



**MODIFICATION DE DROIT COMMUN N° 1  
DU PLAN LOCAL D'URBANISME  
D'AMBERIEU-EN-BUGEY**

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
PIECES OAP MODIFIEES**

Dossier d'enquête publique du 20/01/2025  
au 21/02/2025

# 1. MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION A-1 « BRAVET »

## LES INCIDENCES SUR LES PIECES MODIFIEES

### Incidences sur le document OAP 3

#### OAP A 1 BRAVET

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	10,85	1,45	2,75
Nombre de logements attendus :		80 à 116	
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

### CONTEXTE

Situé à proximité immédiate de la gare, le secteur Bravet est un espace stratégique pour le développement de la ville.

Il est majoritairement occupé par des bâtiments et des hangars désaffectés de l'entreprise de logistique Cordier. Son assiette foncière importante représente un délaissé urbain conséquent, dont le potentiel de densification permettra de mener une opération de renouvellement urbain d'envergure.

Les abords de l'îlot Cordier sont caractérisés par un tissu d'habitat de faubourg, mélangeant à la fois des immeubles collectifs et des maisons individuelles.

Le secteur est enfin traversé du Nord au Sud par la rue Emile Bravet.

Très minérale et peu aménagée pour les déplacements doux, cette rue carrossable est principalement utilisée en espace de stationnement en raison de sa proximité directe à la gare.

~~Nota : la ZAC portée par la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) pourra, si besoin, préciser les dispositions applicables sur son périmètre.~~

### OBJECTIFS

- Densifier le quartier de la gare par le renouvellement urbain et améliorer l'attractivité du pôle de la gare.
- Optimiser les emprises foncières dédiées au stationnement de véhicules.
- Affirmer un axe structurant Nord-Sud permettant l'accès à la gare.
- Permettre la création d'emplois.

- Créer une centralité urbaine au milieu du tissu de faubourg

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Activités économiques : services, bureaux et commerces.
- Habitat
- Accueil d'équipements pour le quartier .

## Déplacement et accessibilité

- Requalification de la rue Emile Bravet / deux séquences (deux rôles dans la hiérarchisation de la trame viaire) : Séquence Sud : voie structurante et paysagère intégrant les modes doux ; Séquence Nord : ruelle carrossable intégrant les modes doux et un traitement paysager (prolongement de l'ER 3)

- Nouvelle voie Sud-Nord : Dans la continuité de la séquence Sud de la rue Emile Bravet. Cette nouvelle rue structurante et paysagère, assure la liaison directe depuis le coeur du quartier des savoirs vers l'avenue Paul Painlevé et la rue Saint-Exupéry. Elle constitue avec la séquence Sud de la rue Emile Bravet, l'axe structurant Nord-Sud entre l'avenue Paul Painlevé et l'avenue Général Sarrail.

- Aménagement d'un square central végétalisé au croisement de l'axe Nord-Sud (Rue Emile Bravet + nouvelle voie) et l'axe Est-Ouest (rue à créer avec maillage piéton et bouclage avec la rue Berthelot), véritable espace vert de proximité.

- Aménagement d'une cour végétalisée à l'intérieur des bâtiments conservés, identifiés comme témoignages du passé industriel du quartier Gare. Cet espace doit développer des surfaces perméables et favoriser la perméabilité visuelle entre la rue Emile Bravet et la cour centrale.

- Création d'une rue Est-Ouest à sens unique ou double sens intégrant les modes doux entre la rue Emile Bravet et la rue du Clos de la Fontaine. Ce bouclage permettra de mailler le quartier en supprimant les impasses et en développant le maillage des modes doux

- Requalification de l'avenue Général Sarrail dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) : elle devra permettre l'évolution aisée et en sécurité de tous les modes de déplacements au sein d'espaces publics de qualité en préservant des vues sur le grand paysage.

- Possibilité de création d'un parking (îlot 3) et d'une connexion viaire avec l'avenue Paul Painlevé.

- Emprises pour la création de deux poches de stationnement :

- Parking relais, une poche au Nord de la friche "Cordier" (îlot 7) avec possibilité d'un stationnement sur plusieurs niveaux.

- Une poche au Nord de l'avenue Général Sarrail (parking mutualisé pour le covoiturage).

- Emprise potentielle pour la création d'un parking silo le long de la voie ferrée (îlot B) permettant de stationner à proximité de la gare et de dégager du foncier (en vue d'un renouvellement urbain futur).

- Valorisation et sécurisation des espaces publics aux abords de l'école Jean-Jaurès et de l'intersection entre l'avenue Paul Painlevé et l'avenue de Verdun.

- Désenclavement des îlots 2 et 3 et développement du maillage de l'espace public avec la création d'une nouvelle voie reliant la rue Berthelot et la rue du Clos de la Fontaine en passant par la rue Emile Bravet

- Création d'un réseau de cheminements piétons et de ruelles créant des espaces de liaison entre les secteurs d'habitat et les secteurs d'activités.

## Paysage et environnement

- Avenue Paul Painlevé - rue Emile Bravet : aménagement d'un mail paysager support de la trame verte et bleue urbaine, de circulations douces, de zones de stationnements et d'aménagements paysagers.

- Suppression des arbres fruitiers à l'Ouest de l'entreprise Cordier compte tenu de leur mauvais état sanitaire. Réalisation en lieu et place d'un espace vert et d'une liaison piétonne Nord-Sud

- Le projet d'aménagement devra prévoir un système de gestion des eaux pluviales du quartier.

- Les aménagements devront prendre en compte la faible pente du secteur qui limite le raccordement gravitaire. L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.

## Urbanisation

L'ensemble du secteur est concerné par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE). L'ensemble des constructions devront intégrer des mesures afin de limiter les nuisances pour les logements et locaux projetés.

> 5 îlots à vocation d'habitat (îlots 1 à 5) :

**Remplacé cf. page suivante**

- Sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots :

- Îlot 1 : habitat collectif de R+3+attique maximum (entre 10 à 13 logts) ;

- Îlot 2 : habitat individuel ou groupé entre R+1+attique et R+2 maximum (6 à 9 logts) ;

- Îlot 3 : habitat intermédiaire entre R+2+attique et R+3+attique maximum (15 à 24 logts) ;

- Îlot 4 : habitat collectif ou intermédiaire R+3+attique (entre 40 à 58 logts) ;

- Îlot 5 : îlot mixte en R+3+attique : habitat collectif (entre 30 et 38 logts) et activités de services ou activités économiques en rez-de-chaussée et R+1.

- Densification spontanée par extension de bâtiment existant ou par création de nouveaux bâtiments aux volumétries en R+2 maximum. Ces opérations de densification devront comporter un stationnement mutualisé paysager en entrée de parcelle ou bien le long d'une ruelle de desserte. La densification spontanée au Nord de l'avenue Paul Painlevé devra préserver les habitations

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	Total
10 à 13	10 à 16	20 à 27	40 à 60	<del>30 à 38</del>	80 à 116

existantes et former un alignement sur rue.

> 3 îlots à vocation d'activités économiques (îlots 6 à 8) :

**Remplacé cf. page suivante**

- Îlot 6 : îlot mixte à vocation d'activités économiques pouvant éventuellement accueillir un équipement d'intérêt collectif.

- Îlots 7 et 8 : îlots à vocation d'activités économiques

- Sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots ;

- Création d'une obligation de stationnement privé en sous-sol pour les activités économiques et les activités de service pour les lots 5, 6 et 8 afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

- Création d'un front urbain discontinu en alignement de la rue Emile Bravet sur les îlots 5 et 8 (l'îlot 8 prend en considération l'ER n°3). Il s'agit d'accompagner l'îlot 7 (ancienne friche Cordier) et le futur espace public (nouvelle placette de proximité)

- Volumétrie des immeubles de bureaux : R+4+attique maximum avec la volonté d'un épannelage (R+2) lorsque la construction est à une distance inférieure de 10 m d'une construction existante de R+1.

> Deux îlots mixtes :

- Îlot A : Possibilité de renouvellement urbain et création d'un équipement de quartier ponctuant l'avenue Général Sarrail, axe structurant du quartier de la Gare.

