



Berthet Liogier Caulfuty

urbanistes - ingénieurs VRD - géomètres-experts
paysagistes - environnementalistes
experts en économie immobilière et foncière
CRÉATEURS DE LIBERTÉ, DEPUIS 1956

PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT PAUL DE VARAX MODIFICATION N°1

*DOSSIER D'APPROBATION
24 janvier 2019*

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)



PLU approuvé le : 20.03.2014 Modification n°1 approuvée le :	Vu pour être annexé à notre délibération en date de ce jour LE MAIRE :	Pour copie conforme
---	--	---------------------

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PREAMBULE	3
1. Parti général d’aménagement VIEUX JONC.....	4
2. Parti général d’aménagement ANCIENNE COOPERATIVE AGRICOLE	7
3. Parti général d’aménagement BIEF SAINT NIZIER	10
4. Parti général d’aménagement LE PROGRES	15
5. Parti général d’aménagement LA SABLONNIERE.....	18
6. Parti général d’aménagement ZONE D’ACTIVITES.....	23

PREAMBULE

Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies par l'article **L.123-1-3°** du code de l'urbanisme :

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

Les orientations d'aménagement et de programmation doivent être cohérentes avec le PADD. Elles s'imposent aux constructeurs en termes de compatibilité. En ce sens elles sont moins strictes que le règlement auquel les demandes d'autorisation de construire et de lotir, doivent être conformes.

1. Parti général d'aménagement VIEUX JONC

1.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit au cœur du centre-bourg de Saint Paul de Varax. Il s'étend sur 0,8 ha, classé en zone UB. Il comporte également une bande classée en zone N au bord du Bief.

Le projet s'insère au sein du tissu urbain existant et bénéficie de la proximité des réseaux de viabilité. Il permet également de créer une unité urbaine et de combler une dent creuse. Le site est bordé au Nord, à l'Ouest et au Sud par des opérations de lotissements composés de maisons individuelles. A l'Est, le bief et ses espaces naturels longe l'emprise opérationnelle.

Le terrain comporte un fort dénivelé.

1.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit la réalisation d'une voie de desserte permettant de terminer la voirie reliant le lotissement les hauts du Bief au Sud à la rue du vieux jonc Lumières. Cela permet de créer une continuité dans la liaison routière, évitant ainsi une impasse et un enclavement de l'opération et du quartier existant au Sud.

Des places de stationnement de proximité seront réalisées et réparties sur l'ensemble de l'opération.

Une liaison douce est prévue en accompagnement de la voirie, mais aussi au sein de la coulée verte à créer. A travers l'ensemble de l'opération, les cheminements relieront les espaces publics et permettront de connecter le nouveau quartier avec le tissu urbain environnant. Ainsi, l'opération sera constituée de deux liaisons Nord-Sud reliées entre elles au centre du projet.

1.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le projet prévoit la réalisation d'environ 40 logements sur le site, soit une densité d'environ 50 logements par hectare par opération, conformément au Scot.

Au titre de l'article L123-1-5 16° du Code de l'Urbanisme, ce tènement est concerné par la trame au plan de zonage et doit respecter des quotas en terme de catégorie de logements, dans le respect des

objectifs de mixité sociale : les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux.

La réalisation des logements devra prévoir une mixité urbaine et sociale. Ainsi, à l'Ouest de la nouvelle voie, devront être réalisées des logements en habitat individuel groupé, tandis que de l'autre côté de la voie, il est prévu des logements collectifs.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés voisines.

La partie Est en bordure du Bief est inondable et repéré par la carte des aléas. Aussi, ce secteur est inconstructible.

