



Charte architecturale et paysagère du Port Edouard Herriot Lyon



redraw
[arche 5]

Sommaire

Avant-propos

I. Principes d'aménagement généraux

1. Un imaginaire de bocage urbain	5
2. Traitement des limites	7

II. Principes d'aménagement des espaces publics

1. Traitement des portes	9
2. Traitement du centre de vie	10
3. Voies/mobilité/végétation	11
4. Revêtement de sols	17
5. Éléments spécifiques à la création des voies cyclables	18
6. Palette végétale	19

III. Principes d'aménagement des espaces privés

1. Traitement d'une parcelle type	23
2. Accès aux parcelles	24
3. Traitement des limites	25
4. Stationnement	26
5. Aires de stockage	27
6. Implantation et organisation des bâtiments	28
7. Qualité architecturale des bâtiments	29
8. Signalétique	30



Avant-propos

La posture choisie pour le traitement paysager et urbain du port Edouard Herriot sera celle de la mise en valeur du site. Il s'agira de mieux faire connaître le port aux Lyonnais et aux acteurs extérieurs, de mettre en valeur sa vocation industrielle, ses caractéristiques et son patrimoine.

Pour ce faire, nous traiterons les perceptions visuelles extérieures du port par une association de masques végétaux denses et de façades qualitatives. L'Hôtel de Logistique Urbain fera notamment office de vitrine pour le port. Le traitement qualitatif de bâtiments existants, tel que le centre de traitement des déchets, participera également à cette mise en scène.

Un des enjeux forts sera d'ouvrir une partie du port aux usages extérieurs en favorisant les circulations actives vers le centre de vie : restaurant, salle de réunion, espaces multiservices ouverts en journée. Pour cela, le projet sera de reconnecter des zones stratégiques du port (notamment la zone en angle nord-ouest en lien avec Gerland) via des liaisons actives structurantes.

La zone du terminal à conteneurs I, vouée à être libérée de son activité d'ici 2028, représentera un autre secteur à fort enjeu de connexions extérieures. Son lien direct avec le fleuve en fait un atout majeur pour le report modal.

Ce foncier devra faire l'objet d'une réflexion partenariale prospective pour définir sa vocation par l'ensemble des partenaires de la gouvernance.

Un enjeu global sera de remettre le paysage au coeur du port en ménageant des réserves de biodiversité et en prévoyant des espaces verts qui soient accessibles aux usagers.

La notion de paysage nocturne, en cohérence avec Plan Lumière de la Métropole, est à pleinement intégrer à la réflexion d'ensemble des projets, dans une logique qualitative et volontariste vis-à-vis des enjeux environnementaux.

L'ensemble des prescriptions sont à mettre en cohérence avec :

- Le PPRT Vallée de la Chimie
- Le PAC TMD : Porter à Connaissance Transport de Matières Dangereuses du Port de Lyon
- PLU-H de la Métropole de Lyon



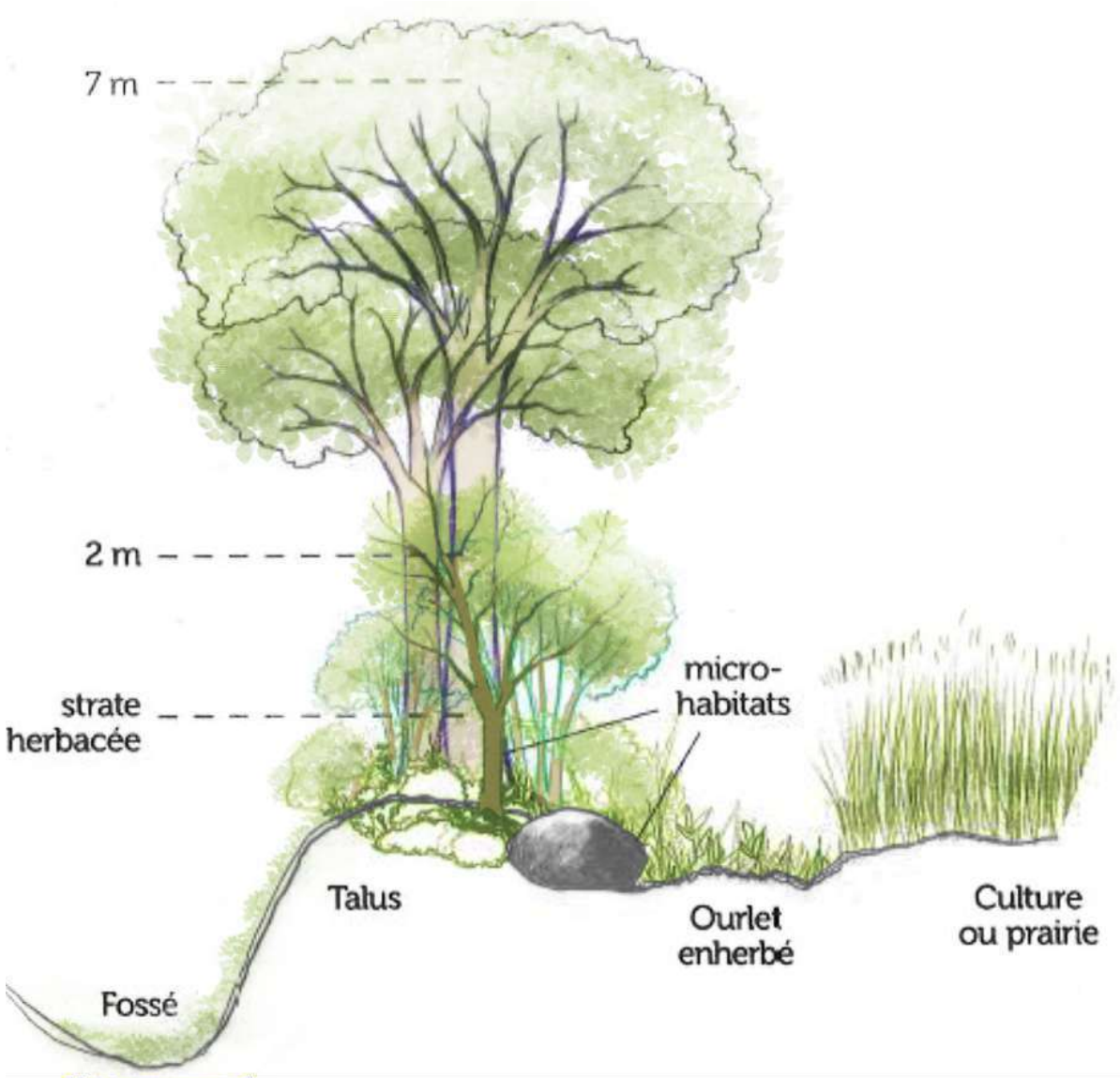
1

Principes d'aménagement généraux



1. Un imaginaire de bocage urbain

Le bocage, système global, déclinaison locale



Le bocage - Système écologique

Le bocage est un système écologique d'ensemble qui se caractérise par la présence de haies végétales, de petits bosquets, d'arbres isolés, de talus et de mares, formant un réseau complexe et diversifié dans le paysage agricole.

Le bocage présente plusieurs caractéristiques :

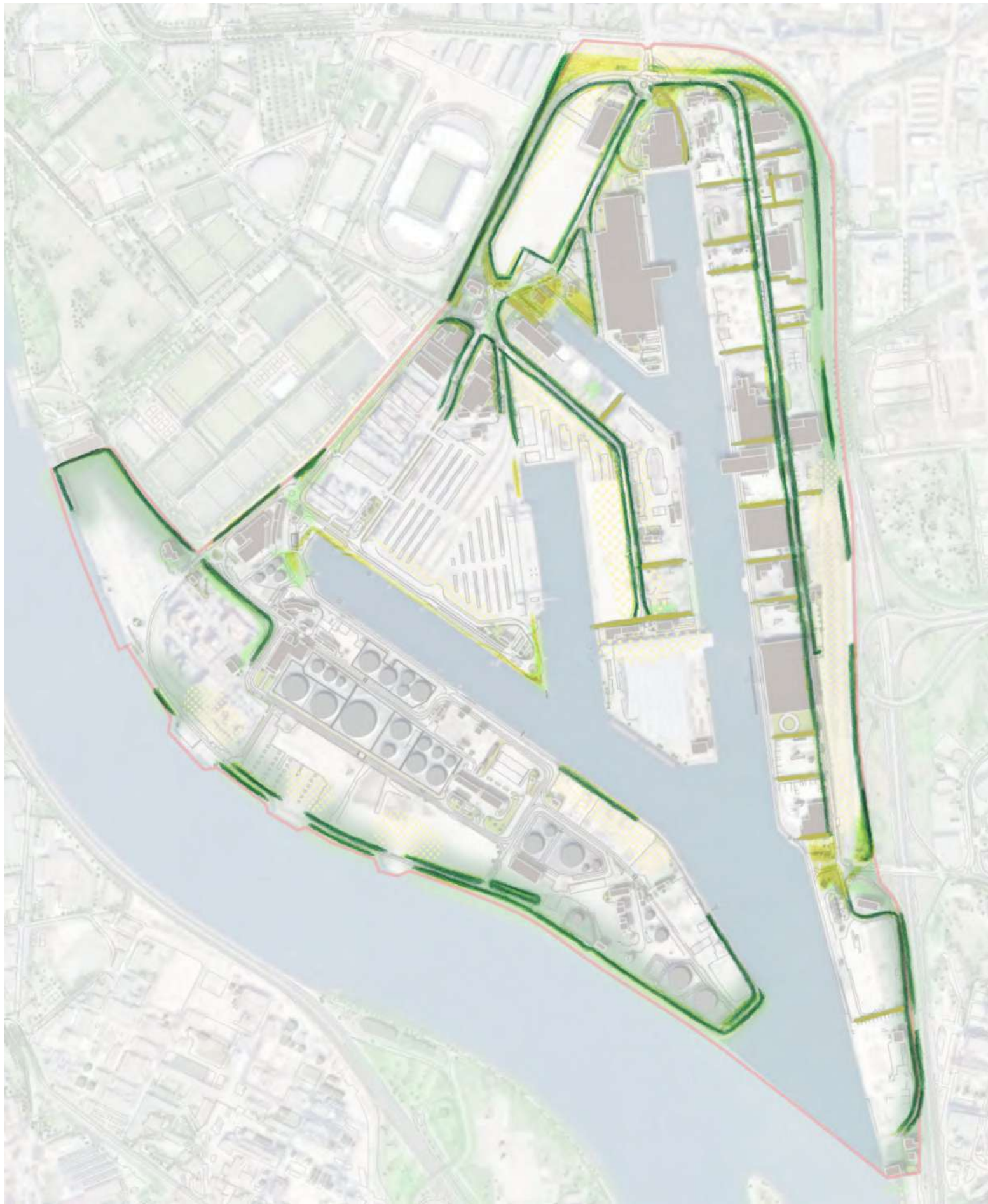
- Biodiversité : Les haies, les bosquets et les autres éléments du bocage fournissent un habitat varié pour de nombreuses espèces animales et végétales. Ils offrent des abris, des corridors de déplacement et des sources de nourriture pour une grande diversité d'organismes, notamment des oiseaux, des insectes, des petits mammifères et des plantes.
- Connectivité écologique : Le réseau de haies du bocage crée des corridors verts qui permettent la connexion entre différents habitats naturels. Cela favorise la dispersion des espèces, leur échange génétique et le maintien de populations viables sur le long terme.
- Régulation climatique : Les arbres et les haies du bocage jouent un rôle dans la capture et le stockage du carbone atmosphérique, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique. Ils fournissent également de l'ombre, régulent la température locale et créent des microclimats favorables à la faune et à la flore.
- Services écosystémiques : Le bocage offre une multitude de services écosystémiques précieux, tels que la pollinisation par les insectes, la régulation naturelle des ravageurs, la filtration de l'eau et la fourniture de bois de chauffage.

Le bocage - Déclinaison locale

Dans le cadre des aménagements préconisés par la charte, c'est cet esprit d'ensemble qui prévaut et qui a été décliné dans une palette d'outils à mettre en oeuvre. Cette palette d'outils (filtre végétal, noues, haies bocagères, sols poreux, espaces ouverts...) prise dans son ensemble constitue la déclinaison localisée de cette vision d'ensemble.

1. Un imaginaire de bocage urbain

Schéma de principe



Bocage agricole



Bocage agricole



Eco-quartier Hauts de Bellevue, Auros (33), bocage citadin



Eco-quartier d'Ugatte (76), bocage citadin



Charleroi Sambre Ouest, bocage industriel



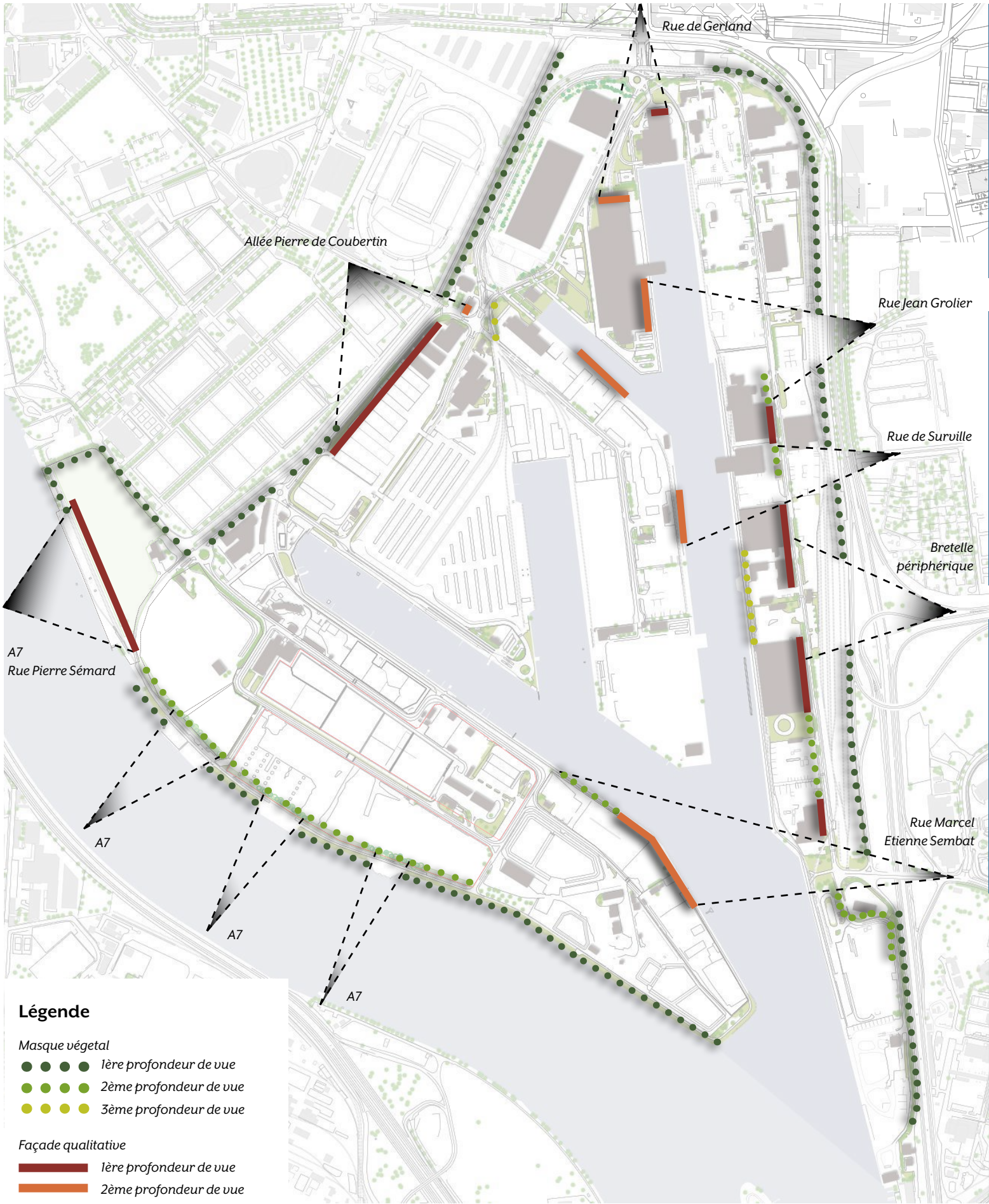
Parc d'activité du Piol à Mazan

Le bocage, paysage rural à l'origine, se distingue par le découpage très lisible du territoire : des grands axes de circulations marqués par des alignements d'arbres, des parcelles délimitées par des haies et des taillis. Cette forme apporte une lecture très claire de l'espace, de ses limites, de sa hiérarchie et des déplacements possibles.