- Îlot B : Emprise potentielle pour la création d'un parking silo

#### > 4 îlots à vocation d'habitat (îlots 1 à 4) :

- îlot 1 : habitat collectif de R+3+attique maximum (entre 10 à 13 logements)
- îlot 2 : habitat collectif de R+2+attique maximum (entre 10 à 16 logements) ou hébergement, par exemple pour étudiants /jeunes travailleurs
- îlot 3 : habitat collectif de R+3+attique maximum (entre 20 à 27 logements) ou hébergement, par exemple pour étudiants /jeunes travailleurs.
- îlot 4 : habitat collectif ou intermédiaire R+3+attique maximum (entre 40 et 60 logements)

#### Principes d'implantation (îlots 1 à 4) :

- le sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots.
- îlots 2 et 3 : pas d'implantation en limites séparatives. Pour les constructions avec des façades n'offrant pas d'ouverture, le recul doit être de h/3 avec un minimum de 3m. Pour les constructions avec des façades proposant des ouvertures pour les logements, le recul doit être de h/2. Les annexes sont tolérées en limite si leur hauteur est inférieure à 3,5m. Le recul entre les constructions d'une même entité foncière sera égal à la hauteur de la construction la plus haute.
- On cherchera à décomposer les volumes et à rythmer les façades pour animer les constructions et développer les perméabilités visuelles.

#### > 5 îlots à vocation d'activités économiques (îlots 5 à 8 bis) :

- îlot 6 : îlot mixte à vocation d'activités économiques pouvant éventuellement accueillir un équipement d'intérêt collectif.
- îlot 7 : îlot mixte pouvant accueillir des bureaux, salle de formation, restauration, salle de sport, auditorium et autres équipements d'intérêt collectif.
- îlots 5, 8 et 8bis : îlots à vocation d'activités économiques pouvant éventuellement accueillir au rez-de-chaussée des activités de service.
- La densification des îlots 5, 8 et 8bis se fera par des opérations d'ensemble. Deux îlots contigus peuvent proposer un projet global, en respectant les principes de composition et d'implantation définis pour chaque îlot.

#### Principes d'implantation (îlots 5 à 8bis)

- Sur la rue Emile Bravet : La notion de bande de constructibilité principale ou secondaire ne s'applique pas pour les îlots 5, 8 et 8 bis.

- Le sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots. L'objectif est d'accompagner l'espace public grâce à un alignement discontinu, pour offrir des perméabilités visuelles significatives sur le fond des parcelles.
- Les implantations par rapport aux limites séparatives sont interdites. Le recul sera égal à h/3 avec un minimum de 4m pour assurer la transition avec l'existant.
- îlot 5 : Création d'un front urbain discontinu des constructions, avec un retrait de 4 mètres de la rue Emile Bravet, qui aura obligatoirement un traitement paysager. Une implantation perpendiculaire à la rue Emile Bravet sera privilégiée. La distance entre les constructions sur une même entité foncière sera de 12m minimum. Si une clôture est prévue, elle sera localisée dans l'alignement des futures constructions.
- îlot 8 : Le bâtiment doit affirmer l'angle Nord-Ouest de la parcelle, avec un retrait minimum de 4 mètres le long de l'ER 4. Le retrait de 4 mètres aura obligatoirement un traitement paysager.
- îlot 8bis : Il est attendu au minimum une interruption de 6 mètres du front bâti sur la rue Emile Bravet.
- îlot 8 et îlot 8bis : Si un projet global est proposé sur les deux îlots, il est attendu au minimum deux interruptions du front bâti sur la rue Emile Bravet (distance de l'interruption = 8 mètres minimum).

#### Volumétrie des immeubles :

- Hauteur pour l'îlot 5 : R+4 maximum avec une partie en R+3 au Nord de l'îlot pour assurer la transition avec les constructions existantes.
- Hauteur pour les îlots 8 et 8bis : R+4 maximum.
- Les immeubles de bureaux devront proposer des toitures terrasses et privilégier un traitement favorisant l'utilisation des énergies propres (photovoltaïque) et le développement de la biodiversité (végétalisation). Tous les éléments techniques en toiture devront être traités pour s'intégrer à l'architecture de la construction.

#### Stationnement :

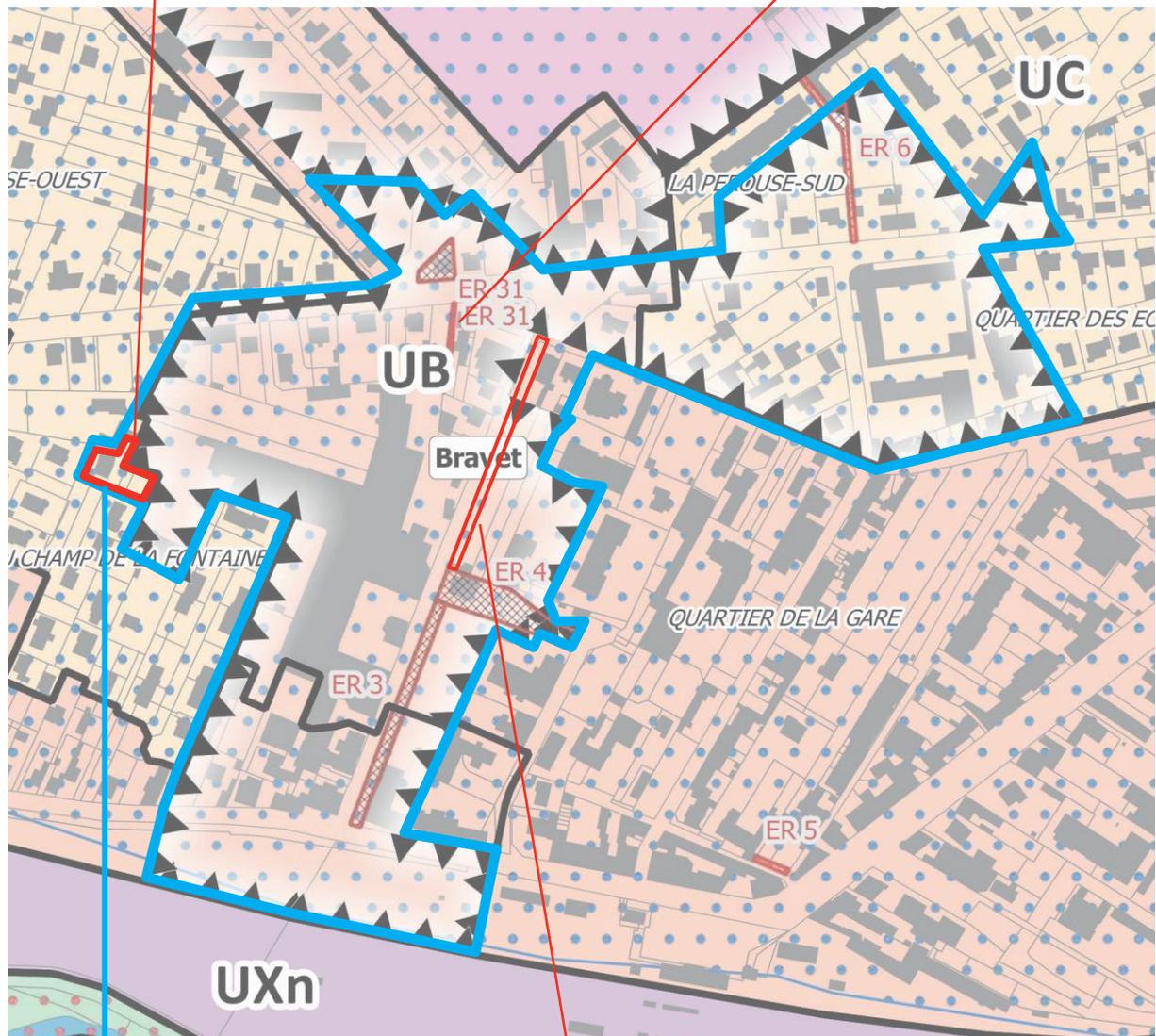
- La norme de stationnement pour les bâtiments à destination de bureaux est d'1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Le stationnement pourra être localisé en sous-sol ou en surface. Un traitement paysager ou architectural devra être proposé afin de limiter l'impact visuel des stationnements en surface.

