).
- Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables tout en permettant certaines évolutions nécessaires (*axe 3, p 22*).
- Utiliser de façon optimale les espaces déjà construits et les espaces non construits au sein de l'enveloppe urbanisée (*axe 3, p 22*).
- Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables (*axe3, p 22*).
- Maintenir un verdissement gradué des différents secteurs de la commune (*axe 3, p 25*).