Appliqué à un terrain tel que le port Edouard Herriot, le principe du bocage permet de clarifier la perception des espaces en les hiérarchisant : un espace commun structuré par une végétation dense et haute, avec une stratégie de marquage des axes ; des espaces privés bornés par une végétation plus basse. Les interruptions dans ces systèmes de rideaux successifs ouvrent des vues choisies et soignées sur l'intérieur du port, pour mettre en valeur son caractère industriel tout en lui offrant un caractère résolument végétal. Une étude de biodiversité viendra compléter (2024-2025) ce schéma de principe évolutif, notamment sur la thématique de corridor écologique.

2. Traitement des limites

Mise en oeuvre de rideaux successifs



Rideau végétal dense - Port Edouard Herriot



Avenue Henry Freville - Rennes



Façades qualitatives - Port de Paris



Façades qualitatives - Port de Gennevilliers



Rideau végétal interne - Parc d'activités Massy-Europe



Fonds de vues

Les limites du Port seront traitées selon une stratégie en rideaux successifs, afin de laisser apparaître une image du port contrôlée selon la profondeur de la vue : la première strate sera constituée de plantations denses de diverses hauteurs (arbres de hautes tiges pour dissimuler des zones ou marquer des points spécifiques, haies basses pour mettre à distance et interrompre les vues perçues par les piétons). Les arbres hauts, colonnaires, permettront de lire la structure des espaces depuis l'extérieur du port (alignements sur les axes principaux). La deuxième strate sera constituée soit par un nouvel alignement végétal, soit par des façades bâties qualitatives en second plan. Enfin, la troisième et dernière strate sera constituée par un traitement végétal ou architectural du fond des vues les plus profondes sur le port.

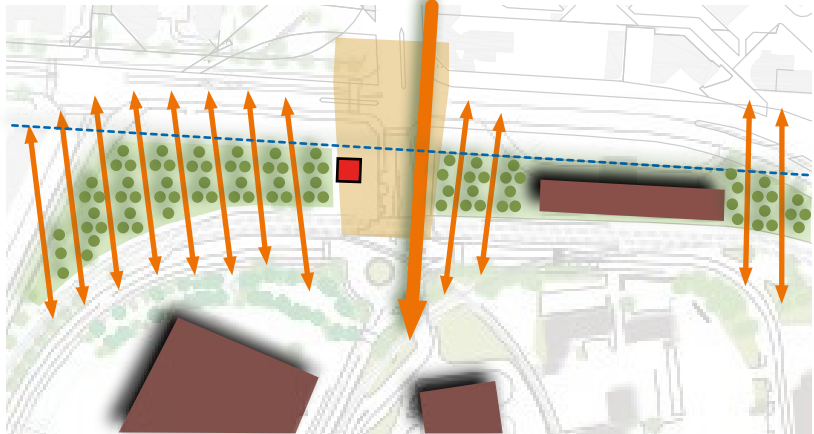
2

Principes d'aménagement des espaces publics



1. Traitement des portes

Porte de Gerland



Front du port sur l'avenue Tony Garnier et connexion privilégiée avec la ville. Accès principal pour flux PL, VL, et à termes piétons et cycles. En premier plan, alignements d'arbres colonnaires. Mise en oeuvre d'un totem, portique ou empilement de conteneurs plantés. En deuxième plan, mise en valeur de l'usine d'incinération des OM. Connexion des trottoirs et des pistes cyclables, signalisation au sol. Sur cette porte on retient un recul d'environ 13m pour donner lieu au projet T10.

Légende

- Limite de parcelle privée
- Limite de parcelle CNR
- Connexions visuelles de la ville vers le port
- Alignements arbres colonnaires
- Prairie fleurie et/ou bandes arbustives
- Elément signal
- Projet d'ensemble paysager (végétale multi-strate et minéral) / effet de place, de seuil



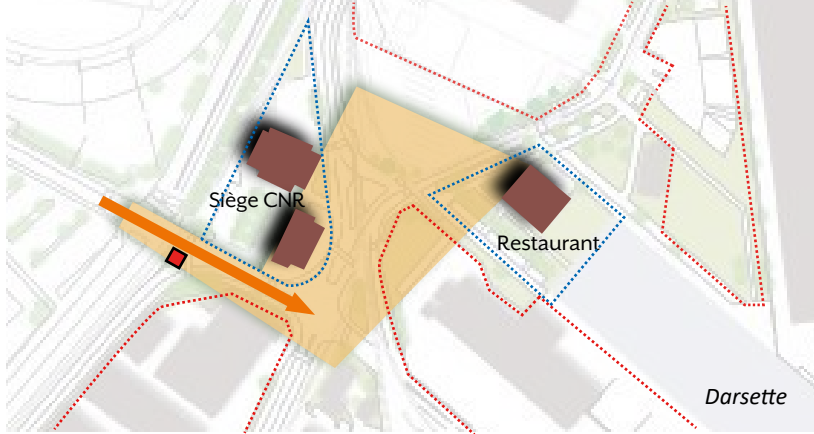
Arbres colonnaires



Equipement de levage

Les portes seront traitées de manière homogène, potentiellement avec une identité industrielle revendiquée (réemploi de portiques de levage et/ou de conteneurs). Un traitement de sol avec un même matériau (par exemple de type industriel, lié au port) permettra d'apporter un effet de socle aux éléments signaux et un effet de seuil vers le port. Cet aménagement impliquera des interventions hors foncier-CNR, pour une bonne agrafe à la ville. La porte de Gerland fera l'objet d'un traitement plus monumental que les autres portes, afin de marquer la hiérarchie des accès, l'ouverture principale sur la ville et l'image projetée du port vers l'extérieur et les visiteurs. Les couleurs seront celles de la charte graphique CNR actuelle (rouge et blanc). Des jeux de mise en lumière compléteront le traitement des formes et des couleurs pour une perception du port depuis le fleuve. La mise en place des éléments de marquage des portes pourra être l'occasion d'intégrer des oeuvres, type sculptures.

Porte de Coubertin

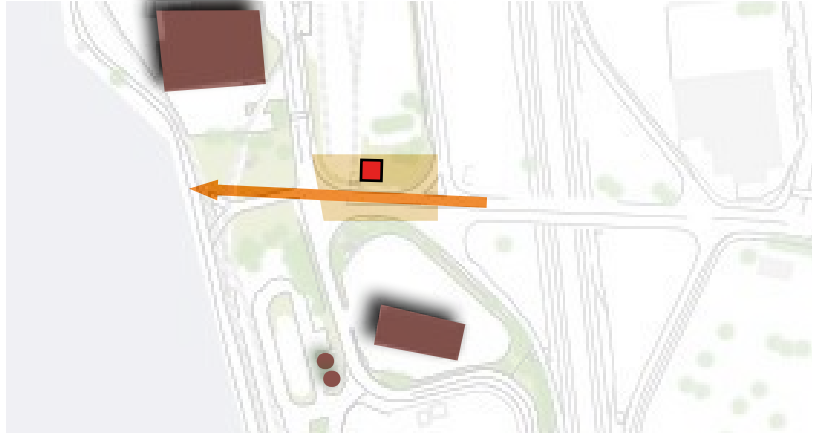


L'accès par cette porte reste restreint, rares véhicules légers, pas de PL, pas de poste de contrôle. Actuellement, accès privilégié par les cycles car piste cyclable existante et liaison avec réseau vélos extérieur au port. L'objectif principal est d'assurer une continuité visuelle de l'extérieur vers l'intérieur, en permettant de mettre en valeur le siège de la CNR. En premier plan, construction d'un totem ou support de l'enseigne « CNR » et des informations de signalisation.

Portail - Cimetière Décines



Porte de Saint-Fons



Avec arrivée du T10, risque de fort report du flux PL de la porte de Gerland vers la porte de Saint-Fons, à anticiper. En premier plan, la construction d'un totem ou d'un portique, support de l'enseigne « CNR » et des informations de signalétique. Cadrage de la vue plongeante vers le fleuve et la presqu'île de l'archevêque en arrière-plan. Présence d'un espace végétalisé à mettre en valeur.

Bruxelles - Oeuvre « The Container » de Luc Deleu



Nantes Saint-Nazaire



2. Traitement du centre de vie



- Création d'un axe planté
- Bande d'usage mixte : piste cyclable et trottoir, pavés au sol)
- Parking vélos
- Terrasse
- Traitements au sol/ parvis signalant le secteur « Centre de vie »
- Zone de stationnement qualitatif.

Espaces végétalisés qualitatifs à prolonger



Exemples de traitement de sol - zone de rencontre, Renens Suisse



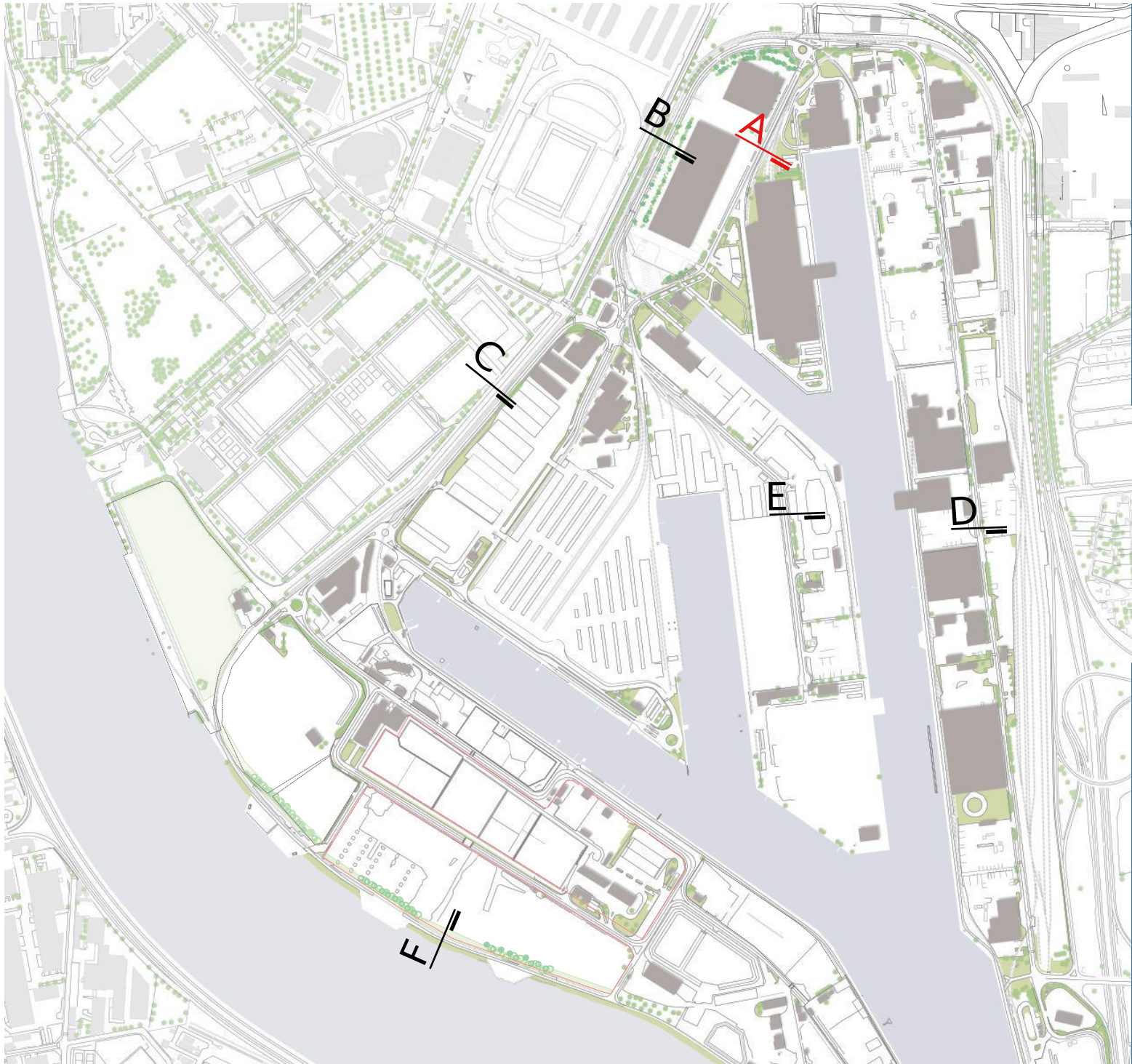
Légende

- Limite de parcelle privée
- Limite de parcelle CNR
- Connexions visuelles de la ville vers le port
- Élément signal
- Traitement de surface/Parvis
- Bouclage, trottoirs et pistes cyclables (tracé à préciser par une étude dédiée)
- Alignements arbres colonnaires
- Végétation basse

Le centre de vie du port Edouard Herriot doit permettre une lecture claire de ses espaces. Il est constitué du siège de la CNR et des espaces entourant le restaurant « l'Ilo » (centre de formation, stationnements, espaces végétalisés, potagers partagés, terrasses, darsette). Leur connexion n'est pas évidente aujourd'hui, car ces espaces sont très fractionnés par le passage de flux de différentes natures (poids-lourds, véhicules légers, voie ferrée, pistes cyclables et trottoirs) qui rendent ces espaces dangereux pour les modes doux. Les flux ne devant pas être modifiés afin de préserver le fonctionnement du site, l'objectif est d'intervenir de manière « légère » par l'aménagement de traitements de sol et la mise en oeuvre d'une continuité végétale entre les deux espaces afin d'affirmer leur connexion et de renforcer cette centralité. Le traitement de sol donnera un effet de parvis pour le siège de la CNR. La hiérarchie des usages basculera entre piétons et véhicules : il ne s'agira plus pour les piétons de traverser une route, mais pour les véhicules de traverser une place. Par ailleurs, le but du réseau cycle sur le port sera de se greffer au réseau de Voies Lyonnaises.