## Incidences sur le règlement graphique 5.B.a et 5.B.b

Création d'un ER 32 (parcelle n°249 / surface de 570m<sup>2</sup>) : pour le bouclage entre la rue Emille Bravet et la rue du Clos de la Fontaine.

Intégration dans le périmètre de l'OAP  
Passage du zonage UC au zonage UB

Suppression partielle du ER N°31  
(secteur Sud)

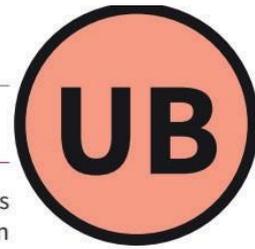


Recul de 4 mètres du front bâti à réglementer dans l'OAP

Modification du périmètre de l'OAP

## Incidences sur le règlement partie rédactionnelle 5.A

### DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UB



#### Caractère de la zone

La zone UB est une zone mixte de densité urbaine moyenne où prédominent les petits collectifs peu denses et les maisons individuelles. Elle concerne des espaces de transition entre les zones denses et les zones pavillonnaires.

Elle englobe également la majeure partie de l'emprise ferroviaire et les bâtiments d'activités qui y sont liés.

#### Objectifs de la zone

Cette zone, que l'on peut qualifier de zone de faubourg, doit répondre aux enjeux d'intensification urbaine projetée sur la ville dans une logique de renforcement des axes structurants.

Les objectifs de la zone UB sont :

- De permettre la mutation en zone à dominante d'habitat d'une partie du Triangle d'Activités,
- De permettre une densification du tissu bâti,
- De renforcer la mixité fonctionnelle par l'accueil des constructions à usage d'habitation et leurs annexes, ainsi que celles abritant des activités qui sont compatibles avec l'habitation, qui en sont le complément naturel et qui concourent à l'équipement de la commune (services, bureaux, commerces,...).

Elle comprend trois sous-secteurs spécifiques :

- UBa : il permet d'apporter une logique de structuration des axes par des gabarits et règles de densification minimale.
- UBc : il permet d'apporter une précision sur la vocation commerciale de la zone
- UBn : il permet d'accepter un système d'assainissement autonome dans des îlots non desservis par le réseau d'assainissement collectif, il limite les surfaces d'extension.



La zone UB fait en partie l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation dont les dispositions s'imposent à l'aménagement de ces secteurs en reconversion et sont reprises sous forme prescriptive par le présent règlement complété par leur règlement propre. Il s'agit des Orientations d'Aménagement et de Programmation suivantes :

- OAP Bravet, .....	OAP A 1
- OAP Jean de Paris, .....	OAP A 2
- OAP Les Mouettes, .....	OAP A 3
- OAP Triangle d'activités, .....	OAP A 4
- OAP Centre bourg – avenue de Verdun, .....	OAP A 7
- OAP Sous la Chaume. ....	OAP A 9

**En cas de contradiction entre les dispositions de la zone UB et les règles décrites dans les OAP, lorsqu'elles existent, ces dernières prévalent.**

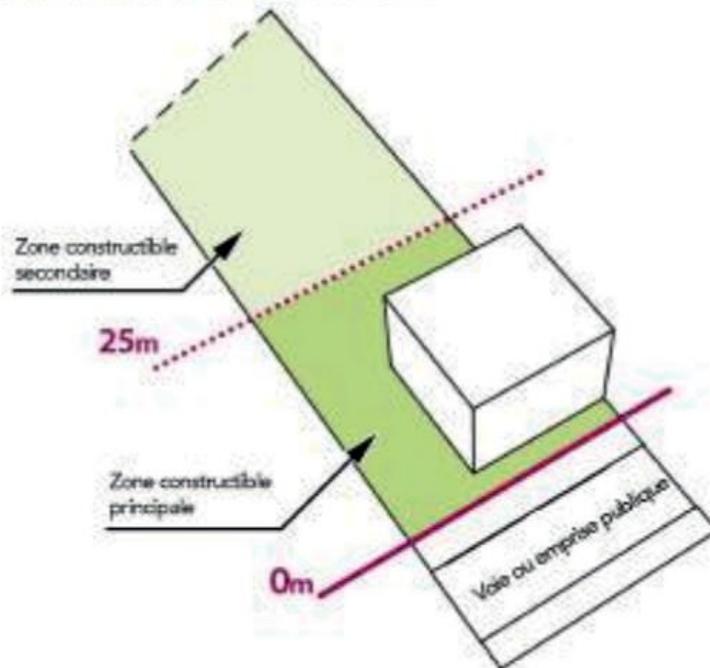
## B. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

~~Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales et de fonds de parcelles sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité telles que définies ci-dessous.~~

Une bande de constructibilité principale est délimitée au sein de l'emprise parcellaire, d'une profondeur de 25m mesurée perpendiculairement à partir :

- De l'alignement des voies et emprises publiques ouvertes à la circulation publique,
- Des limites séparatives avec les voies privées ouvertes à la circulation publique, ou avec les emprises privées ouvertes à la circulation publique.

La bande de constructibilité secondaire correspond à la partie de l'emprise parcellaire située au-delà des 25 m.



>> Dispositions générales :

- Dans la bande de constructibilité principale : les constructions peuvent être implantées soit en limite séparative, soit avec un minimum de 4 mètres.
- Dans la bande de constructibilité secondaire : les constructions doivent être implantées en respectant une marge d'isolement telle que la distance comptée

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales et de fonds de parcelles doit suivre :

- Soit les principes d'implantation indiqués par les Orientations d'Aménagement et de Programmation, dès lors que des principes sont précisés dans cette pièce du PLU pour le projet ;
- Soit les règles telles que définies ci-dessous, qui sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité.