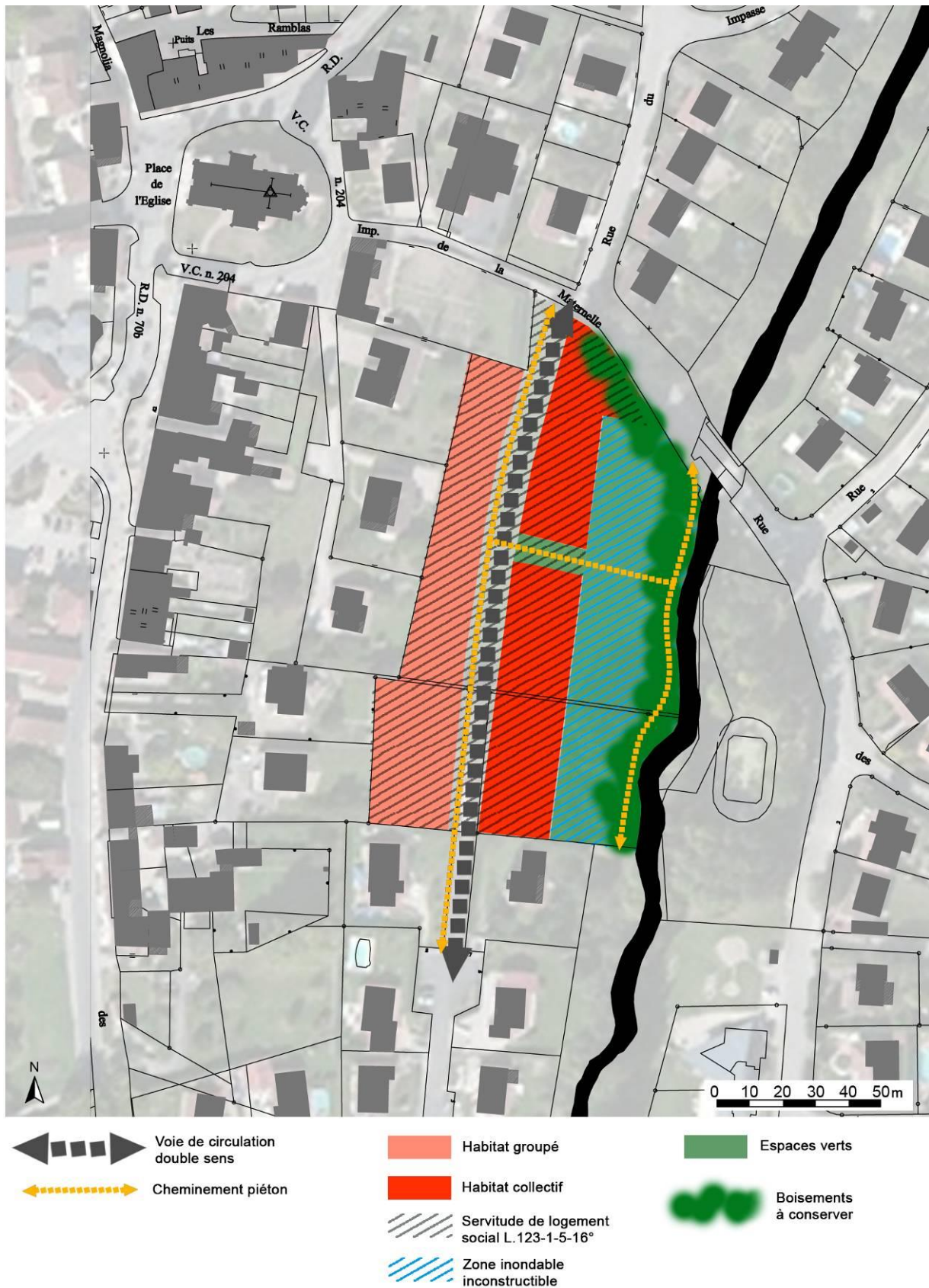
1.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement du site prévoit la transformation de la zone inondable en bord du Bief, en une coulée verte. Espace de centralité, espace fédérateur, ce lieu permet d'améliorer le cadre de vie et la qualité du projet en rendant ce lieu ouvert, libre d'accès. Paysagé, il sera traversé par des cheminements piétons le connectant aux logements ainsi qu'à son environnement.

Les boisements, arbres et végétations existantes devront être conservés au maximum. L'implantation du cheminement en bordure du bief pourra engendrer des destructions, abattages ou coupes de ces éléments végétaux mais qui devront être strictement limités à l'emprise du chemin. Celui-ci devra en fait s'insérer au milieu de cette végétation existante, créant une promenade agréable dans un milieu naturel au centre du village.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire, ainsi que des autres sources d'énergies renouvelables.

1.5 SCHEMA DE SYNTHESE



2. Parti général d'aménagement ANCIENNE COOPERATIVE AGRICOLE

2.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Nord-Ouest du bourg, cet espace se situe le long de la voie ferrée Lyon - Bourg-en-Bresse et à proximité immédiate de la gare de Saint Paul. Il est situé au cœur du tissu urbain, composé d'ensemble hétérogène : maisons individuelles, constructions vernaculaires, habitat ancien,...

Le périmètre définit une zone de 0,40 ha, classé en zone UA, composé d'un tènement principal et d'une bande étroite à l'Ouest.

2.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

En ce qui concerne la trame viaire, l'orientation d'aménagement et de programmation définit seulement les accès possibles au tènement.