3. Voies/mobilités/végétation

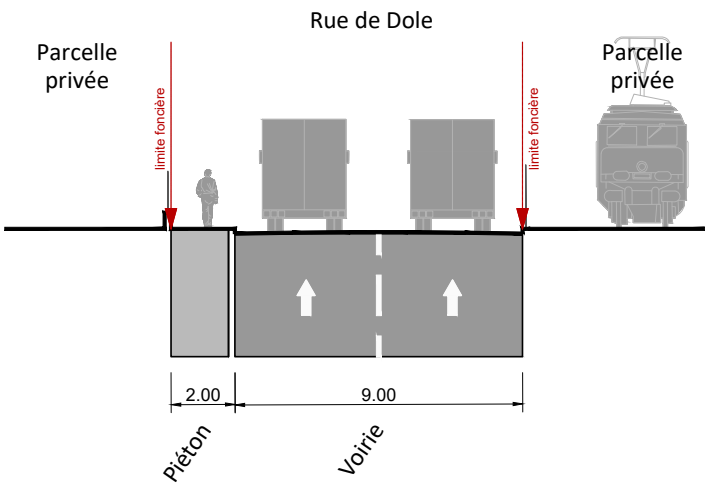
Profil des voies - Rue de Dôle



Voie A - Existant 11m

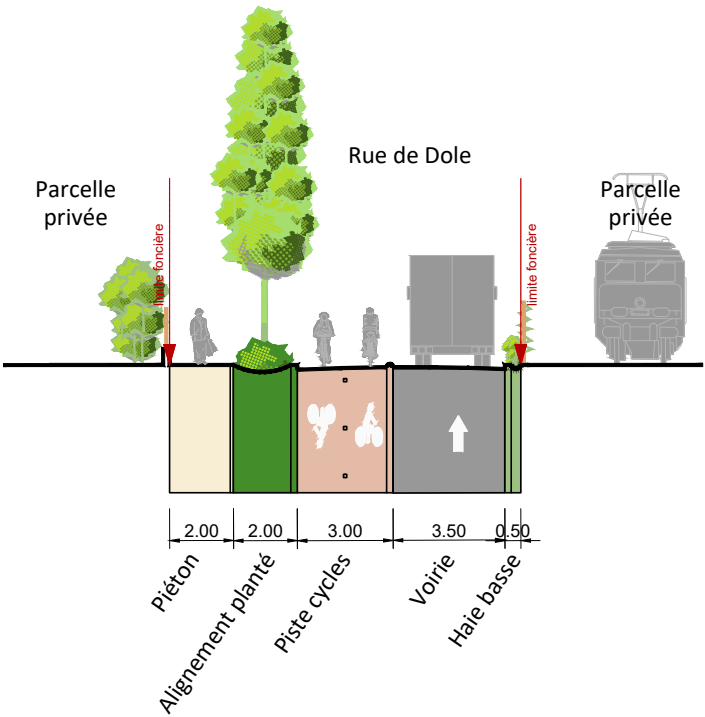
Axe de sortie unique pour toute la zone Ouest du Port : sens unique de remontée pour tous les poids-lourds venant de la presqu'île des dépôts pétroliers, des terminaux à conteneurs et de la rue de Chalon-sur-Saône. Vitesses importantes sur l'axe. Trottoir assez large, protégé de la voie par surélévation et bordures, mais occupé de façon assez chaotique par des éléments de signalétique routière et d'éclairage urbain.

ENJEU : Accueillir une voie modes actifs qualitative et sécurisée (dont vélos cargos), végétaliser, hiérarchiser la voie par des plantations hautes.



Voie A - Proposition

Réduction à une voie sens unique VL/PL de 9m à 3.50m. Conservation du trottoir 2m et création d'une piste cycles 3m, séparés de la voirie par une bordure franchissable et du trottoir par une bande plantée avec un alignement d'arbres colonnaires.



3. Voies/mobilités/végétation

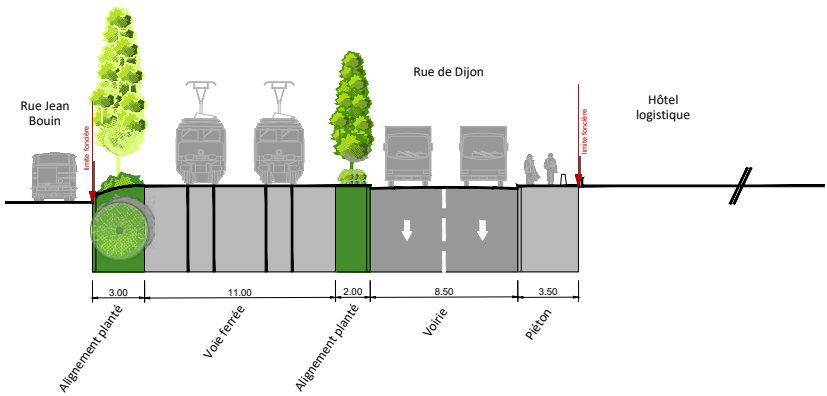
Profil des voies - Rue de Dijon



Voie B - Existant 28m

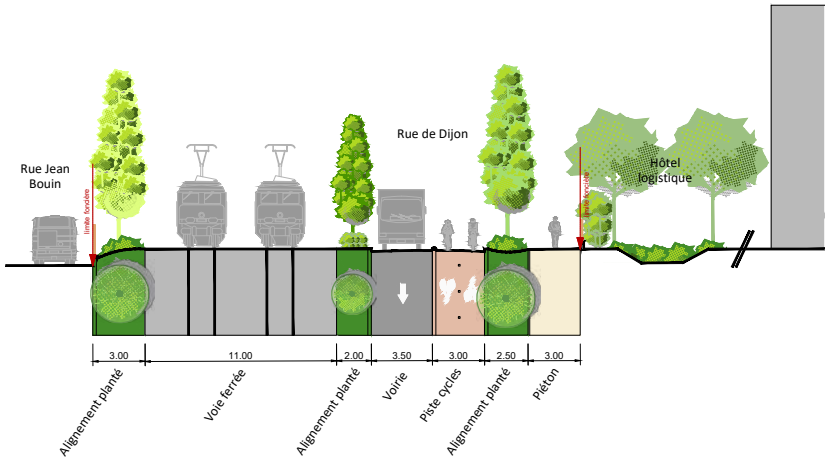
Axe d'entrée unique pour toute la zone Ouest du Port : sens unique de descente pour tous les poids-lourds venant de la porte de Gerland et allant vers presque les dépôts pétroliers, les terminaux à conteneurs et la rue de Chalon-sur-Saône. Vitesses importantes sur l'axe. Trottoir assez large, protégé de la voie par surélévation et bordures. Sera bordé par la large noue d'infiltration végétalisée du HLU.

ENJEU : Accueillir une voie modes actifs qualitative et sécurisée (dont vélos cargos), végétaliser, hiérarchiser la voie par plantations hautes.



Voie B - Proposition

Réduction des deux voies sens unique de 8.50m à une voie 3.50m. Création d'une piste cycles 3.00m séparée de la voirie par une bordure franchissable, et d'un trottoir 3m séparé par une bande plantée avec un alignement d'arbres colonnaires 2m.



3. Voies/mobilités/végétation

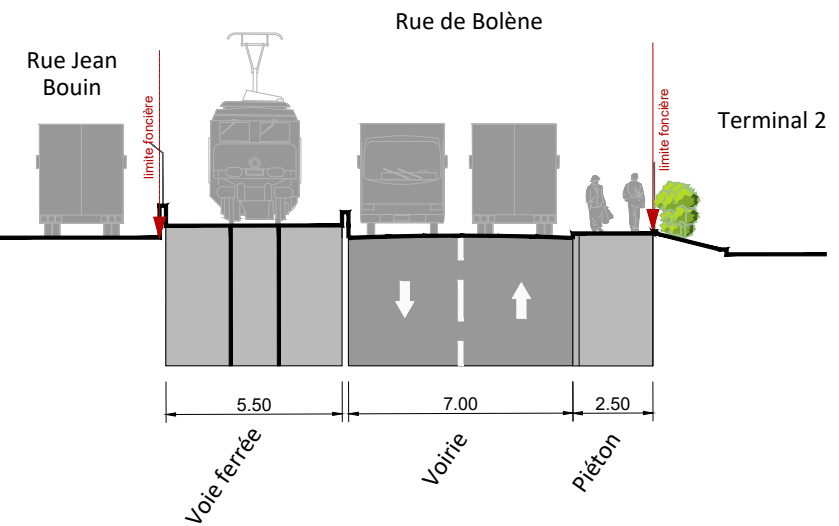
Profil des voies - Rue de Bollène



Voie C - Existant 15m

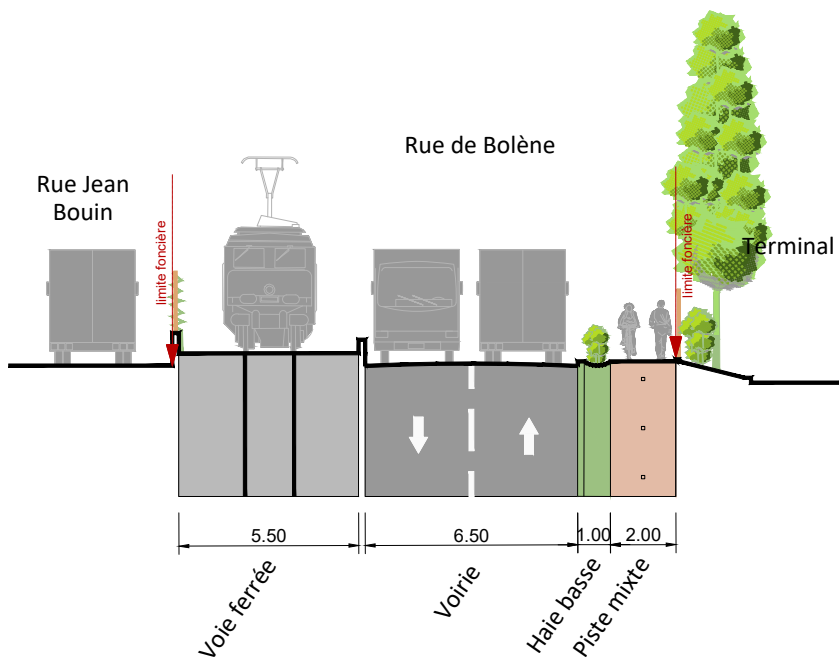
Axe unique pour les poids-lourds allant vers presque l'île des dépôts pétroliers et les terminaux. Vitesses importantes sur l'axe. Trottoir assez large, protégé de la voie par surélévation et bordures. Aménagements assez qualitatifs en l'état, trottoir bordé d'espaces végétalisés qualitatifs le long du terminal à conteneurs 2.

ENJEU : Accueillir une voie modes actifs qualitative et sécurisée.



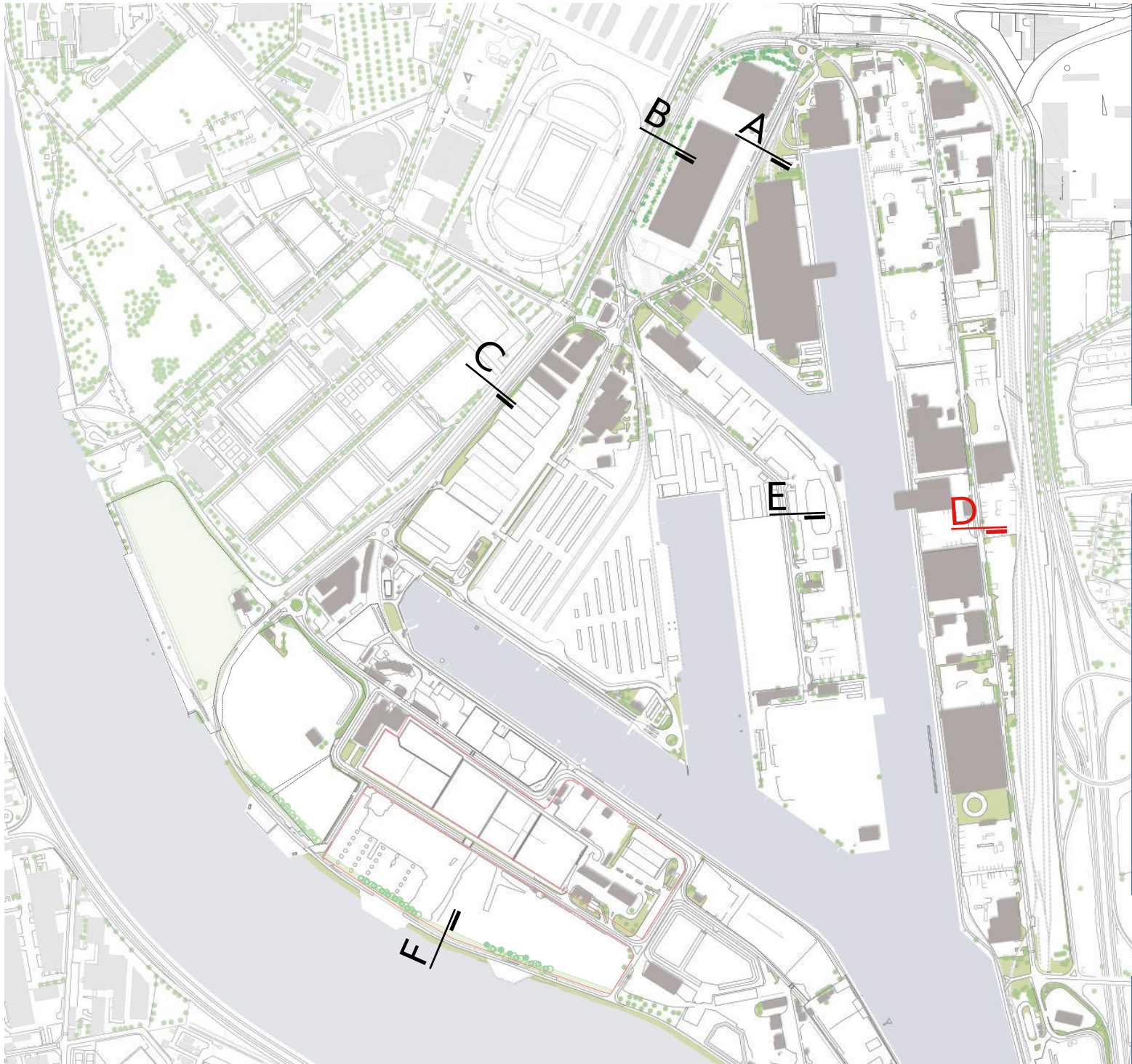
Voie « C » Proposition

Réduction de la chaussée VL/PL de 7m à 6.50m. Création d'une bande mixte modes actifs partagée piétons et cycles : utilisation du trottoir existant (2m) avec signalisation indiquant usage partagé. Création d'une bande plantée 1m avec haie basse type couvre-sol entre la chaussée VL/PL et la bande mixte pour mise à distance du flux poids-lourds. Mise en oeuvre de clôtures hautes et végétalisées entre la rue Jean Bouin et la voie ferrée pour distinction des usages.