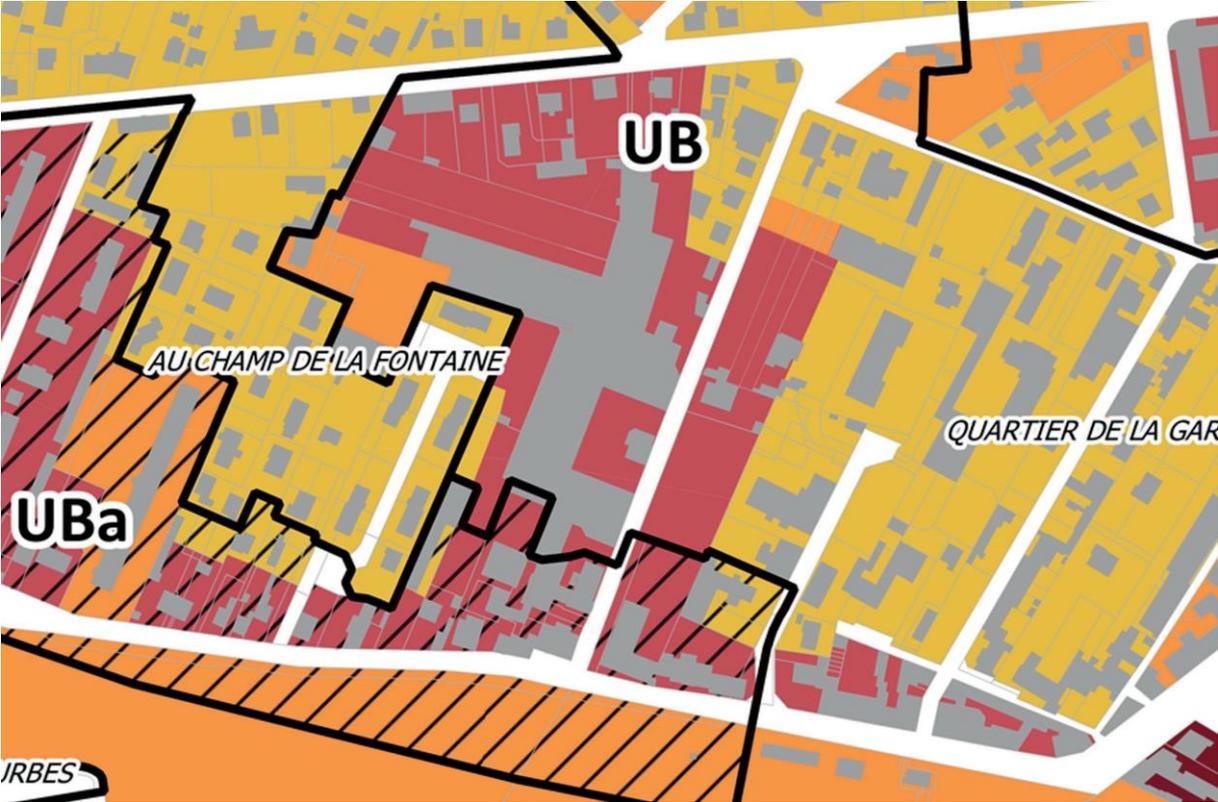
Destinations	Normes de stationnement
Logements	1,5 place de stationnement par logement en collectif 2 places de stationnement par maison individuelle ou groupée
Logements locatifs sociaux	1 place de stationnement par logement.
Hébergement pour personnes âgées, handicapées et d'urgence, pour étudiant, jeunes travailleurs	étude portant sur les besoins du projet avec minimum 1 place pour 6 lits (résidents / personnel / visiteurs)
Artisanat et commerce de détail inférieur à 100 m <sup>2</sup> de surface de vente	Pas d'obligation de place de stationnement
Artisanat et commerce de détail supérieur à 100 m <sup>2</sup> de surface de vente	Une étude portant sur les besoins en stationnement du projet devra être produite, avec un minimum de 1 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de vente au delà des 100 premiers m <sup>2</sup>
Cinéma	Pas d'obligation de stationnement
Bureaux	1 place pour 150 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Industrie inférieure à 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	Pas d'obligation de place de stationnement
Industrie supérieure à 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	Une étude portant sur les besoins en stationnement du projet devra être produite, avec un minimum de 1 place par tranche de 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher au delà des 100 premiers m <sup>2</sup>
Entrepôt	1 place par tranche de 150 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Equipement d'intérêt collectif et service publics	Pas d'obligation de place de stationnement
logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, logements intermédiaires mentionnés à l'article L. 302-16 du code de la construction et de l'habitation, établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation situés à moins de cinq cents mètres situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet.	maximum 0,5 place de stationnement par logement

bureaux : 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher dans l'emprise de l'OAP A1 Bravet

## LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER)

Numéro de l'ER	Superficie (m²)	Objet	Bénéficiaire de l'ER
17	245	Elargissement à 4,80 mètres du chemin de la vie de Gacieux pour desservir la future zone à urbaniser au lieu dit « Rière Tiret »	Commune d'Ambérieu-en-Bugey
18	482	Elargissement à 6,50 mètres du chemin de la Pie	
19	605	Aménagement d'un chemin piéton et cyclable de 5 mètres d'emprise de largeur entre l'avenue du Général de Gaulle et le hameau du Tiret	
20	41479	Création d'un espace agro-paysager	
21	1374	Elargissement de la rue Marcel Paul de 6m afin de permettre la création d'un mail piéton et cyclable (boulevard-Parc)	
22	602	Création d'une place publique paysagère permettant la mise en valeur du cône de vue sur la vallée de l'Albarine	
23	275	Création d'un cheminement doux entre l'avenue Léon Blum et la piscine 3 m de large	
24	619	Création d'une allée piétonne et cyclable de 8m de large entre la rue des Apôtres et la rue Alexandre Bérard	
25	442	Elargissement de la rue des Apôtres à 8 mètres qui prévoira la création d'une voie cyclable	
26	1065	Création d'une voie à sens unique de 5,50 mètres de largeur entre la rue du Mahatma Gandhi et le quartier du Tiret	
27	6211	Aménagement d'une voirie et d'un cheminement doux de désenclavement du quartier de Tiret	
28	1351	Aménagement d'un cheminement doux le long du Nantet de 3m de large	
29	655	Elargissement de la rue du Carré Rocher à 8 mètres pour desservir la future zone à urbaniser	
30	182	Création d'un cheminement doux depuis la rue des Chaumes de 2 m de large	
31	295	Redressement-prolongement de la rue Emile Bravet (largeur 10 à 11,50 m) et sa connexion avec la rue Saint-Exupéry	
32	570	Voie de bouclage entre la rue Emille Bravet et la rue du Clos de la Fontaine	

Incidences sur la carte des hauteurs 5.B.d et 5.B.e



- 4 m
- 6 m
- 9 m
- 12 m
- 15 m
- 18 m
- 21 m

## Incidences sur l'atlas des morphologies urbaines 5.B.c



Création ER 32



Suppression ER 31 partie Sud et implantation du bâti dans une marge de recul de 4 m par rapport à la limite parcellaire.

# Incidences sur le rapport de présentation justifications du projet 1.B



## 2. MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION A-2 « JEAN DE PARIS ».

### LES INCIDENCES SUR LES PIECES MODIFIEES

#### Incidences sur le document OAP 3

#### OAP A 2 JEAN DE PARIS

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	14,7	2,8	-
Nombre de logements attendus :		180 à 230	
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

#### CONTEXTE

Le secteur Jean de Paris est situé en entrée de ville, au Sud-Ouest de la commune. Il a une position stratégique, puisqu'il est longé par la RD 1075 reliant Ambérieu-en-Bugey à Saint-Denis-en-Bugey (au Sud) et à Pont d'Ain (au Nord). Proche de la gare, il constitue également un espace privilégié de densification urbaine.

Le Centre Technique Municipal est implanté sur le site de l'ancien abattoir à l'entrée de ville Jean de Paris. Ses abords sont en partie urbanisés par des constructions anciennes de faible qualité architecturale et urbaine. Ils accueillent notamment les ateliers techniques de la ville, de petites maisons ouvrières et quelques logements collectifs (au Sud-Est).

Le site est très fortement contraint par les risques d'inondation en raison du passage de la rivière de l'Albarine au Sud. Ainsi, le PPRNI identifie sur ce secteur une zone rouge (inconstructible) et une zone bleue constructible sous conditions.

Le secteur est concerné par un poste source survolé par deux lignes électriques haute tension de 63kv.

#### OBJECTIFS

- Densification du secteur.
- Requalification de l'entrée de ville.
- Prise en compte des caractéristiques et des sensibilités du site : inondation, nuisances sonores, ligne à haute tension.
- Renforcement de la trame verte et bleue.
- Mise en valeur du cadre de vie.

#### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Création d'un minimum de 30 logements locatifs sociaux
- Aménagement d'un parc paysager aux abords de la rivière Albarine
- Création d'un parking relais

## Déplacement et accessibilité

- Aménagement de l'entrée de ville :
  - Création d'une nouvelle portion de voie entre la rue Jean de Paris et l'avenue de la Libération permettant d'améliorer l'accessibilité à la gare,
  - Aménagement d'une place marquant l'entrée dans le quartier et le parc permettant de réduire le niveau acoustique de la voie de circulation,
  - Emprise potentielle d'un parking-relais permettant de limiter le trafic automobile et ses nuisances (rue Jean de Paris et Av. Sarrail) vers la gare.
- Avenue Général Sarrail :
  - Recalibrage de la voirie (16 m d'emprise minimum) pour permettre la hiérarchisation des voies et des usages (espace piéton, mobilité douce, transport en commun, espaces de terrasse) ;
  - Mise en valeur de la rue comme espace public ;
  - Création d'un front urbain (densification du bâti le long de la rue) ;
  - Réduction de l'emprise de la chaussée en faveur de la sécurisation des modes de déplacement doux et de la diminution de la vitesse de circulation.
- Av. de la Libération : aménagement d'un mail paysager le long de la voie afin d'assurer les liaisons piétonnes et vélo avec les quartiers voisins et le boulevard parc (situé plus au Nord).
- Création d'une passerelle au dessus de l'Albarine pour relier Saint Denis en Bugey au parc et quartier gare

## Paysage et environnement

- Création d'un parc en entrée de ville sur la zone inondable non constructible. Ce parc permettra de mettre en valeur les abords de l'Albarine depuis la ville et ponctuera la finalité du boulevard-parc traversant la commune depuis la gare jusqu'au centre-ville. Il permettra d'intégrer de manière paysagère le transformateur électrique et ses abords.