L'opération devra prévoir des accès piétons au projet et le tènement devra autoriser la circulation entre les différents espaces à pied ou en modes doux.

2.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Les formes urbaines doivent permettre l'insertion du projet dans son environnement bâti. L'ampleur du site constitue un vrai morceau de ville à l'échelle du centre-bourg.

Pour ce faire, le bâti devra s'insérer de manière harmonieuse à son environnement. Ainsi, la partie Ouest du site, en bordure d'habitat individuel, sera dédiée à un habitat relativement bas, limité à R+1+combles ou R+1+attique. La partie Est sera quant à elle limitée à des bâtiments de 12 m de haut, compté entre le terrain naturel et l'égout du toit ou l'acrotère.

Le site sera composé de 20 logements collectifs minimum, correspondant à une densité de 50 logements par hectare par opération, conformément au Scot.

Au titre de l'article L123-1-5 16° du Code de l'Urbanisme, ce tènement est concerné par la trame au plan de zonage et doit respecter des quotas en terme de catégorie de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale : les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux.

Sur la rue, les bâtiments pourront constituer un alignement avec un retrait maximum de 10m depuis la limite d'emprise publique. De plus, à la limite entre la zone UA et UB, les constructions pourront s'implanter en retrait de la limite séparative, au minimum égal à la moitié de la hauteur de la construction.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés voisines.

2.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

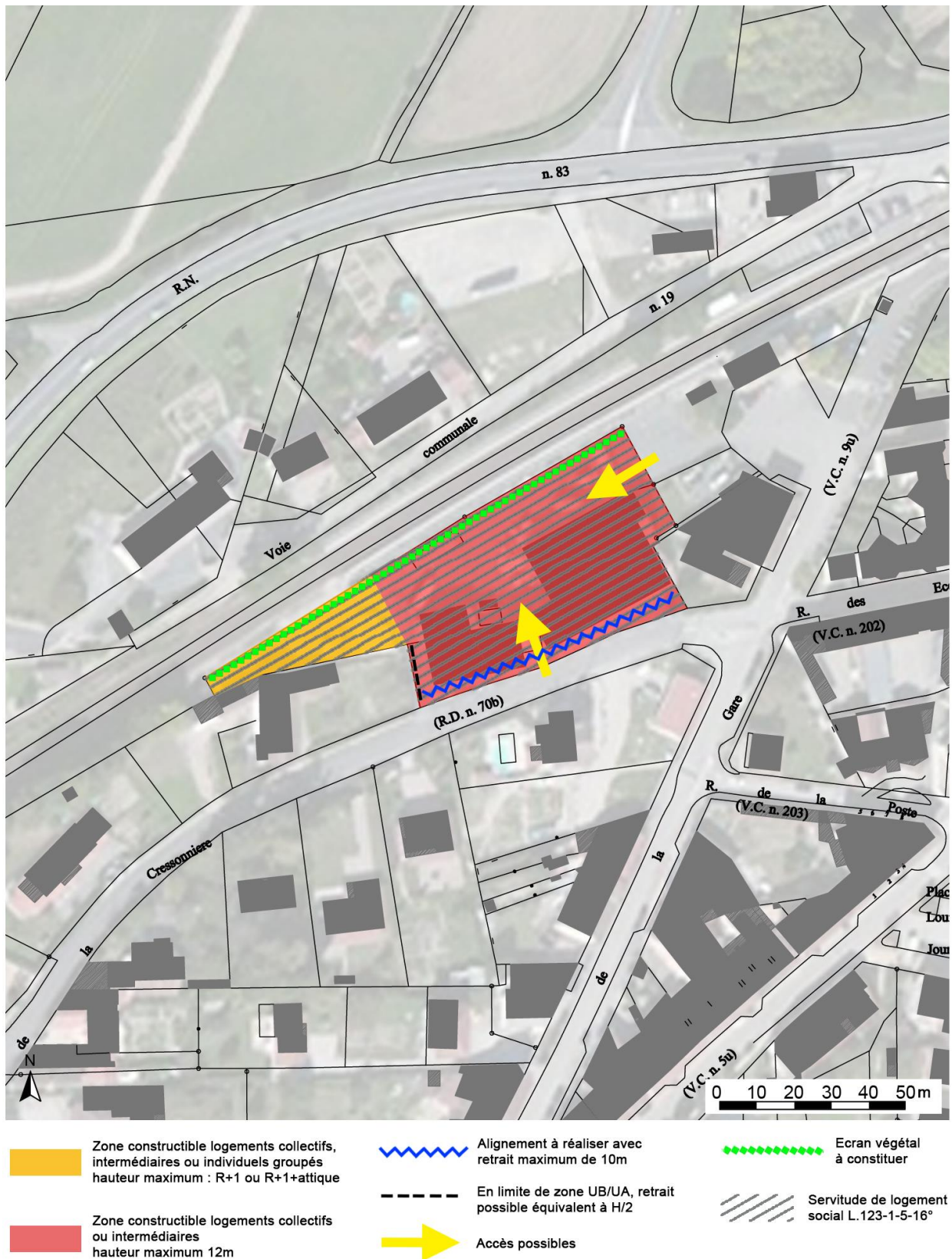
Le quartier sera connecté à son environnement par la création des deux accès sur les espaces publics bordant le terrain.