3. Voies/mobilités/végétation

Profil des voies - Rue de Fos-sur-Mer



Voie D - Existant 14.6m

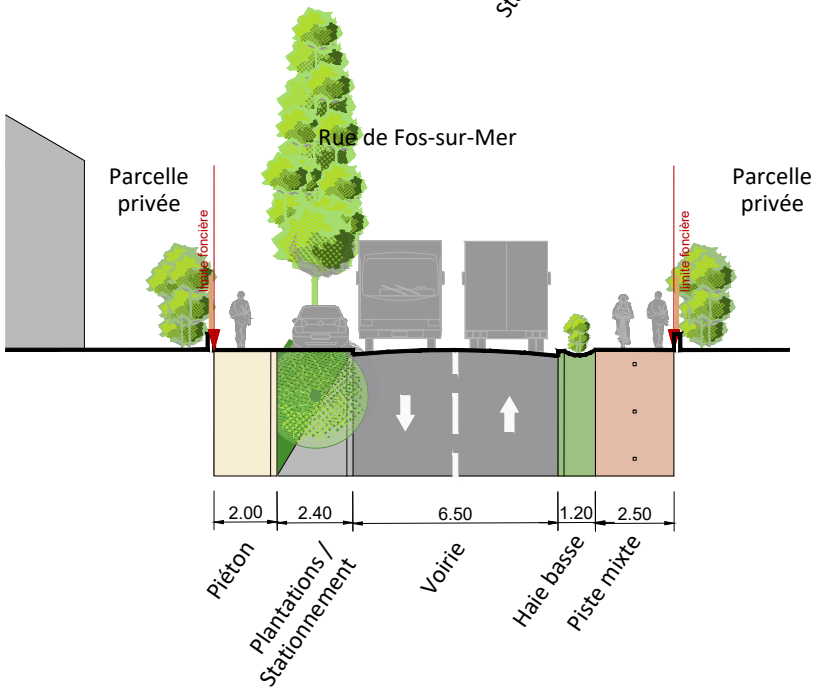
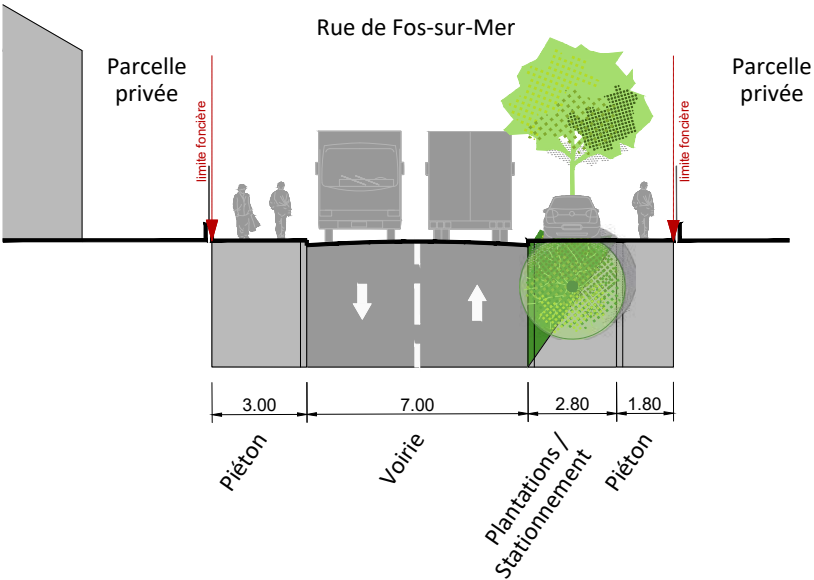
Axe de desserte des activités de vrac, double sens permettant de joindre la porte de Gerland à la porte de Saint-Fons. Actuellement, passage également d’une ligne de bus.

ENJEU : Requalifier et sécuriser les trottoirs pour inclure une voie modes actifs.

Voie D - Proposition : Cas 1

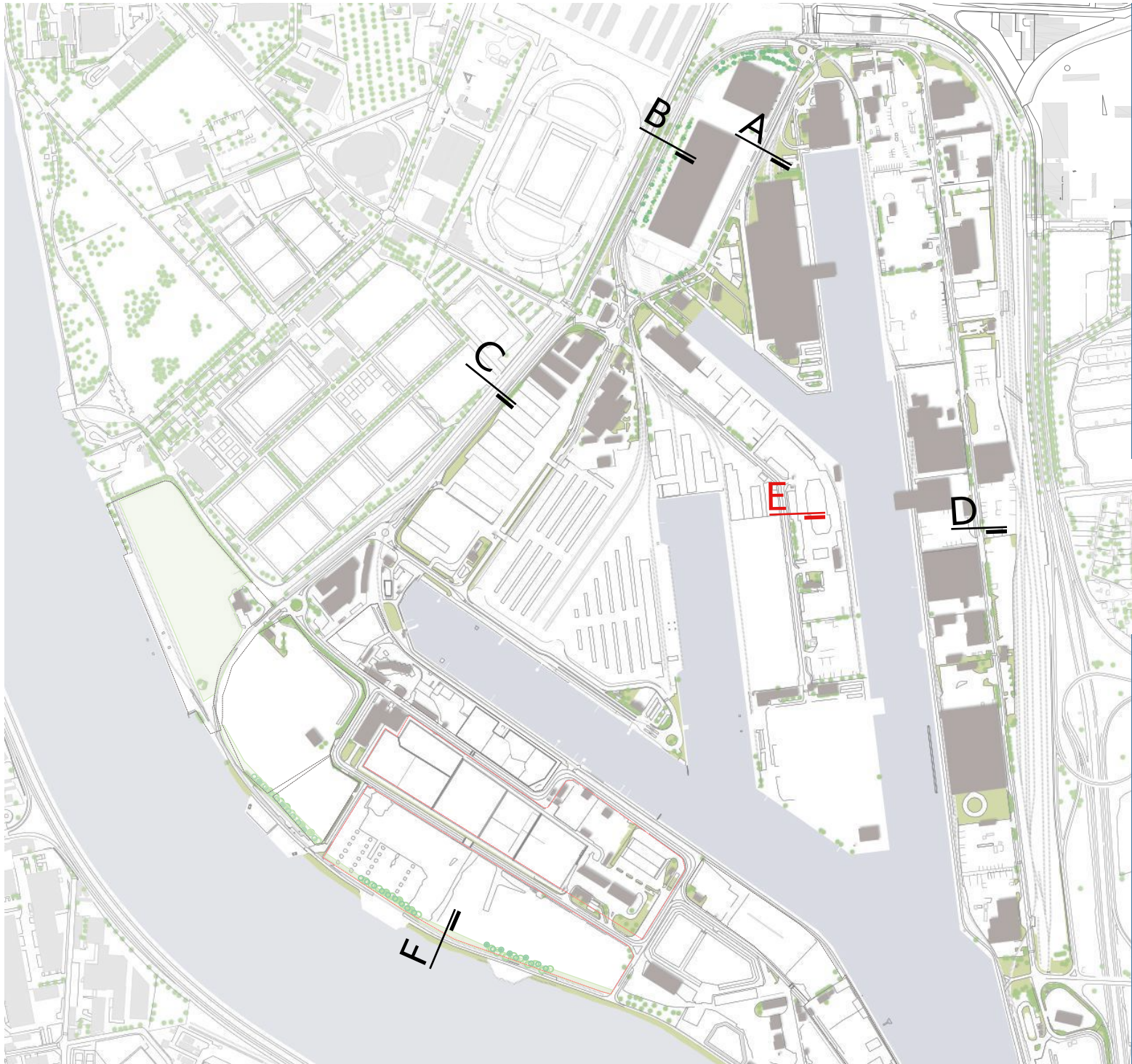
Réduction de la chaussée VL/PL de 7m à 6.50m. Création d’une bande mixte modes actifs partagée piétons 2.50m et cycles d’un côté de la chaussée : utilisation du trottoir existant (3m) avec signalisation indiquant usage partagé. Création d’une bande plantée 1m avec haie basse type couvre-sol entre la chaussée VL/PL et la bande mixte pour mise à distance du flux poids-lourds. Alignement d’arbres existants : plantation d’arbres colonnaires. L’aménagement devra faire l’objet d’une étude ultérieure spécifique, afin notamment de sécuriser les cheminements cycles et piétons par rapport aux nombreuses sorties camions sur la voie. Des systèmes de ralentissements type chicane pourront aussi être étudiés.

Voie D - Proposition : Cas 2



3. Voies/mobilités/végétation

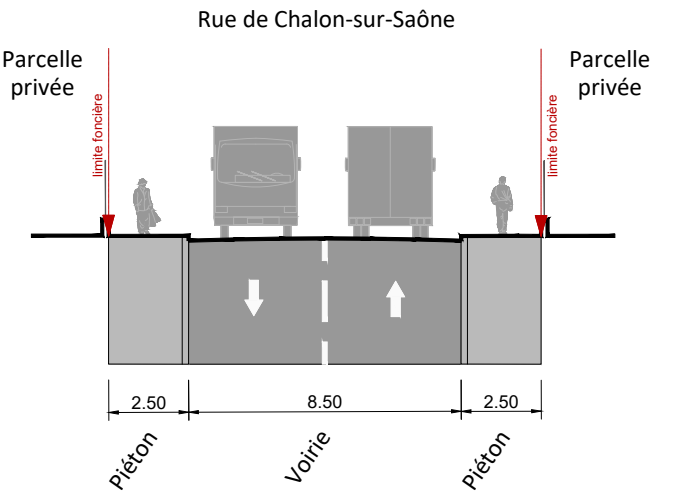
Profil des voies - Rue de Chalon-sur-Saône



Voie E - Existant 13.5m

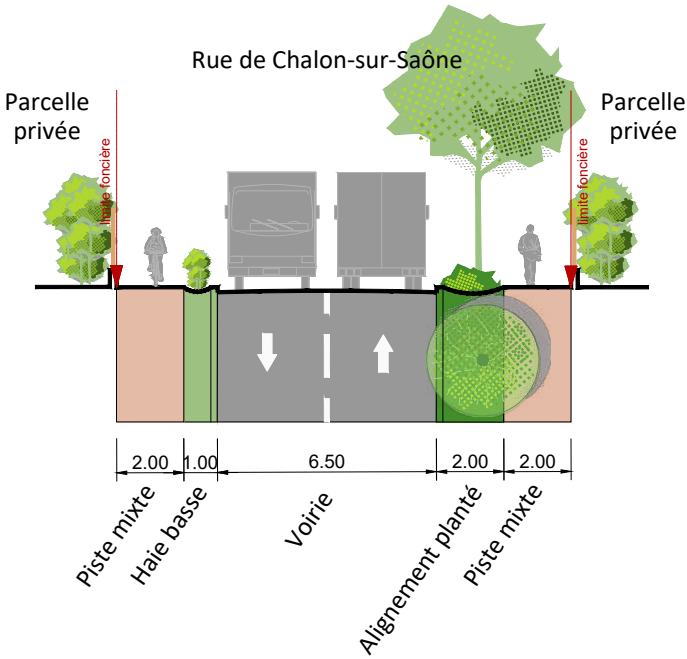
Axe de desserte des activités de débarquement et distribution des marchandises (containeurs), double sens permettant de joindre la darse au reste du port.

ENJEU : Accueillir une voie modes actifs qualitative et sécurisée (dont vélos cargos), végétaliser, hiérarchiser la voie par plantations hautes



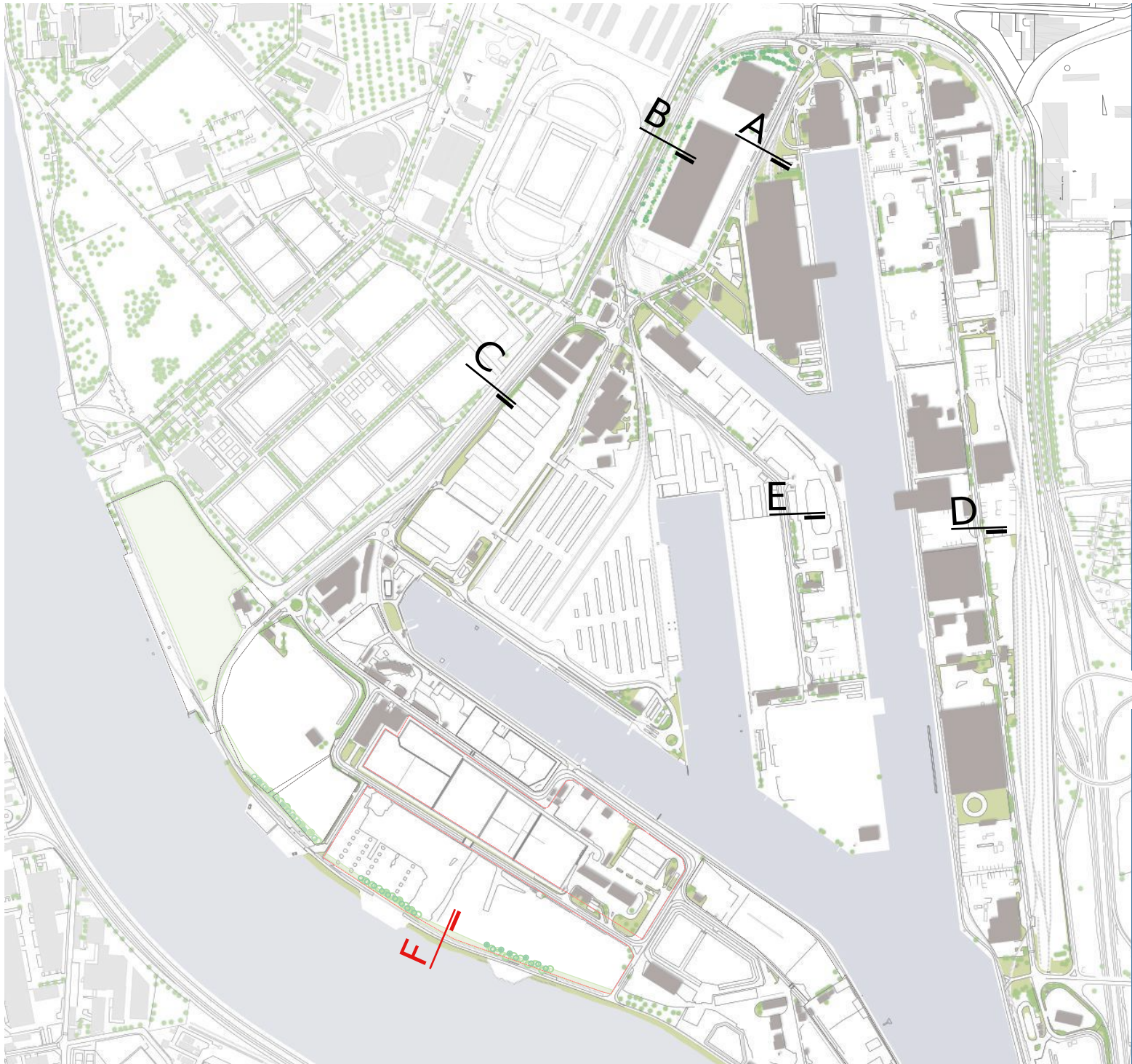
Voie E - Proposition

Réduction de la chaussée VL/PL de 8.50m à 6.50m. Des deux côtés de la voie, création d'une bande mixte modes actifs partagée piétons et cycles 2m avec signalisation indiquant usage partagé. D'un côté de la voie, création d'une bande plantée 1m avec haie basse type couvre-sol entre la chaussée VL/PL et la bande mixte pour mise à distance du flux poids-lourds. De l'autre côté de la voie, création d'une bande plantée avec alignement d'arbres globulaires entre la chaussée VL/PL et la bande mixte pour mise à distance du flux poids-lourds.