- Traitement paysager de l'avenue de la Libération par l'aménagement d'un mail paysager pour marquer l'entrée du parc et l'entrée de ville.
- Création d'un passage piéton/cyclable sécurisé au niveau de l'avenue de la Libération pour créer une continuité douce entre la gare et le parc.
- Le périmètre de l'îlot 1 doit respecter un retrait de 30 m minimum par rapport à la ligne haute tension et au transformateur électrique.
- L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.

A ajouter

## Urbanisation

L'ensemble du secteur est concerné par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE). L'ensemble des constructions devront intégrer des mesures afin de limiter les nuisances pour les logements et locaux projetés.

Le secteur pourra éventuellement accueillir un équipement d'intérêt collectif.

> 3 îlots à vocation d'habitat par démolition/reconstruction d'ensemble :

- Îlot 1 : habitat collectif ou intermédiaire bénéficiant d'accès et de vues directes sur le parc, forme urbaine de R+3+attique maximum en préservant le cône de vue sur la Tour de St Denis depuis l'entrée de ville;
- Îlot 2 : habitat collectif de R+4+attique maximum avec possibilité d'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée.
- Îlot 3 : habitat mixte (collectif, intermédiaire et/ou individuel) de hauteur maximum R+3+attique dans une bande de 25 m depuis l'avenue de la Libération puis R+2 en arrière de parcelle.
- Densification spontanée de certaines parcelles bâties possibles le long de l'avenue Paul Painlevé.

- Conservation d'un espace vert en cœur d'îlot (îlot de fraîcheur) d'environ 1 300 m<sup>2</sup> à l'Est de l'îlot 3 pour préserver la qualité de vie des habitants actuels et futurs



**Incidences sur le rapport de présentation justifications du projet 1.B**

**Page 116**

OAP Jean de Paris - A2

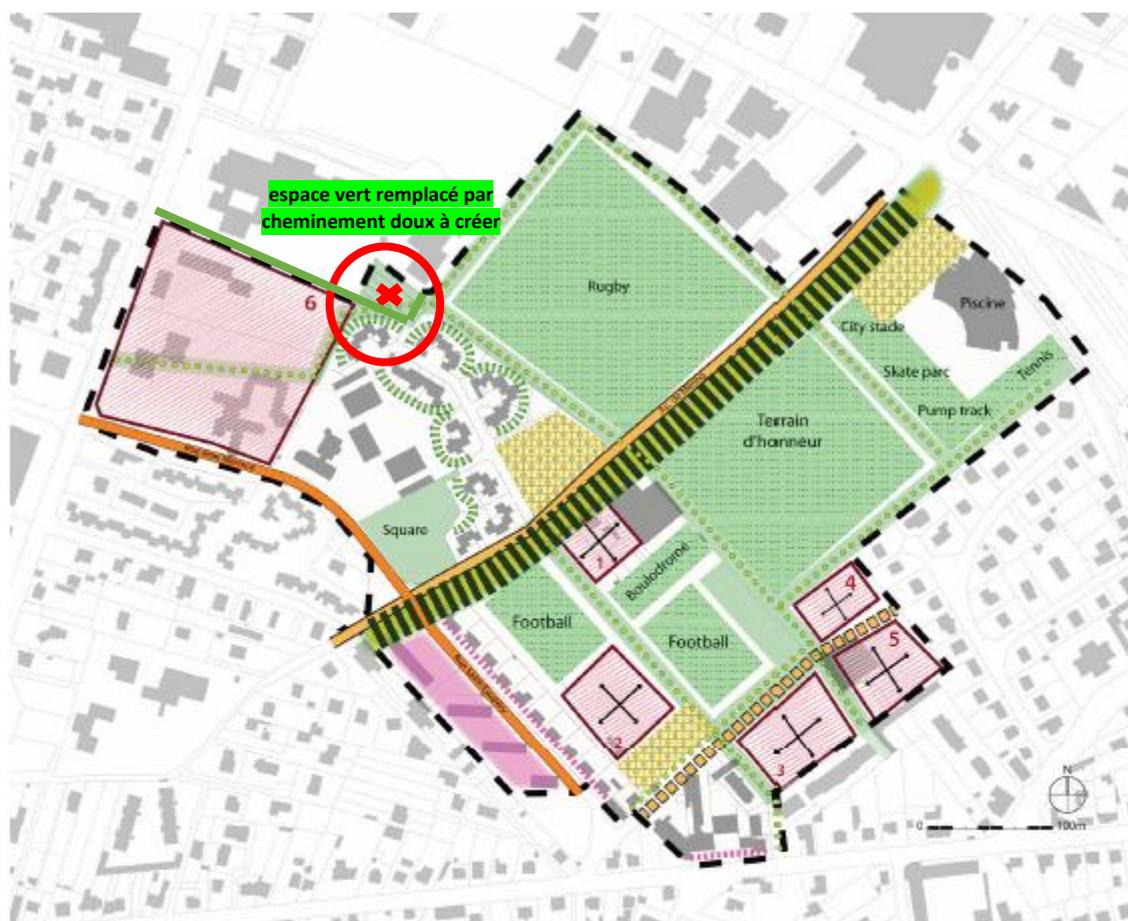


### 3. MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION A-5 « PARC DES SPORTS ».

#### LES INCIDENCES SUR LES PIECES MODIFIEES

Incidences sur le document OAP 3 et sur le rapport de présentation justifications du projet

#### 1.B



#### Déplacement

-  Rue principale
-  Rue à requalifier / à créer
-  Cheminement doux à créer
-  Boulevard parc
-  Stationnements mutualisés

#### Espace public - Paysage

-  Espace vert
-  Terrain de sport

#### Urbanisation

-  Ilot à dominante d'habitat
-  Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
-  Conserver une bande végétale sur le pourtour des ensembles bâtis
-  Ensemble bâti homogène sujet à densification et à embellissement simultané
-  Ordonnancement du bâti selon les constructions aux abords

## 4. MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION A-8 « VAREILLES ».

### LES INCIDENCES SUR LES PIECES MODIFIEES

#### Incidences sur le document OAP 3

##### Déplacement et accessibilité

- Création d'une place publique à l'intersection des rues de Vareilles et Amédée Bonnet, et l'avenue Jules Pellaudin. Cette place permettra de sécuriser les différentes voies d'intersection débouchant sur ce lieu, de mettre en valeur le ruisseau de Vareilles et de créer un parking relais d'une cinquantaine de places pour désenclaver le centre historique.
- Requalification du chemin du Plâtre en rue principale et création d'une nouvelle rue de liaison avec la rue Amédée Bonnet pour limiter les flux du coteau dans le quartier historique de Vareilles.
- Maillage important des circulations douces entre le quartier historique, le secteur de développement de l'urbanisation et le centre bourg par les chemins existants du parc du château de Tricaud.

##### Paysage et environnement

- Préservation et mise en valeur des ensembles végétaux du site (bosquets, vergers, arbres isolés,...) qui contribuent à l'identité du secteur.
- Apport d'une qualité d'intégration paysagère des constructions dans la pente, évitant des talus et remblais importants. Intégration des infrastructures d'accès et de desserte à la pente, privilégiant des tracés globalement parallèles de manière à intégrer des principes de rétention des eaux pluviales;
- Valorisation du Parc de Tricaud.
- Habitat dense pour limiter le mitage urbain, l'érosion des sols et faciliter la construction de volumes permettant une intégration dans la pente optimale.
- Les secteurs concernés par un risque naturel (glissement de terrain ou crue torrentielle du Gardon) devront respecter les prescriptions réglementaires du PPRNI :
  - Îlot 1 : exposition à un risque moyen de glissement de terrain (zone bleue Bg1)

##### Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 3	îlot 4	Total
48 à 68	5 à 7	<del>8 à 13</del>	5 à 7	2 à 3	60 à 85

- Îlots 3 et 5 : exposition à un risque faible de glissement de terrain (zone bleue Bg2)
- Îlot 4 : exposition aux crues torrentielles du Gardon avec un aléa faible (zone bleue Bt)
- Les rejets des eaux usées, pluviales et de drainage devront être maîtrisés. De plus, à l'exception de l'îlot 4, les îlots situés en zone Bg1 devront notamment faire l'objet d'une étude géotechnique.
- L'aménagement est conditionné à la réalisation d'exutoires pluviaux avec des rejets à débits limités.