Enfin, face aux nuisances sonores et visuelles que constituent la voie ferrée, un écran végétal devra être constitué en bordure de cette infrastructure au sein de l'opération. Il permettra de limiter les vues depuis et vers la voie et limitera les bruits.

Les espaces communs (incluant le traitement paysager et les aménagements nécessaires à la zone) représenteront une superficie minimum de 10% du terrain d'assiette. Ces espaces devront être traités de manière paysagée et qualitative, notamment par la plantation d'arbres ou arbustes, et la végétalisation partielle de ces espaces (engazonnement, plantation de végétaux,...).

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire, ainsi que des autres sources d'énergies renouvelables.

2.5 SCHEMA DE SYNTHESE

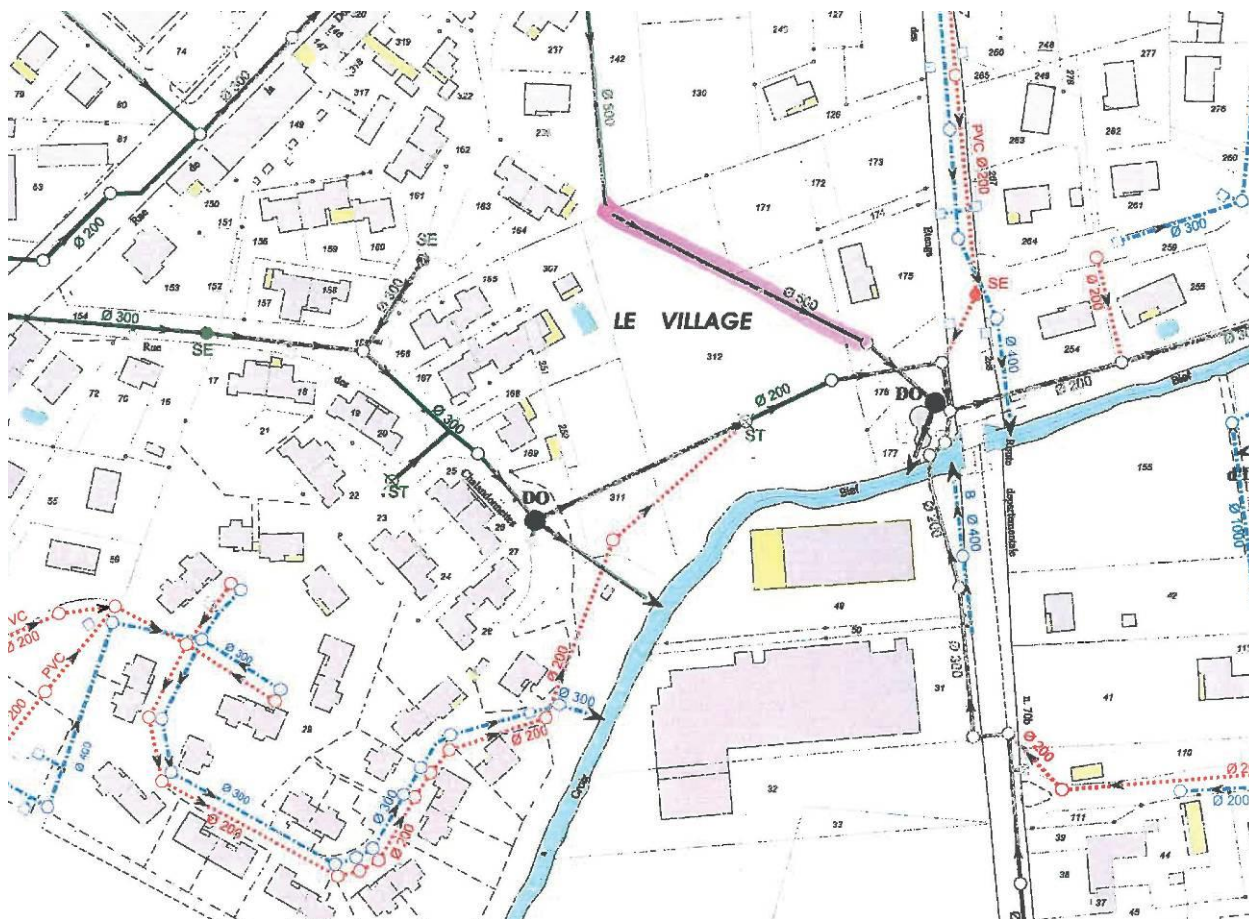


3. Parti général d'aménagement BIEF SAINT NIZIER

3.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Nord du Bief, le long de la route de Saint Nizier, ce site est situé dans une dent creuse du tissu urbain au sein du centre bourg. Il constitue un périmètre opérationnel d'habitat nouveau composé de différents secteurs. Il pourra être réalisé en plusieurs tranches.

Il est bordé par du bâti vernaculaire, notamment le long de la route des Etangs et par des opérations de lotissements principalement à l'Ouest et à l'Est. Il est longé au Sud par le Bief et par la déchetterie.



Le site totalise 1,31 ha, dont 1,28 ha classé en UB et 0,03 ha en UA, et comporte une bande classée en zone N au bord du Bief.

Une des parcelles est traversée par une canalisation eaux usées souterraines (voir plan ci-joint).

3.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site présente un fort dénivelé descendant vers le Bief. L'implantation des zones constructibles et des voiries devra prendre en compte cette donnée. La desserte de la zone s'effectue autour de voiries permettant le bouclage et connectées à la route des Etangs. Deux boucles sont prévues pour la desserte principale du site.

De plus, une emprise devra être réservée en partie Nord pour connecter à terme le périmètre desservi par l'OAP à la rue de la Dombes.

Des cheminements doux mailleront l'ensemble du quartier. Ils feront la connexion entre la route des Etangs et la rue des Chalandonnettes. Ils connecteront également l'ensemble des zones bâties entre elles, doubleront les voies routières et mailleront l'espace vert au Sud le long du bief.