3. Voies/mobilités/végétation

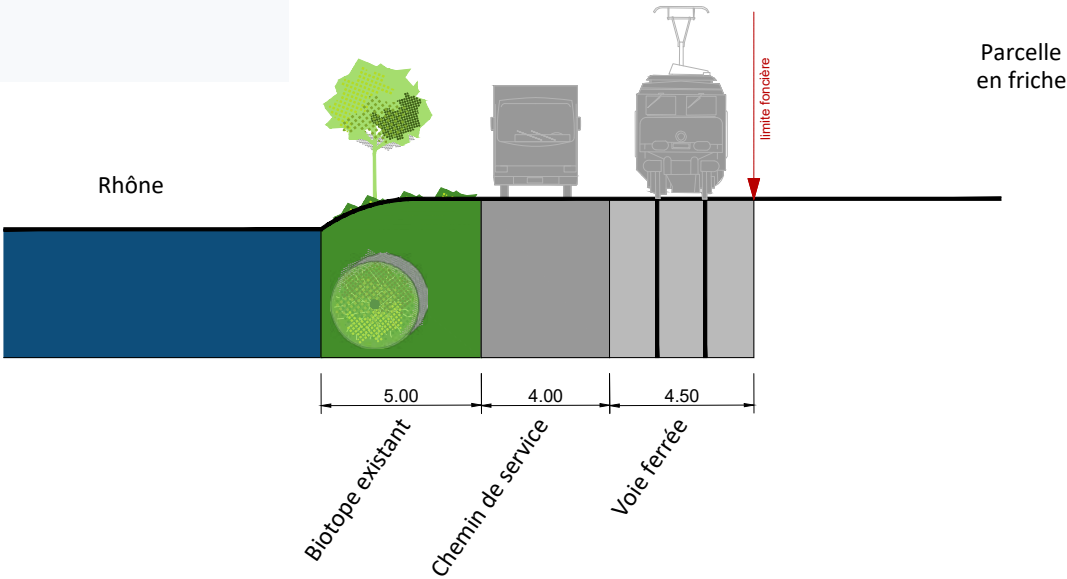
Profil des voies - Berge sur Rhône



Voie F - Existant 13.5m

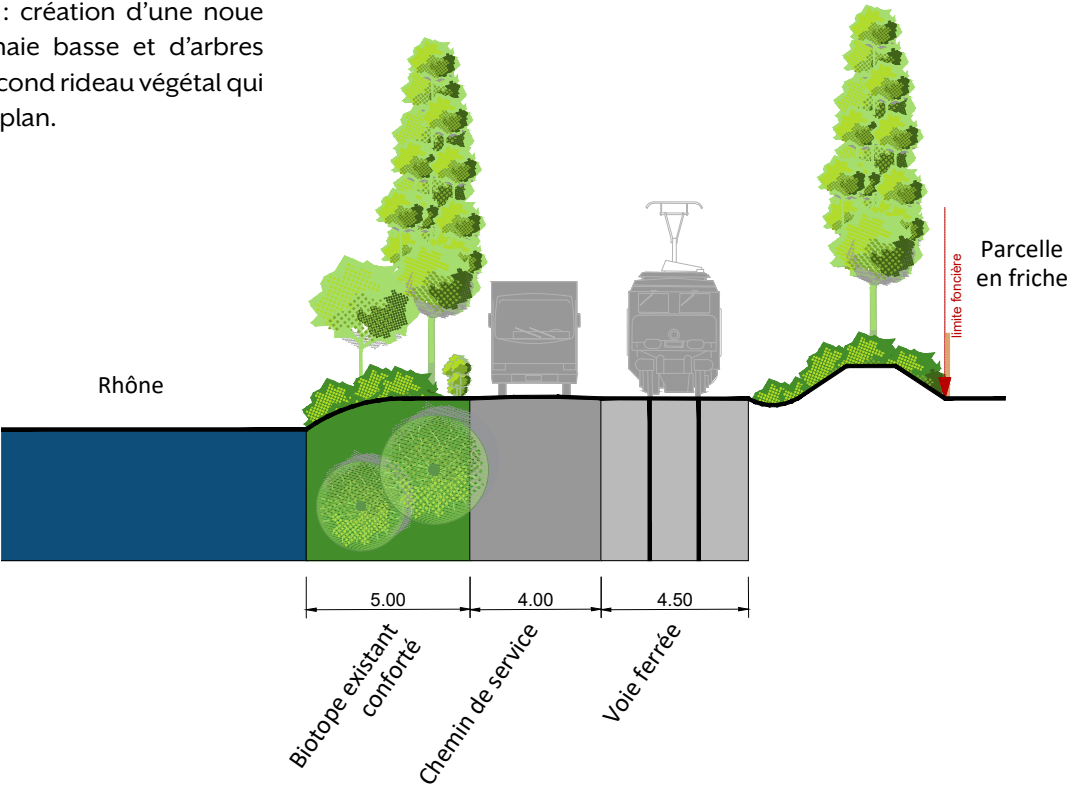
Voie de service doublée de la voie ferrée le long de la presqu'île de l'Archevêque en berge du Rhône. Dessert les quais publics.

ENJEU : Préserver l'accès aux quais publics. Cadrer les vues par le végétal. Sécuriser les dépôts pétroliers en les masquant.



Voie F - Proposition

Réduction des invasives sur la bande de biotope existant conservé. Plantation d'arbres colonnaires. En fond de parcelles privées : création d'une noue paysagère et plantation de haie basse et d'arbres colonnaires pour former un second rideau végétal qui masquera les cuves en arrière-plan.



4. Revêtements de sols

Enrobé



Pavés



Enrobé grenailé



Résine



Béton sablé / désactivé



Les matériaux de sols doivent pouvoir refléter les usages associés à l'espace partagé. Ainsi on retrouve le béton sablé ou l'enrobé quartzé pour les espaces piétons, mixtes ou cyclables. Les pavés 15/20 viennent quant à eux rappeler l'imaginaire portuaire au niveau des portes et des lieux majeurs, marquant de leur présence un lieu particulier à l'endroit des visiteurs et usagers du port.

L'usage des pavés posés sur fondation perméable est encouragé tant pour leur valeur patrimoniale que pour leur capacité à la désimperméabilisation des substrats, lorsqu'il n'y a pas de risque de pollution des sous-sols.

5. Eléments spécifiques à la création des voies cyclables



Bordures types



Potelet type

Matériaux types



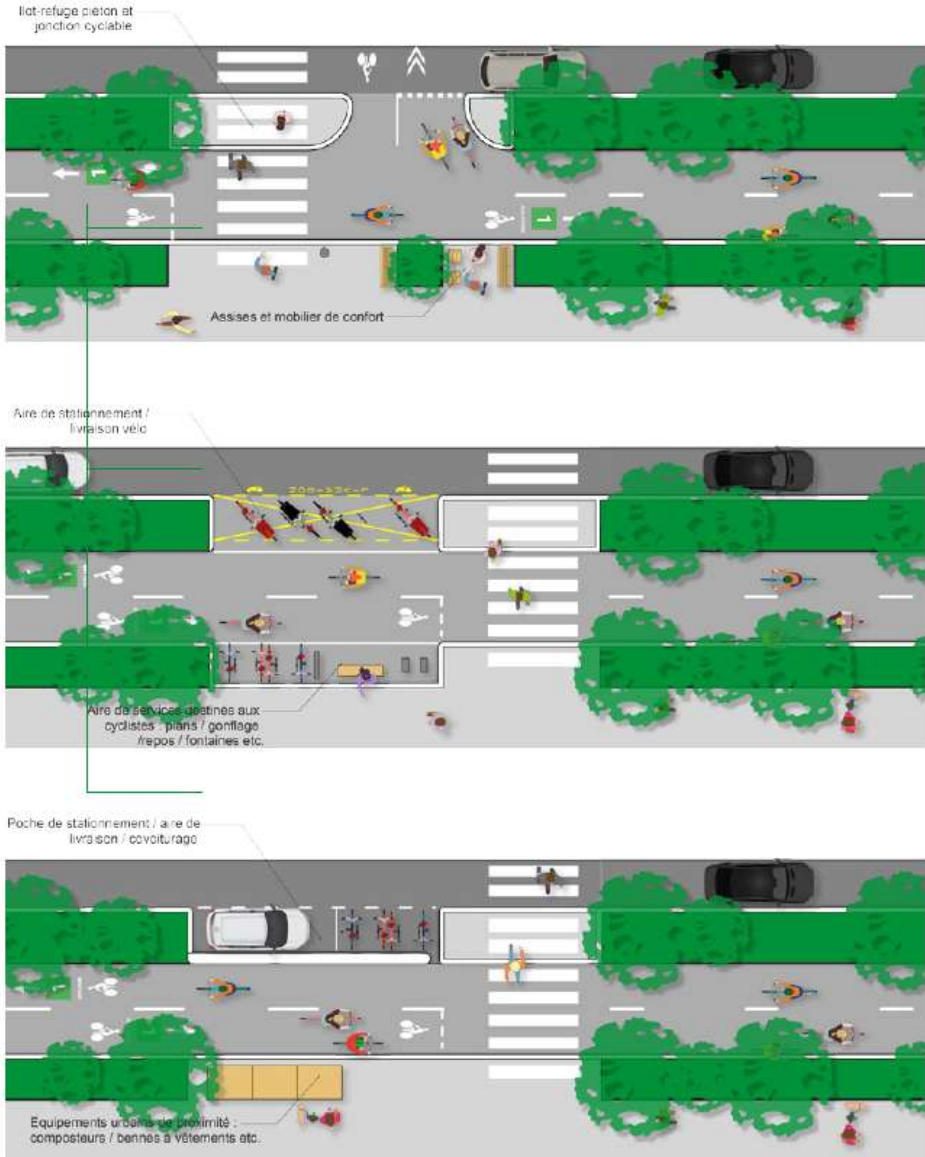
Béton sablé/désactivé



Enrobé simple



Enrobé en liant organo-minéral



Schémas d'insertion de référence

Images références Voies Lyonnaises



6. Palette végétale

Fastigié colonnaire



Fagus sylvatica « Dawyck »



Quercus robur « Fastigiata Koster »



Ginkgo biloba « Fastigiata Blagon » (Mâle)

Haute tige



Alnus cordata



Fraxinus angustifolia « Raywood »



Zelkova carpinifolia

Images références de haies vives indigènes



La palette végétale proposée est structurée par 3 espèces endémiques fastigiées colonnaires et 3 espèces endémiques de haute tige classiques, faisant toutes référence à l'imaginaire fluvial ou portuaire. L'objectif est de proposer des marqueurs paysagers perceptibles depuis l'extérieur du port et de marquer par leur présence la hiérarchie des voies. On retrouve ainsi sur la périphérie et les voies principales les sujets colonnaires, et sur les voies secondaires et les espaces de repos les arbres tiges classiques.

NOTA : ces principes et espèces constituent une base de réflexion pour les aménagements ; des études sectorielles plus fines sont encouragées pour les adapter au contexte et opportunité de chaque espace particulier

6. Palette végétale

Haies vives bocagères de principe

Cas de disponibilité en eau / Envoi des EP de toiture dans les fosses de plantations



Corylus avellana



Ilex aquifolium



Hippophae rhamnoides



Rhamnus cathartica



Amelanchier ovalis



Lonicera xylosteum



Viburnum lantana



Ligustrum vulgare

Les haies vives bocagères indigènes accompagnent les limites des parcelles et jouent le rôle de filtre visuel, parfois simple marque de la limite, parfois masque végétal.

6. Palette végétale

Haies vives bocagères de principe
Cas de faible disponibilité en eau



Elaeagnus angustifolia



Quercus ilex



Pistacia lentiscus



Myrtus communis



Rhamnus alaternus



Phillyrea angustifolia



Cytisus scoparius



Elaeagnus macrophylla

Grimpante sur support
Grillage / bardage / structure



Campsis radicans



Lonicera periclymenum



Clematis patens



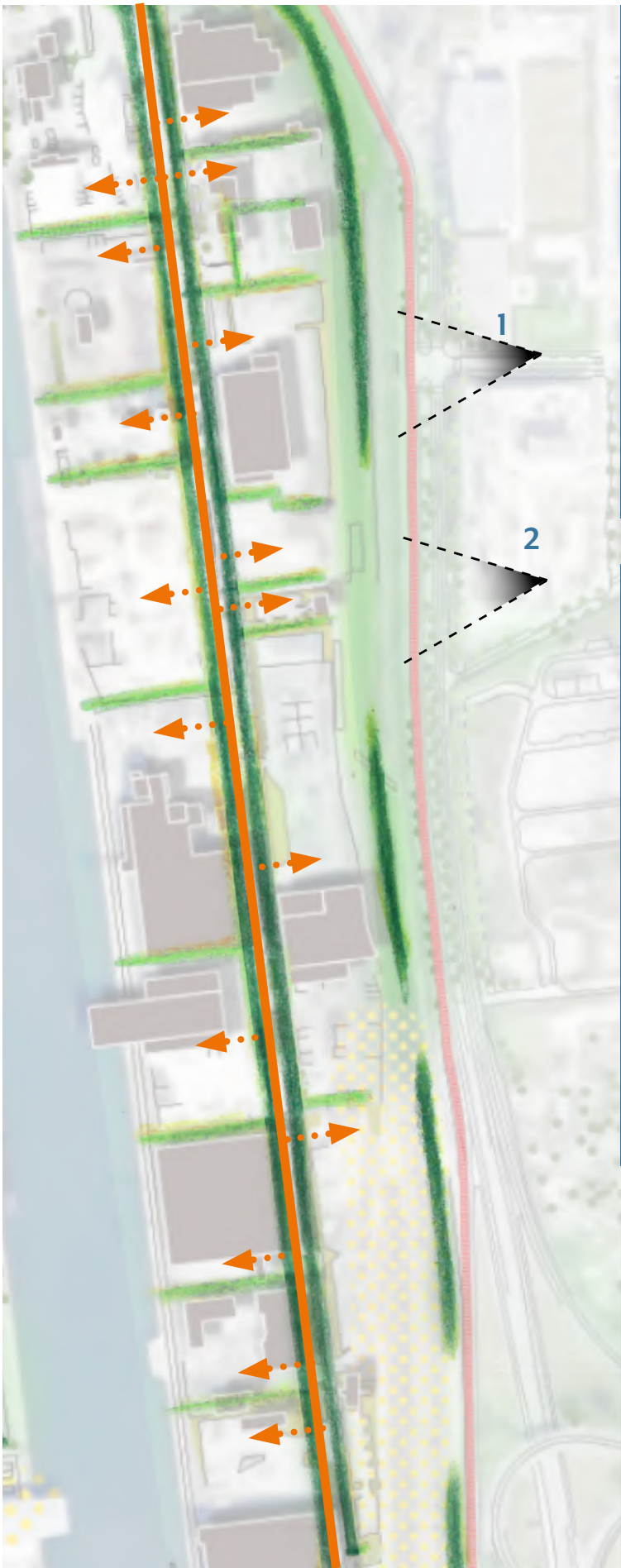
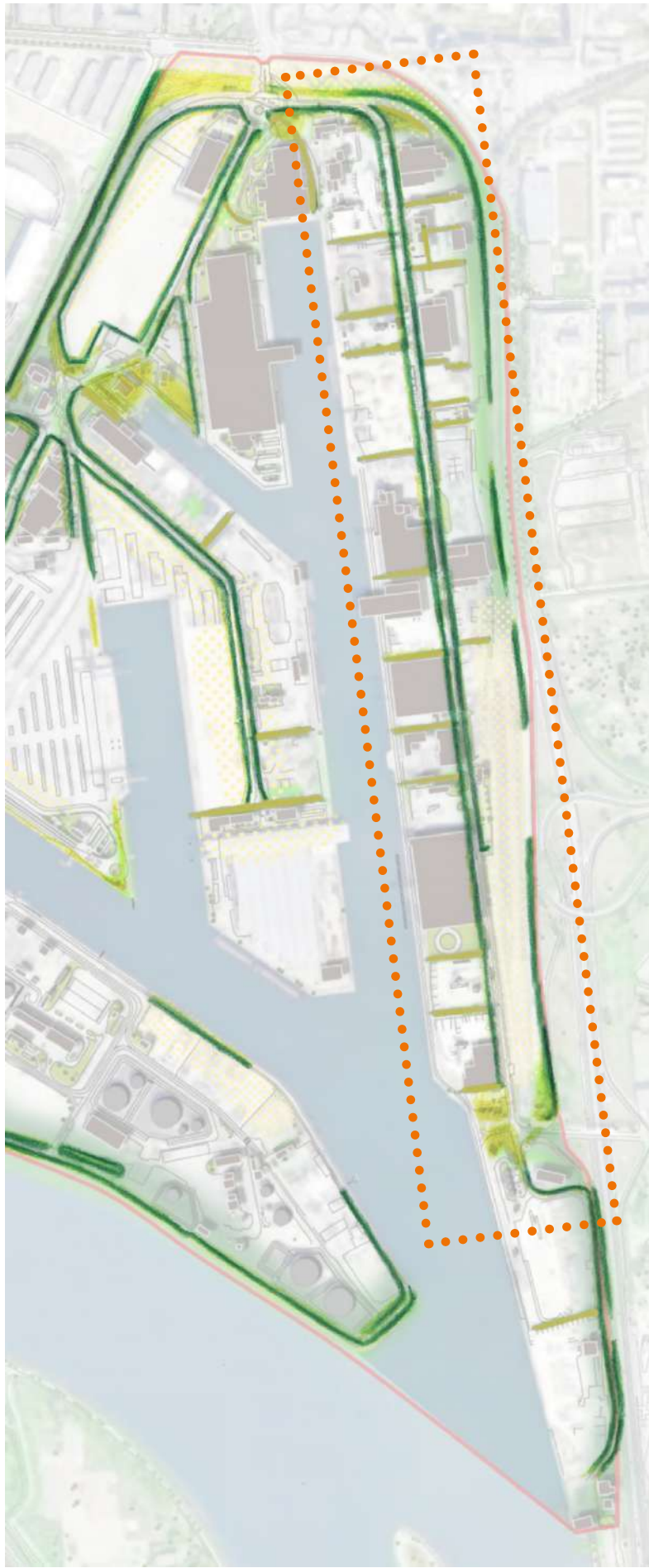
Trachelospermum jasminoïdes