##### Urbanisation

- > Un îlot mixte
- Îlot 1 : opération mixte de logements collectifs et individuels groupés de hauteur maximum R+2+attique. Un épandage du projet doit permettre de situer des volumes moins hauts le long de la rue et plus volumineux le long du parc de Tricaud. Les logements doivent bénéficier au maximum de l'exposition sur le paysage et/ou de l'exposition solaire. Des trames végétales devront permettre de limiter les effets de la densité urbaine.

Cet îlot pourrait également permettre l'édification d'un équipement d'intérêt collectif dans sa partie Nord qui bénéficierait d'une meilleure accessibilité depuis le carrefour giratoire route du Maquis/rue du Pensionnat/chemin du Plâtre.

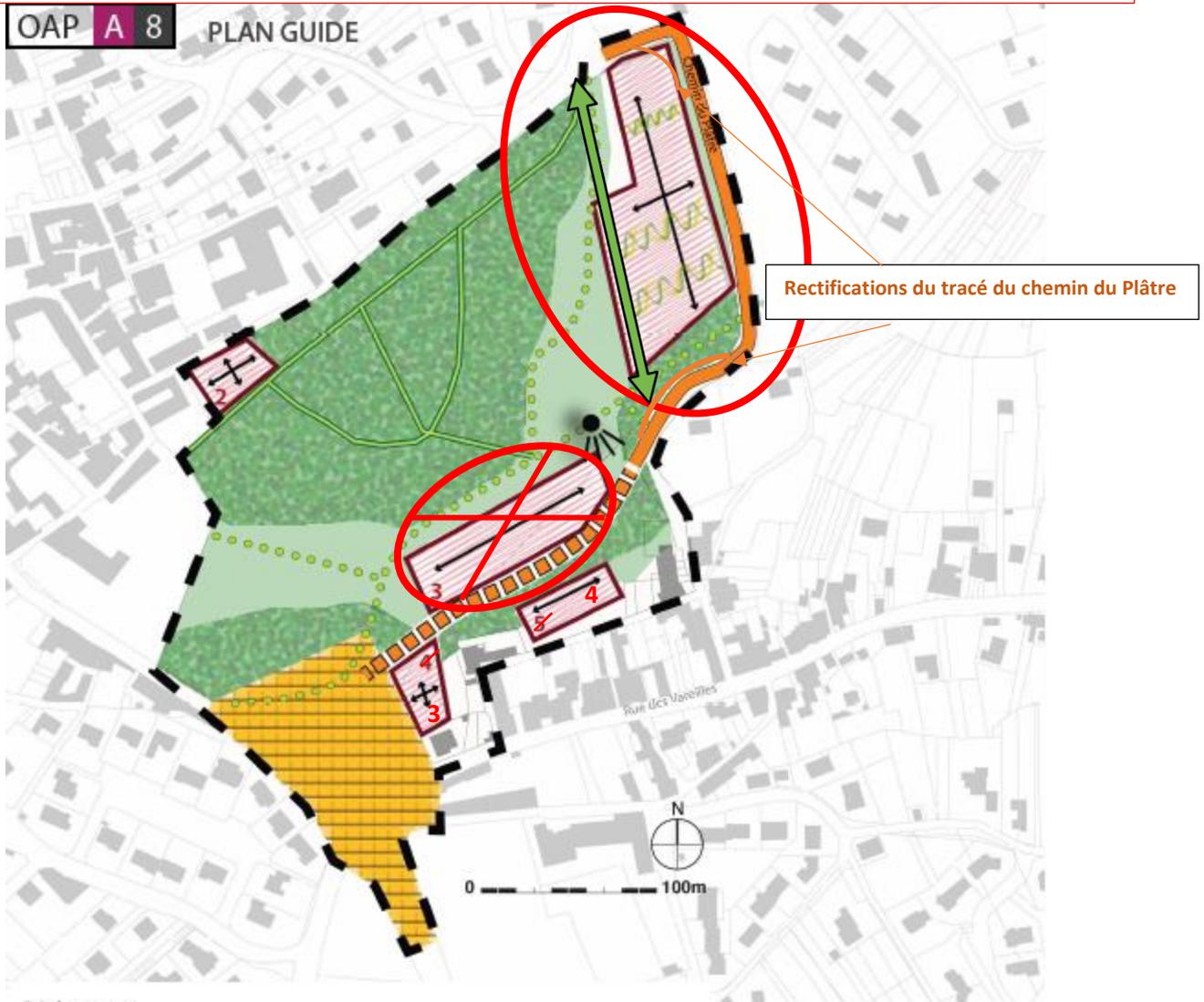
##### > Quatre îlots à vocation d'habitat

- Îlots 2 et 3 : Logements collectifs ou intermédiaires permettant d'implanter des volumes bâtis intéressants pouvant s'intégrer au sein du parc existant, le long de la voie principale. Ces constructions auront une hauteur maximum de R+3+attique afin de marquer l'entrée de la rue et de tenir l'espace public.
- îlot 4 : Habitat groupé ou individuels de hauteur maximale R+2+attique ou combles, orienté parallèlement à la rue.

Rectification du tracé de la voie de contournement Sud Est du centre-ville pour l'adapter aux véhicules de transport en commun

Compte tenu de la qualité du site et de sa topographie, 30 % des besoins en stationnement sont imposés en demi sous-sol ou en sous-sol.

Une liaison piétonne devra être réalisée, dans le cadre de l'urbanisation de l'îlot 1, entre le chemin du Plâtre au Sud et la route du Maquis au Nord (voir flèche verte sur le plan d'aménagement)



#### Déplacement

- Rue principale à requalifier / à créer
- Cheminement doux existant / à créer

#### Espace public - Paysage

- Espace public à requalifier comprenant du stationnement
- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Haie vive ou de végétation
- Point de vue à valoriser

#### Urbanisation

- Ilot à dominante d'habitat
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)

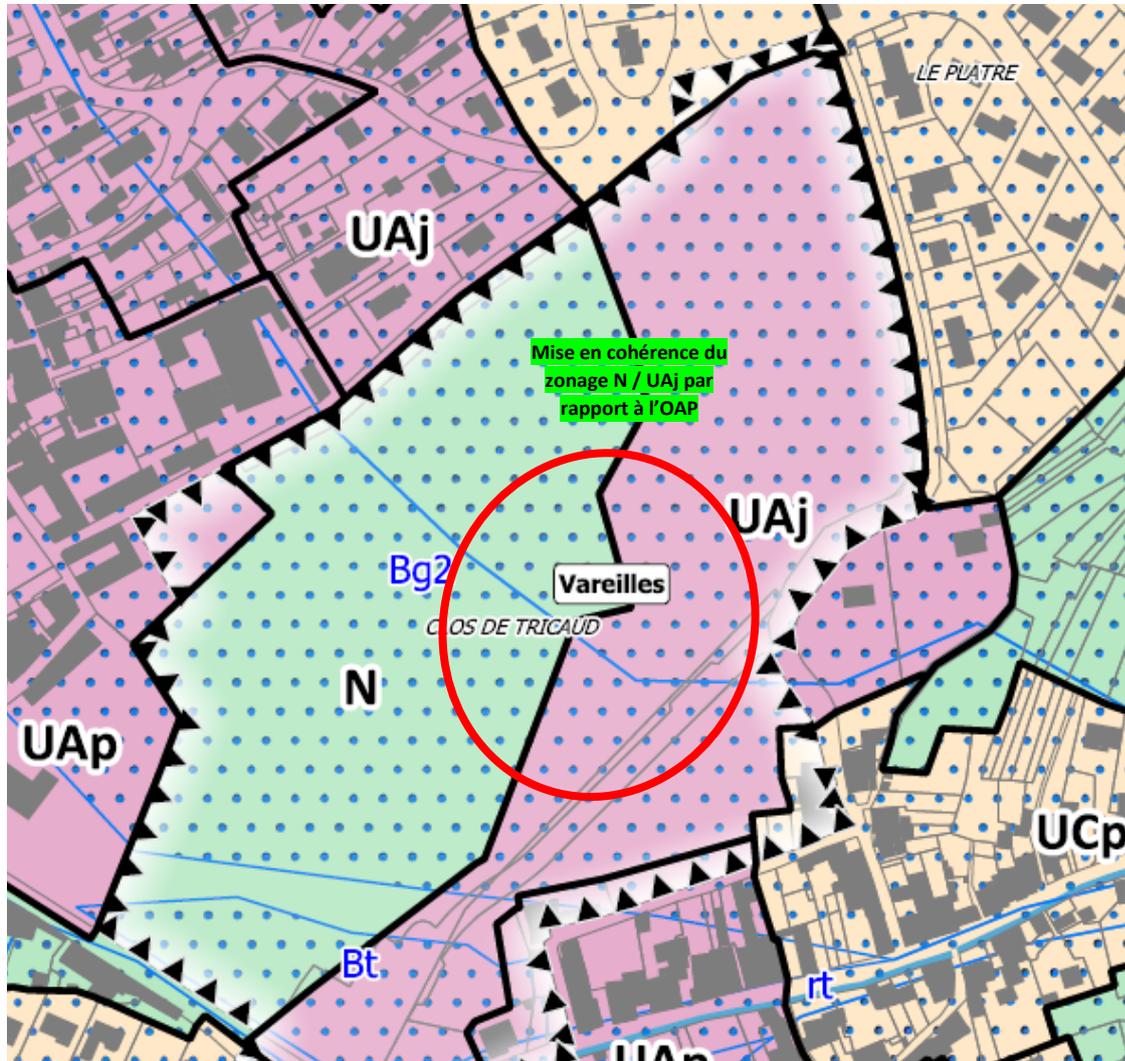
Liaison piétonne

## Incidences sur le règlement partie rédactionnelle 5.A

Destinations	Normes de stationnement
Logements	1,5 place de stationnement par logement en collectif 2 places de stationnement par maison individuelle ou groupée
Logements locatifs sociaux	1 place de stationnement par logement.
Hébergement pour personnes âgées, handicapées et d'urgence, pour étudiant, jeunes travailleurs	(étude portant sur les besoins du projet avec minimum 1 place de stationnement pour 6 lits (résidents / personnel / visiteurs)
Artisanat et commerce de détail inférieur à 100 m <sup>2</sup> de surface de vente	Pas d'obligation de place de stationnement
Artisanat et commerce de détail supérieur à 100 m <sup>2</sup> de surface de vente	Une étude portant sur les besoins en stationnement du projet devra être produite, avec un minimum de 1 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de vente au delà des 100 premiers m <sup>2</sup> .
Hébergement hôtelier et touristique, restauration	1 place de stationnement par chambre 1 place par 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Cinéma	Pas d'obligation de stationnement
Bureaux	1 place pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Industrie inférieure à 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	Pas d'obligation de place de stationnement
Industrie supérieure à 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	Une étude portant sur les besoins en stationnement du projet devra être produite, avec un minimum de 1 place par tranche de 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher au delà des 100 premiers m <sup>2</sup> .
Entrepôt	1 place par tranche de 150 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Equipement d'intérêt collectif et service publics	Pas d'obligation de place de stationnement
logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, logements intermédiaires mentionnés à l'article L. 302-16 du code de la construction et de l'habitation, établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet.	maximum 0,5 place de stationnement par logement

30 % des besoins en stationnement sont imposés en demi sous-sol ou en sous-sol dans l'îlot 1 de l'OAP A-8 Vareilles.

**Incidences sur le règlement graphique 5.B.a, 5.B.b, 5.B.c, 5.B.d et 5.B.e**



**Incidences sur le rapport de présentation justifications du projet 1.B**

Page 119

OAP Vareilles - A8



## Incidences sur les pièces communes aux OAP dans le rapport de présentation justifications du projet 1.B

p. 18

Orientation d'Aménagement et de <i>Nom</i>	Mode d'urbanisation	Phasage	Objectif de logements		Densité de logements		Objectifs de locatifs sociaux	
			<i>min</i>	<i>max</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>nb</i>	<i>%</i>
Bravet	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans	80	116	55	80		
Jean de Paris	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans	180	230	64	82	30	17%
Les Mouettes	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans	200	275	38	52	20	10%
Triangle d'activités	Recyclage	Moyen terme : 8-15 ans	950	1150	86	104	190	20%
Parc des Sports	Recyclage urbain	Moyen terme : 8-15 ans	110	145	34	45		
Léon Blum-Nouveau Centre	Recyclage	Moyen terme : 8-15 ans	450	560	76	95	20	4%
Centre Bourg-Av Verdun	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans	60	80	35	47	20	33%
Vareilles	Densification	Court terme : 0-8ans	60	85	50	71		
Sous la Chaume	Extension	Court terme : 0-8ans	180	195	55	59		
Carré Strand	Densification	Moyen terme : 8-15 ans	17	25	19	28		
Carré Baudin	Densification	Court terme : 0-8ans	140	180	24	31	25	18%
Chagneux	Extension	Court terme : 0-8ans	10	20	13	25		
Sur Mollon	Extension	Court terme : 0-8ans	60	75	14	17		
			<b>2447</b>	<b>3070</b>			<b>305</b>	<b>12%</b>
Reconquête de logements	Densification	Court terme : 0-8ans	542	542			<b>28</b>	
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>2989</b>	<b>3612</b>			<b>333</b>	<b>11%</b>