3

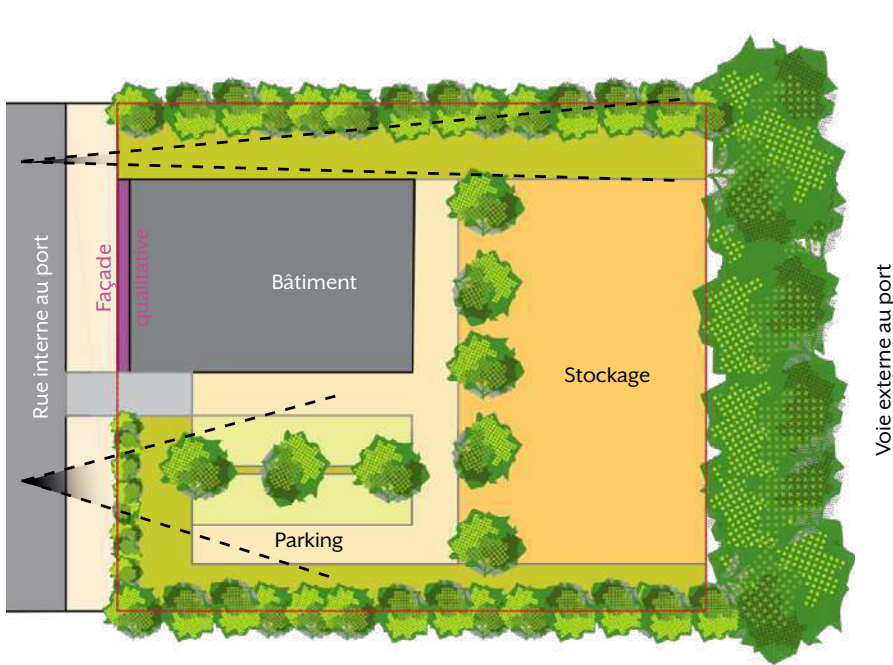
Principes d'aménagement des espaces privés

1. Traitement d'une parcelle type



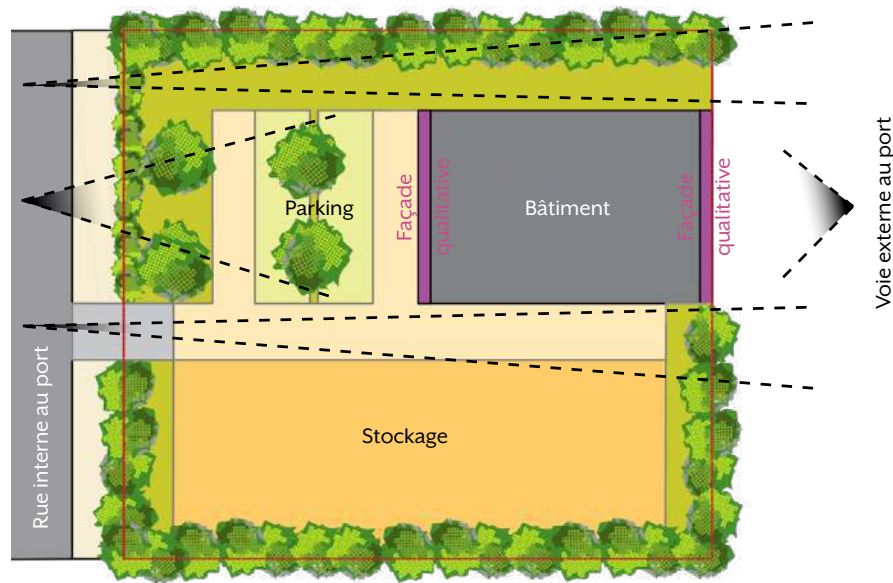
Cas n°1

Dans le cas des parcelles dissimulées par le rideau végétal principal en limite du port, les zones de stockages seront disposées de préférence en fond de parcelle. Les autres éléments (accès, bâtiments, espaces de stationnement) s'organiseront en peigne par rapport à l'axe central. En alignement sur cet axe, une façade qualitative et/ou un linéaire de végétalisation qualitative viendra marquer le front urbain.



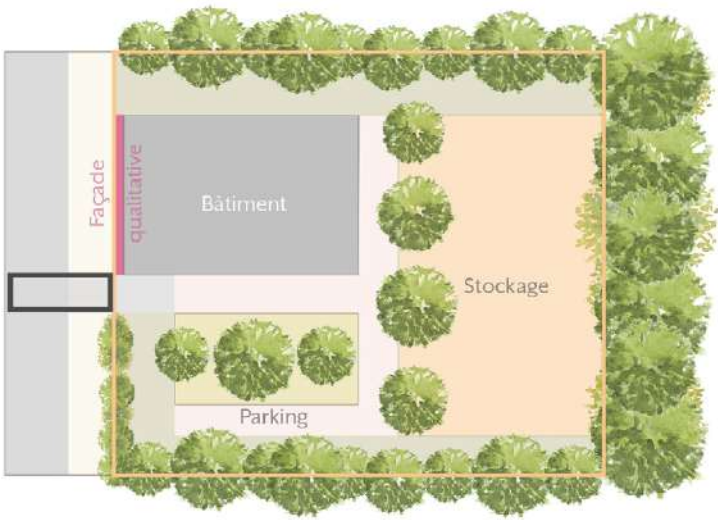
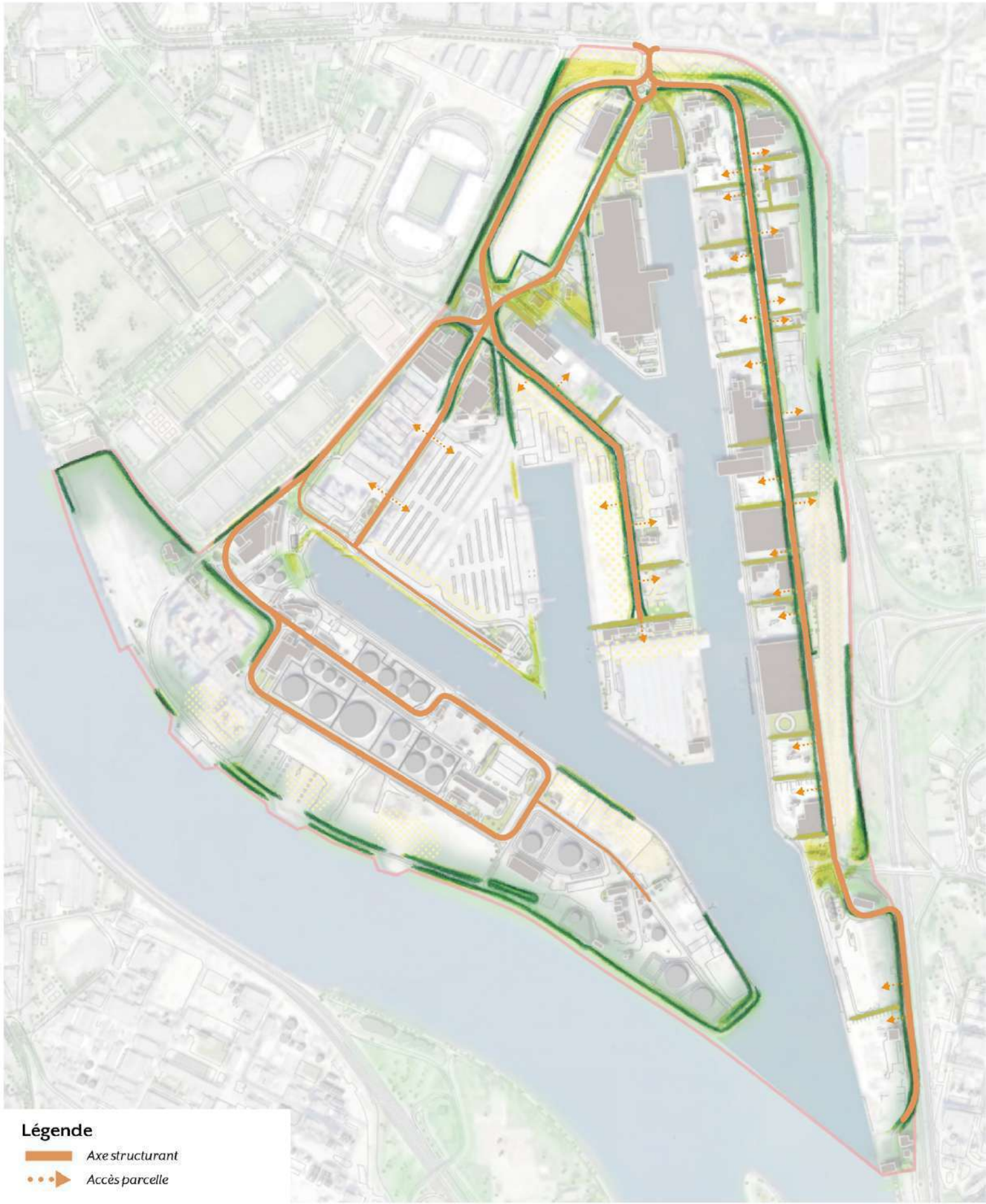
Cas n°2

Dans le cas des parcelles visibles depuis l'extérieur du port, le système en peigne se prolongera jusqu'en fond de parcelle. Les zones de stockages seront disposées de préférence latéralement, entourées d'une végétation dense et potentiellement haute qui les cache à la vue. Le bâtiment devra offrir deux façades qualitatives : une perçue depuis l'extérieur (arrière) et une perçue depuis l'axe de desserte (avant). Le bâtiment sera implanté soit en front bâti sur l'axe principal, avec le parking à l'arrière, soit en fond de parcelle avec le parking à l'avant. Dans ce deuxième cas, le parking devra être largement végétalisé. Un rideau de végétation bas marquera la limite de parcelle sur l'axe sans masquer la façade qualitative. Les accès/percées visuelles traverseront toute la parcelle.



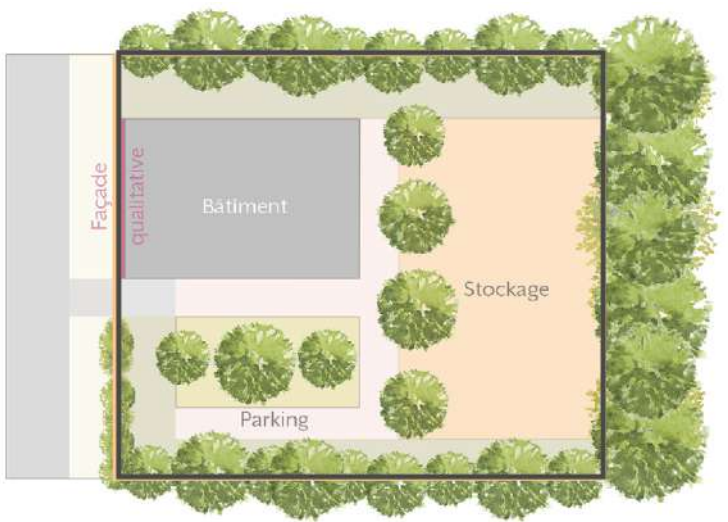
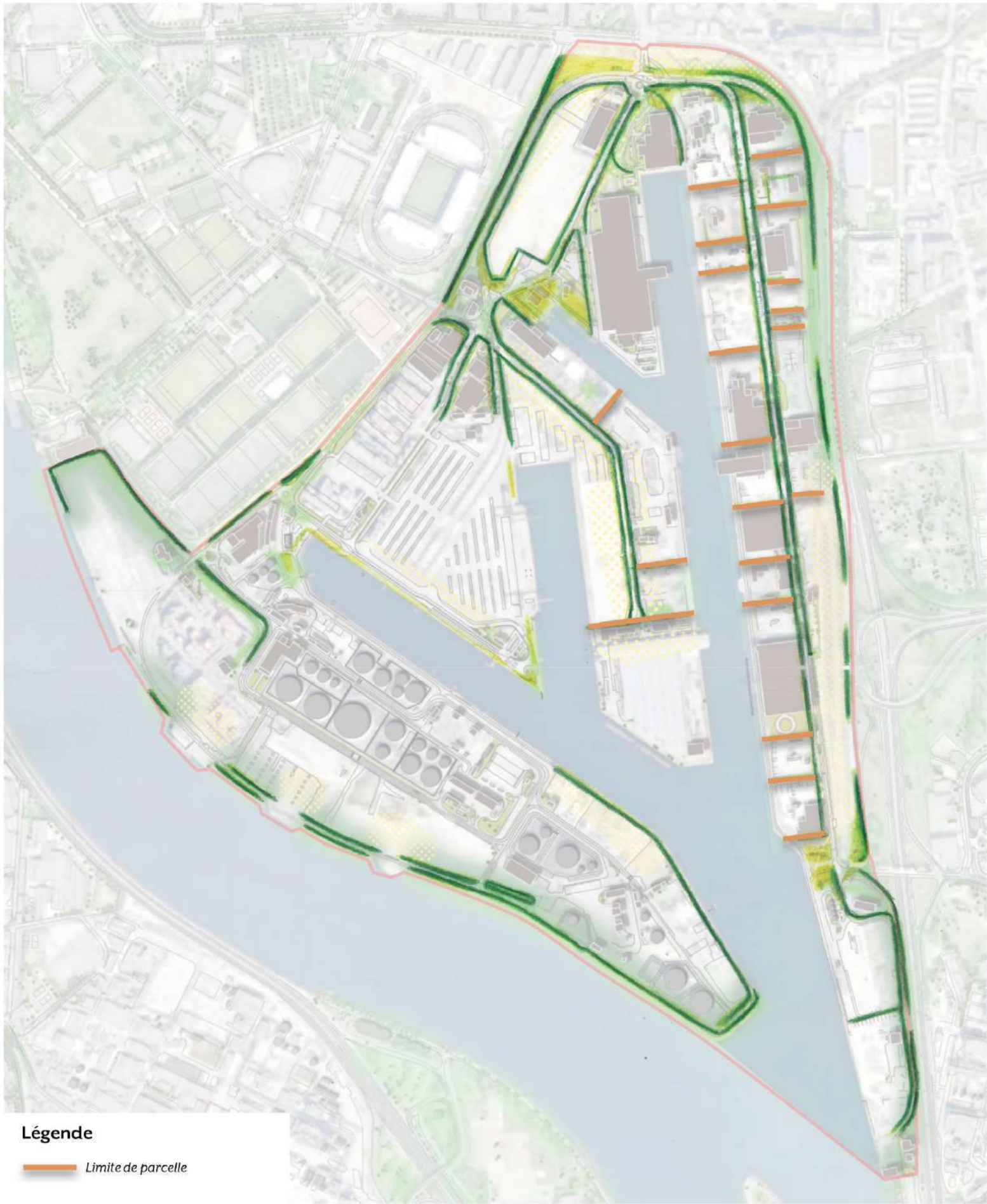
Le schéma de principe d'organisation des parcelles s'appuie sur le découpage actuel des parcelles organisées autour de la rue de Fos-sur-Mer. Le principe général est celui d'un axe central structurant, desservant des parcelles sur ses deux côtés. L'enjeu est toujours double : la perception des espaces privés depuis l'axe central, et la perception des espaces privés depuis l'extérieur, qu'il s'agisse du périphérique à l'Est ou des quais à l'intérieur du port. Les principales alternatives concernent le choix des vues depuis l'extérieur, selon qu'on désire cacher ou révéler les espaces privés, les masques étant créés de façon privilégiée par des rideaux végétaux et les éléments montrés étant nécessairement qualitatifs (façades soignées, espaces végétalisés). Les accès sont marqués par un traitement au sol (par exemple béton).