p. 25 et 180

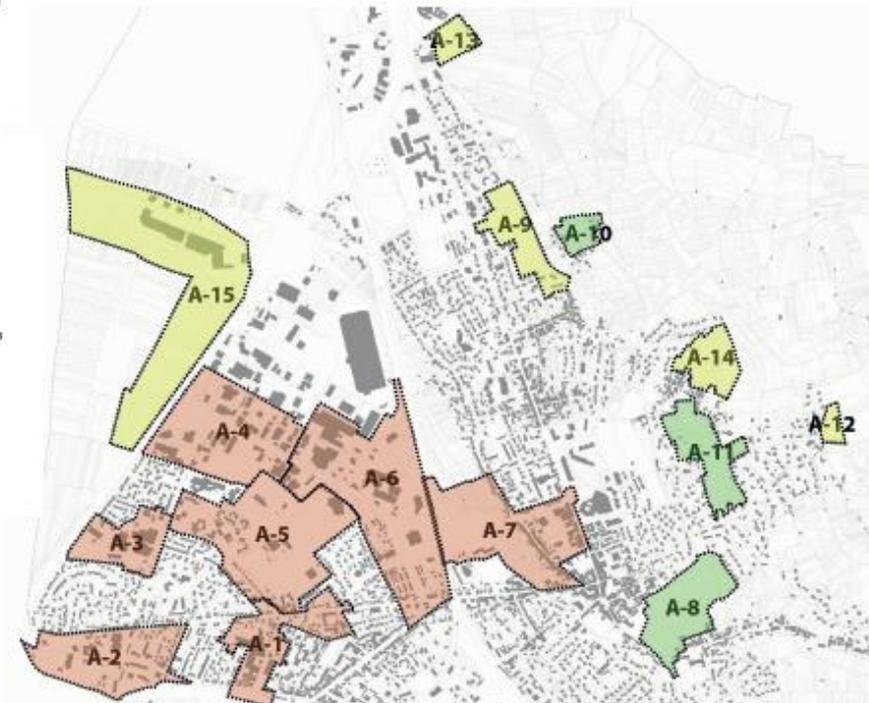
### Mode d'urbanisation

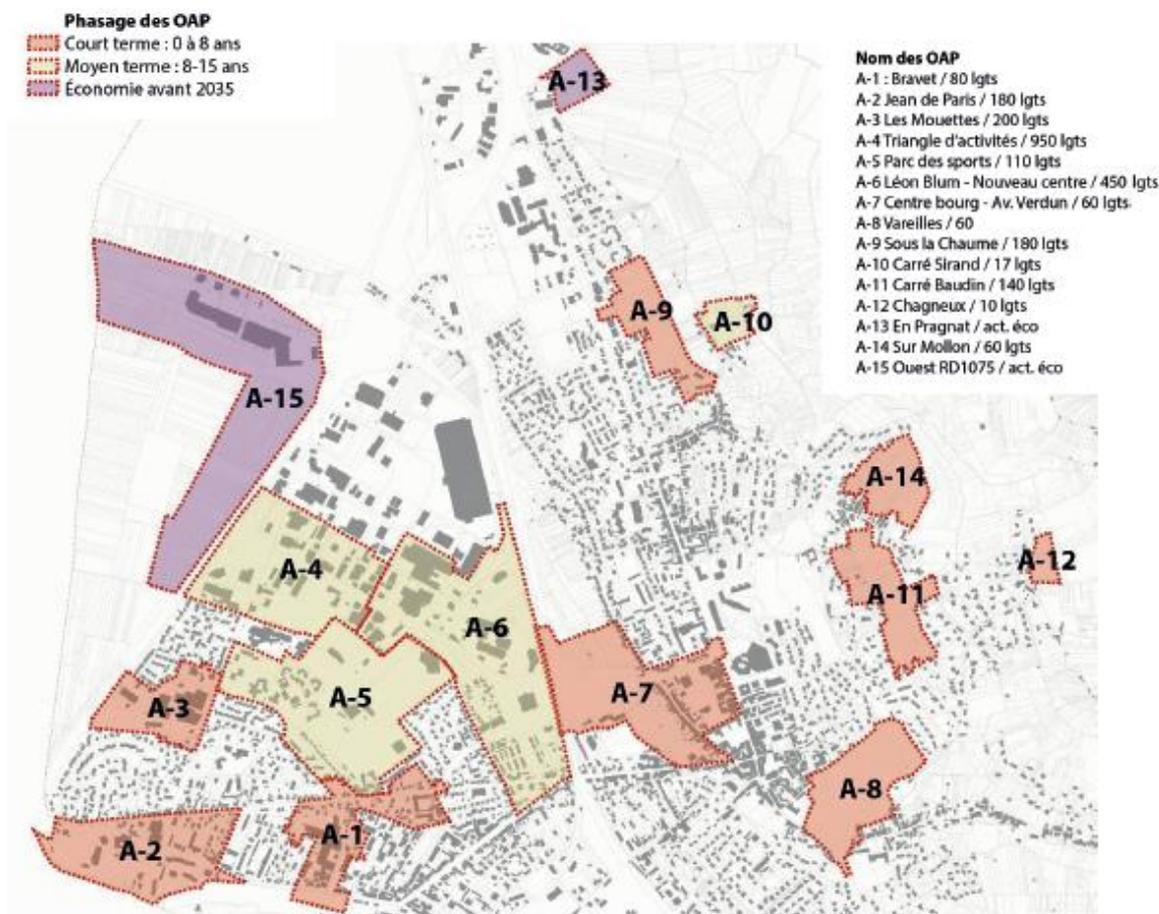
-  Recyclage urbain
-  Densification
-  Extension

- Mode d'urbanisation**
-  Recyclage urbain
  -  Densification
  -  Extension

#### Nom des OAP

- A-1 Bravet / 80 lgts
- A-2 Jean de Paris / 180 lgts
- A-3 Les Mouettes / 200 lgts
- A-4 Triangle d'activités / 950 lgts
- A-5 Parc des sports / 110 lgts
- A-6 Léon Blum - Nouveau centre / 450 lgts
- A-7 Centre bourg - Av. Verdun / 60 lgts
- A-8 Vareilles / 60
- A-9 Sous la Chaume / 180 lgts
- A-10 Carré Strand / 17 lgts
- A-11 Carré Baudin / 140 lgts
- A-12 Chagneux / 10 lgts
- A-13 En Pragmat / act. éco
- A-14 Sur Mollon / 60 lgts
- A-15 Ouest RD1075 / act. éco





- le recyclage urbain et la mutation vers des activités économiques pures ou mixtes (activités/habitat, activités/équipements) : îlot Bravet (50% activités-50% habitat), triangle d'activités (23% activités-77% habitat), centre-bourg-avenue de Verdun (47% activités-53% habitat). Ces 3 secteurs sont couverts par des périmètres d'OAP.

Orientation d'Aménagement et de Programmation		Zonage	Vocation dominante	Surface aménageable ha	Mode d'urbanisation	Phasage
Nom	N°					
Bravet	A-1	UB/Uba	économie	2,75	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans
		UB/UC	habitat	1,45		Court terme : 0-8ans
Triangle d'activités	A-4	UB	habitat	11,1	Recyclage urbain	Moyen terme : 8-15 ans
	A-4	UX	économie	3,3		Moyen terme : 8-15 ans
Centre Bourg-Av Verdun	A-7	UA/UAj/Uap/UB	habitat	1,7	Recyclage urbain	Court terme : 0-8ans
	A-7	UA	économie/équipement	1,5		Court terme : 0-8ans
En Pragnat	A-13	1AUe	économie	2,5	Extension	Avant 2035
Ouest RD 1075	A-15	1AUc	économie	14,4	Extension	Avant 2035
	A-15	1AUe	économie	10,4		Avant 2035
Porte du Bugey	-	2AU	économie	24,3	Extension	Après 2035

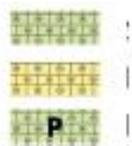
p. 110



Îlot à dominante d'activités économiques



p. 112



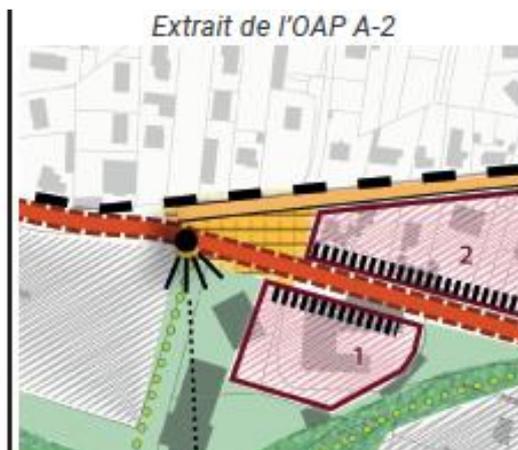
Stationnement mutualisé et/ou végétalisé et parkings-relais



p. 114



Place / placette à créer





Orientation d'Aménagement et de Programmation		Surface aménageable <i>ha</i>	Mode d'urbanisation	Objectif de logements		Densité de logements	
<i>Nom</i>	<i>N°</i>			<i>min</i>	<i>max</i>	<i>min</i>	<i>max</i>
Bravet	A-1	1,45	Recyclage urbain	80	116	55	80
Jean de Paris	A-2	2,8	Recyclage urbain	180	230	64	82
Les Mouettes	A-3	5,3	Recyclage urbain	200	275	38	52
Triangle d'activités	A-4	11,1	Recyclage	950	1150	88	104
Parc des Sports	A-5	3,2	Recyclage urbain	110	145	34	45
Léon Blum-Nouveau Centre	A-6	5,9	Recyclage	450	560	76	95
Centre Bourg-Av Verdun	A-7	1,7	Recyclage urbain	60	80	35	47
Vareilles	A-8	1,2	Densification	60	85	50	71
Sous la Chaume	A-9	3,3	Extension	180	195	55	59
Carré Sirand	A-10	0,9	Densification	17	25	19	28
Carré Baudin	A-11	5,9	Densification	140	180	24	31
Chagneux	A-12	0,8	Extension	10	20	13	25
Sur Mollon	A-14	4,4	Extension	60	75	14	17