2. Accès aux parcelles



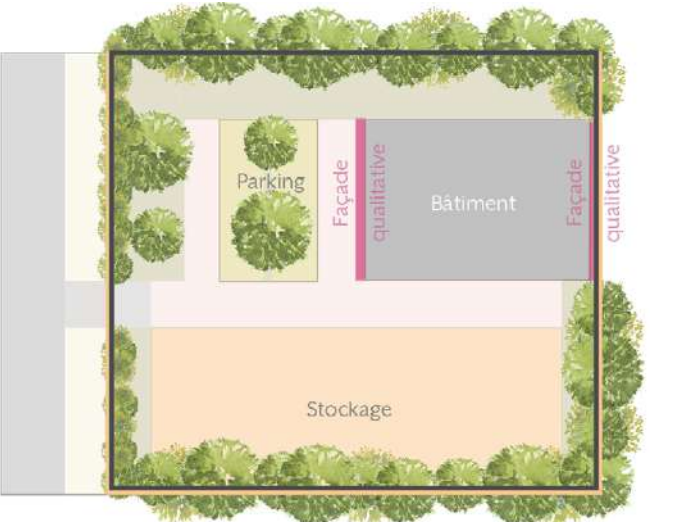
L'ensemble des accès aux lots se fera depuis les axes structurants repérés sur la carte ci-contre. Il ne sera autorisé qu'un seul accès par parcelle. Des règles différentes pourront être autorisées en cas de justifications d'ordre technique dûment motivées et si ces adaptations ne créent aucune gêne en termes de sécurité. L'accès devra être suffisamment en recul pour permettre un accès sécurisé aux parcelles privées et éviter les remontées de file sur la voie de desserte principale. Les accès seront signifiés par un traitement spécifique de la surface du sol au niveau de l'entrée à la parcelle (par exemple par l'usage de béton). Les portails s'intégreront en harmonie avec les clôtures.

3. Traitement des limites



Cas n°1

Dans le cas des parcelles dissimulées par le rideau végétal principal en limite du port, une façade qualitative et/ou un linéaire de végétalisation qualitative viendront marquer le front urbain, en alignement avec l'axe principal.



Cas n°2

Dans le cas des parcelles visibles depuis l'extérieur du port, le système en peigne se prolongera jusqu'en fond de parcelle. Un rideau de végétation bas marquera la limite de parcelle sur l'axe sans masquer la façade qualitative. Les accès/percées visuelles traverseront toute la parcelle.



Clôture métal grise permettant le passage de la faune sur les côtés des parcelles visibles depuis les espaces communs du port ainsi qu'entre les parcelles amodiées

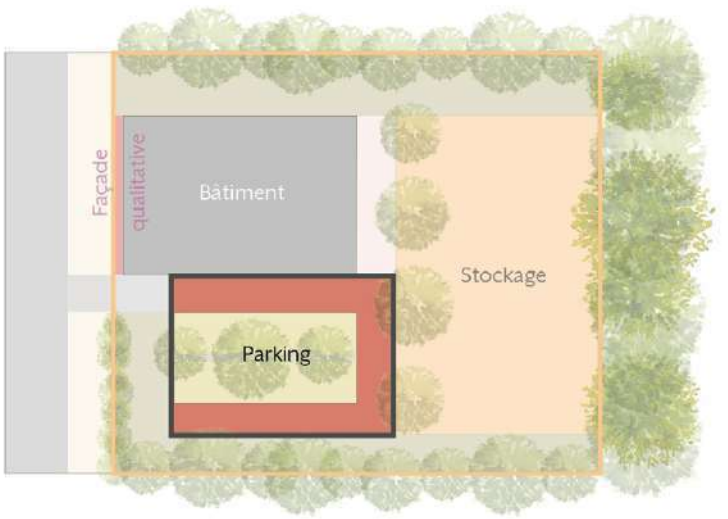
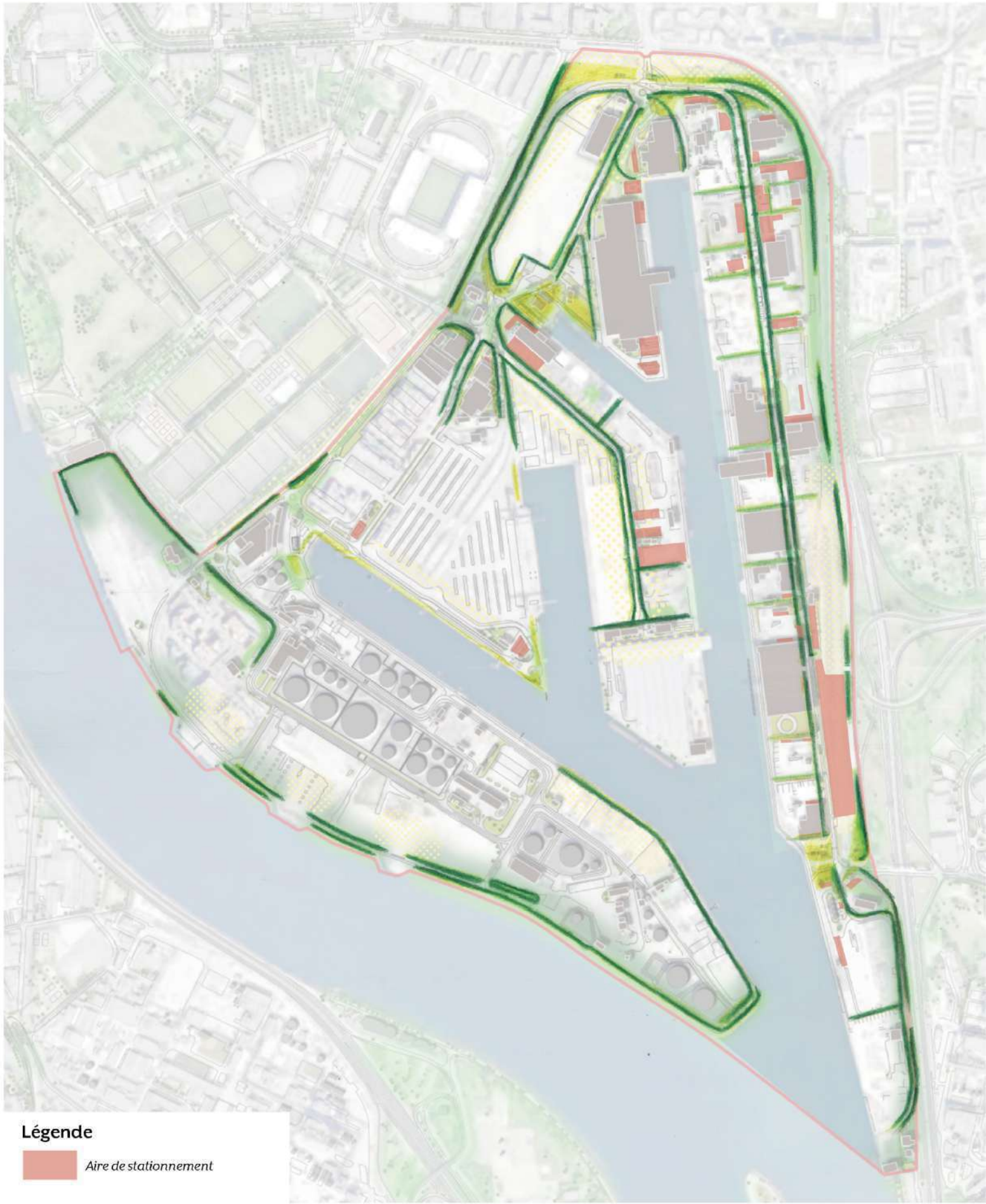


Clôture treillis grise avec muret pour les côtés des parcelles périphériques non visibles depuis les espaces communs ou depuis l'extérieur du port

Les clôtures sont obligatoires. Elles seront en métal gris d'une hauteur minimale de 1,8m. Les grillages sont proscrits. L'espacement des barreaux sera de 5 cm minimum de côté. Les systèmes pleins (type murs ou murets) sont interdits pour répondre à la nécessité de laisser libre l'écoulement des eaux et les passages de petite faune. Les portails seront du même coloris et du même matériau que les clôtures. En limite d'emprise publique pour mettre les stationnements à distance et sur les limites séparatives, les clôtures seront accompagnées d'une haie bocagère mélangeant au moins trois essences locales d'arbustes et d'arbres de haute tige. Elles doivent être plantées en limite de tous les lots et maintenues fonctionnelles pour la faune.

Cas particulier des côtés des parcelles non visibles depuis les espaces communs ou depuis l'extérieur du port : les clôtures treillis grises d'une hauteur minimale de 1,8m avec muret sont autorisés, uniquement sur ces linéaires.

4. Stationnements et revêtements de sols



Cas n°1

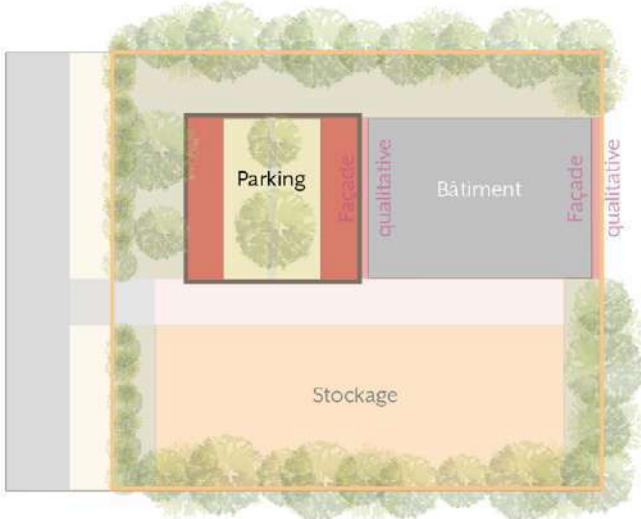
Dans le cas des parcelles dissimulées par le rideau végétal principal en limite du port, les espaces de stationnement s'organiseront en poches entre les constructions. Un linéaire de végétation viendra marquer la limite de la parcelle et mettre les stationnements à distance.



Stationnement enherbé



Béton drainant



Cas n°2

Dans le cas des parcelles visibles depuis l'extérieur du port, le bâtiment sera implanté soit en front bâti sur l'axe principal, avec le parking à l'arrière, soit en fond de parcelle avec le parking à l'avant. Dans ce deuxième cas, le parking devra être largement végétalisé.



Evergreen gravier



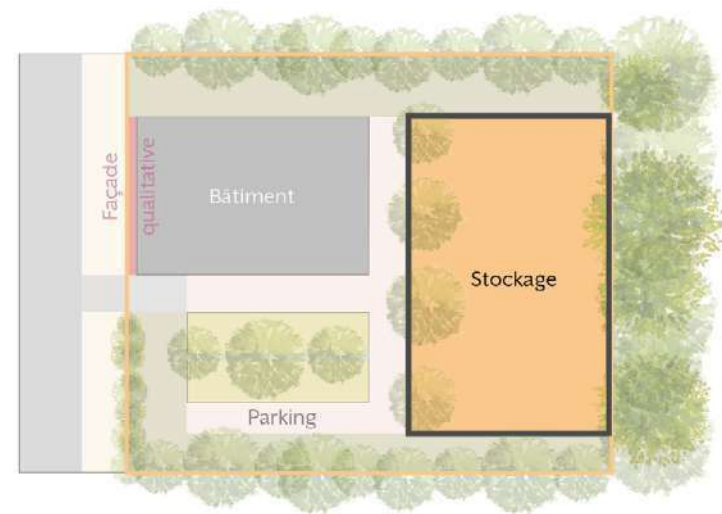
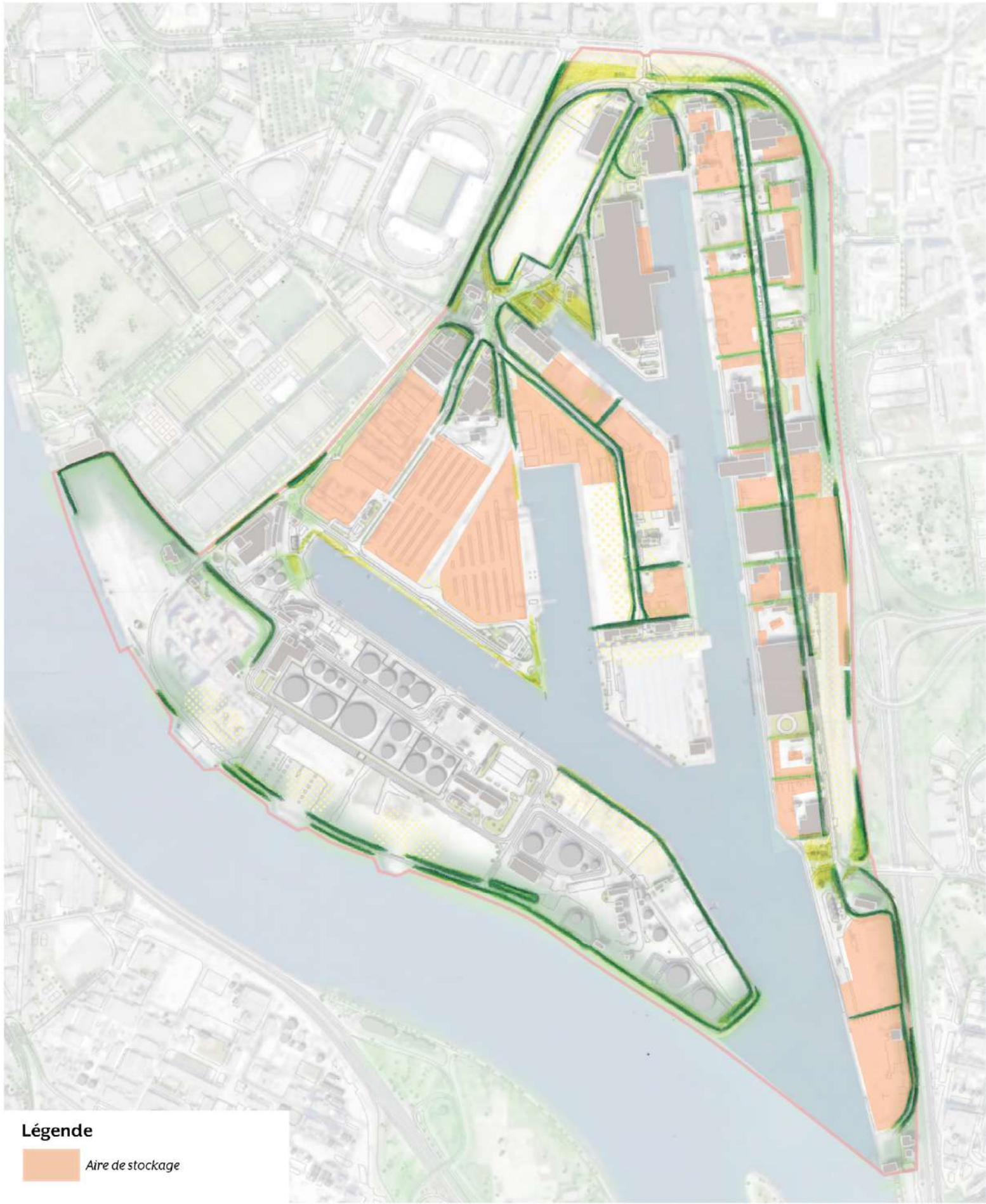
Stabilisé

Une bande plantée sera prévue entre les aires de stationnement et la limite de parcelle. Elle sera d'une largeur minimale de 2m afin de mettre les stationnements à distance des trottoirs. Les revêtements utilisés seront poreux (gazon sur sol renforcé, pavés végétalisés...), ce qui permettra de valoriser le caractère naturel du secteur et qui travaillera dans le sens de la rétention à la parcelle.

La perméabilité sera privilégiée dès lors qu'il n'y a aucun risque de pollution des sols, que soit au niveau des stationnements ou des matériaux de circulations (véhicules et piétons).

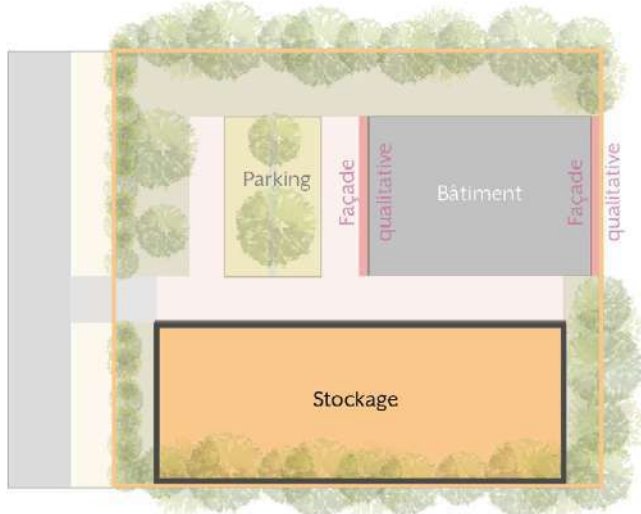
L'opportunité de mettre en oeuvre des emplacements de stationnements cycles devra être explorée.

5. Aires de stockage



Cas n°1

Dans le cas des parcelles dissimulées par le rideau végétal principal en limite du port, les zones de stockage seront disposées en fond de parcelle, et seront entourées de haies bocagères afin de les masquer à la vue.



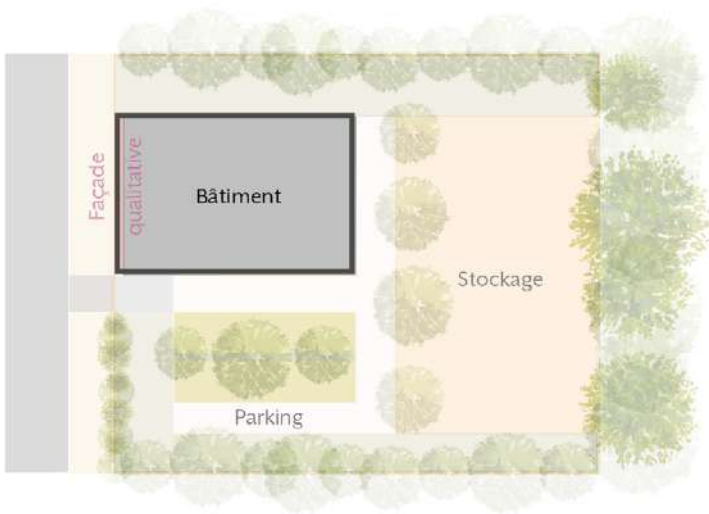
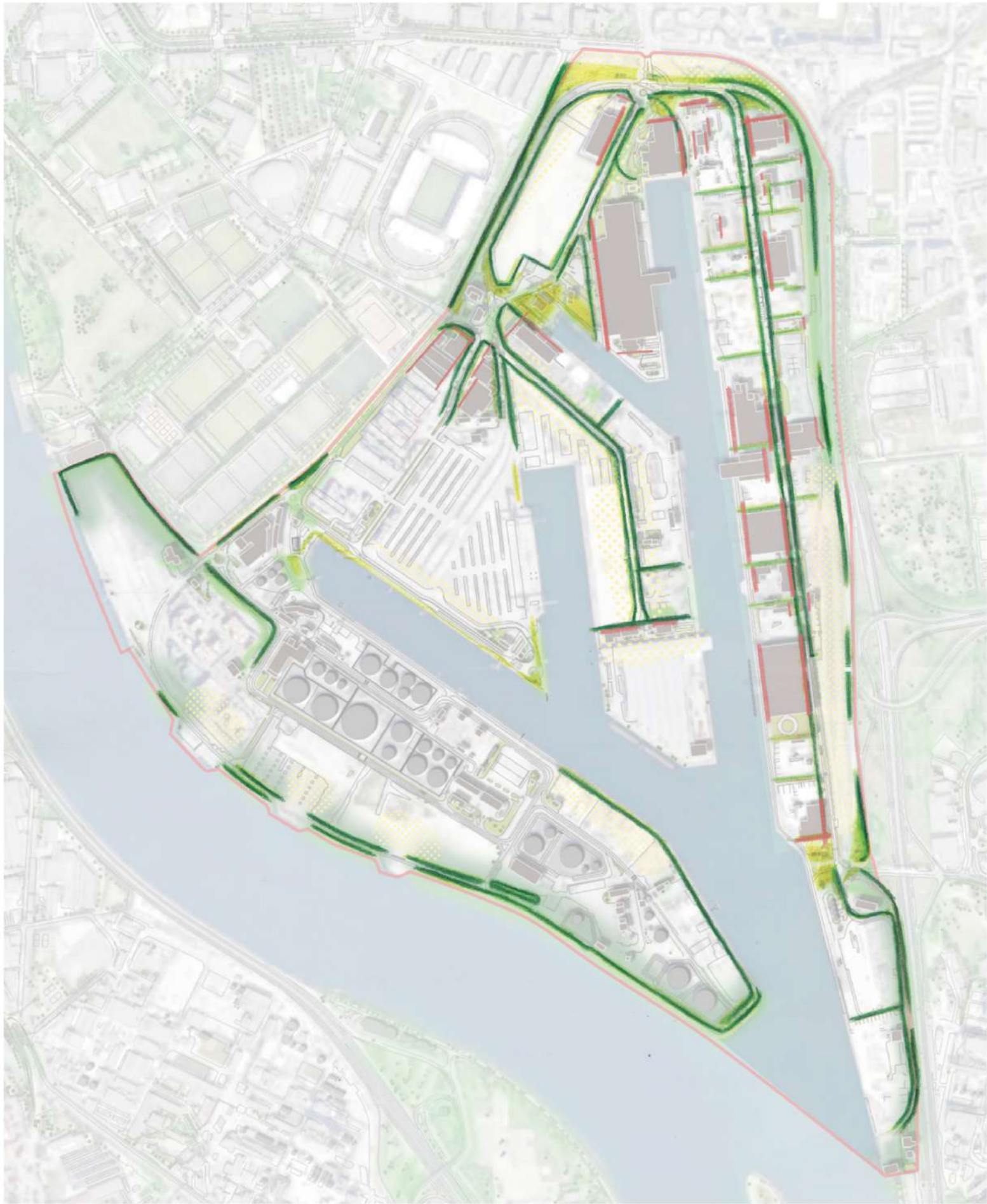
Cas n°2

Dans le cas des parcelles visibles depuis l'extérieur du port et depuis l'axe de desserte, les zones de stockages seront disposées latéralement, en poches entre les constructions entourées d'une végétation dense et potentiellement haute afin de les masquer à la vue.



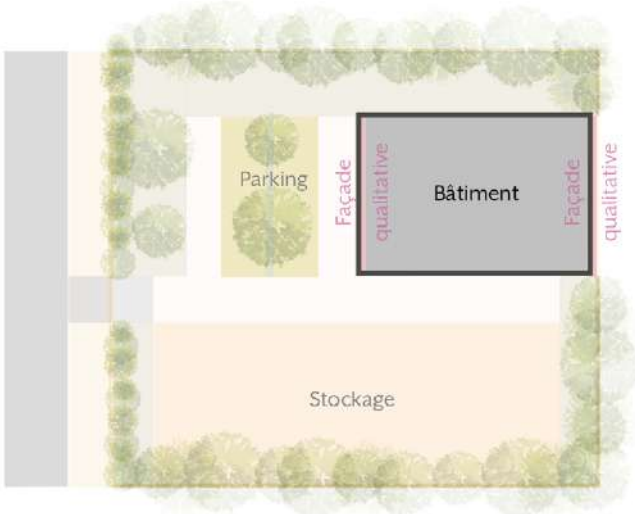
Les espaces de stockage devront être dissimulés afin d'améliorer la perception des espaces privés. Les matériaux stockés devront être cachés par des brises vues en matériaux « biosourcés ». Ils devront être entourés d'une haie bocagère haute, leur permettant d'être masquées en particulier le long de l'axe principal et des limites extérieures. Ils devront être localisés sur les permis de construire et accompagnés de leur projet paysager.

6. Implantation et organisation des bâtiments



Cas n°1

Dans le cas des parcelles dissimulées par le rideau végétal principal en limite du port, les bâtiments seront disposés à l'alignement sur l'axe structurant, en avant de parcelle. Leur implantation devra permettre la position des aires de stationnements en avant de parcelle et des zones de stockage en fond de parcelle. La façade qualitative sera visible depuis l'axe structurant.



Cas n°2

Dans le cas des parcelles visibles depuis l'extérieur du port et depuis l'axe de desserte, les bâtiments seront disposés soit en avant soit en fond de parcelle, selon un retrait libre. Leur implantation devra permettre la position des zones de stockage latérales. Les deux façades qualitatives seront visibles depuis l'axe structurant et depuis l'extérieur du port.

Les façades dites «qualitatives» devront être particulièrement soignées. Le concept de façade qualitative engage à localiser côté visible les fonctions valorisantes de l'activité (bureaux notamment), à porter une attention particulière au traitement architectural des façades et à travailler des volumes en décalage avec les halles industrielles qui animent et valorisent l'image des entreprises perçue depuis l'axe structurant et/ou l'extérieur. La notion de façade dites «qualitatives» n'est pas à entendre comme une absence de qualité des autres façades : une attention d'ensemble est attendue.

7. Qualité architecturale des bâtiments

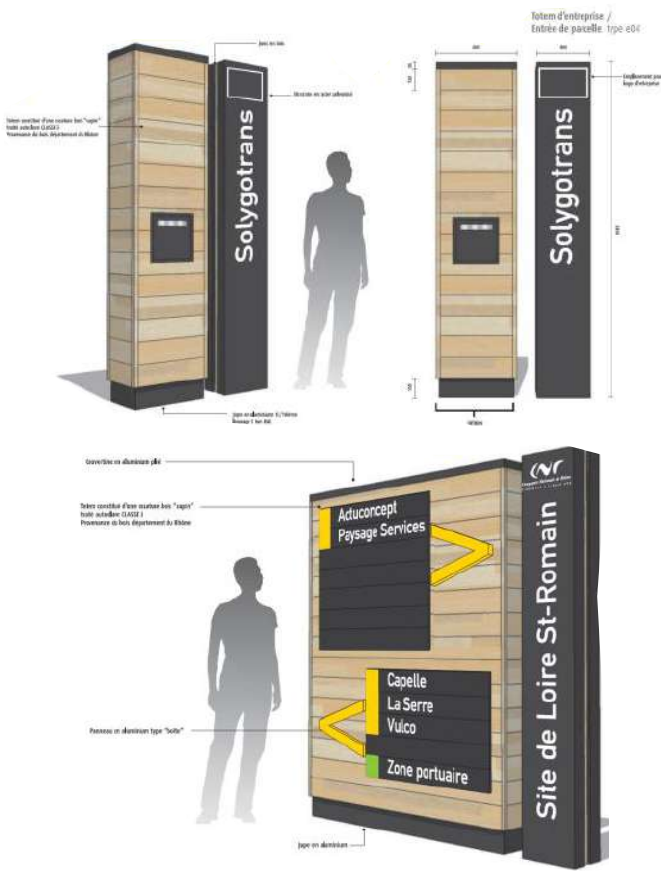
La volumétrie des bâtiments sera sobre, les formes simples. La composition du bâtiment, s'il est de grand gabarit, devra être conçue afin d'éviter un effet massif et limiter son impact dans la lecture du grand paysage. Les matériaux et les couleurs mettent en valeur la volumétrie. Afin d'assurer la pérennité d'image et d'usage, les matériaux utilisés doivent être durables et d'entretien simple. Une attention particulière doit être portée à la mise en place des protections contre les salissures liées au ruissellement de l'eau de pluie sur les façades. Le principe est de participer à la valorisation du caractère végétal du port dans l'architecture, et notamment dans le choix des matériaux. On privilégiera l'emploi de matériaux « biosourcés » et qualitatifs : bois, végétal en façade (grille) ou le traitement brut de matériaux à caractère plus industriel (bardage métallique).



Réglement de publicité : Zone de publicité restreinte 3 (ZPR3). Les enseignes scellées au sol, installées sur les toitures ou les terrasses en tenant lieu sont interdites. Les enseignes non clignotantes seront privilégiées. L'enseigne doit être implantée sur la façade correspondant au local où s'exerce l'activité. L'enseigne doit respecter l'architecture du bâtiment (modénature, travée, structure et composition) et le caractère de la rue. Elle doit être intégrée au dessin des façades dès la constitution du dossier de Permis de Construire. Les enseignes parallèles à la façade seront privilégiées, sous la forme de blocs en saillie, dans la partie supérieure de la façade. Les enseignes en caisson sont interdites. Par façade est admise au maximum une enseigne. La hauteur maximale de l'enseigne parallèle au support est limitée à 0,50 mètre.

8.Signalétique

Typologie de principe - Charte CNR



Afin de simplifier l'accès au site et aux diverses entreprises, une signalétique efficiente devra être mise en place en cohérence avec l'ensemble. Il faudra respecter la charte graphique définie pour l'ensemble des sites CNR, et baliser depuis le réseau viaire périphérique. Aucune signalétique privée n'est admise sur l'espace public. Il conviendra de mettre en oeuvre une signalisation sur les voies d'accès, panneaux en entrée, points RIS, sur voies principales et sur voies secondaires, et de choisir un matériel respectueux de l'environnement. Une zone de stationnement devra être prévue devant les panneaux d'informations pour la sécurité des usagers. Il conviendra de reprendre les panneaux CNR avec la liste des amodiataires et d'afficher un plan de localisation des entreprises sur le site à chaque entrée et à l'intérieur. Un totem devra être installé devant chaque entreprise pour matérialiser au mieux les entrées.



redraw [ARCHE 5]

Architecture | Urbanisme | Paysage

GRENOBLE | ANNECY | LYON

56 Bd Gambetta, 38000 Grenoble | 04 76 41 06 26 | arche5@arche5.com

N° TVA intracommunautaire : FR76315127472 00035 – 315 127 472 RCS Grenoble

Siret 315 127 472 00035 - Code APE : 7111Z - S.A.S au capital de 10 200,00 €