Des espaces seront prévus pour les stationnements. Ils seront situés à proximité des logements collectifs et des logements groupés. Ils permettront l'accueil des véhicules des résidents et des visiteurs. Toutefois, d'autres stationnements complémentaires pourront être réalisés au sein de l'opération, le long des voiries.

L'opération pourra être réalisé en une ou plusieurs tranches.

3.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Plusieurs formes d'habitat sont envisagées sur le secteur, garantissant une mixité sociale et urbaine à l'opération :

- Des logements collectifs seront réalisés en bordure de la route des Etangs , sur sa partie Nord
- Des logements individuels et/ou groupés devront être réalisés au Nord-Ouest, au centre et enfin au Nord-Est à l'arrière des logements collectifs créés en bordure de la route des Etangs.

La partie Sud du site est inondable et identifiée comme tel à la carte d'aléa. Aussi les zones concernées ne sont pas constructibles.

La densité au sein de l'opération varie selon les secteurs. La partie Nord (1,0 ha), situé à moins de 400m de la gare est concernée par une densité minimale de 50 logements par hectare à l'opération, conformément au Scot. Le reste du tènement (environ 0,31 ha) est concernée par une densité minimale de 30 logements par hectare à l'opération. Ainsi, l'ensemble de l'opération devra

comprendre au minimum 58 logements, pouvant être répartis librement sur l'ensemble du périmètre opérationnel de l'OAP.

Au titre de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme, ce tènement est concerné par la trame au plan de zonage et doit respecter des quotas en terme de catégorie de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale : l'ensemble des programmes devra comprendre au minimum 20% de logements sociaux, dont la répartition est libre au sein des différents secteurs de l'OAP.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés voisines.

3.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le tènement sera aménagé dans le respect du paysage dans lequel il s'insère. En effet, la topographie rend ce site visible et a un impact paysager.

De plus, au vu de l'environnement urbain et bâti au Sud, les boisements le long du bief devront impérativement être préservés. Ils constituent un masque visuel primordial pour la qualité du cadre de vie du futur quartier.

La zone inondable au sud sera le support d'un aménagement paysager et d'espaces verts ouverts à tous permettant de profiter du cadre du bief, comme un lieu de promenade. Il sera parcouru par des cheminements piétons.

D'autres espaces verts seront créés au sein du quartier permettant de créer des coulées vertes sur l'ensemble de l'OAP et maillant le quartier.

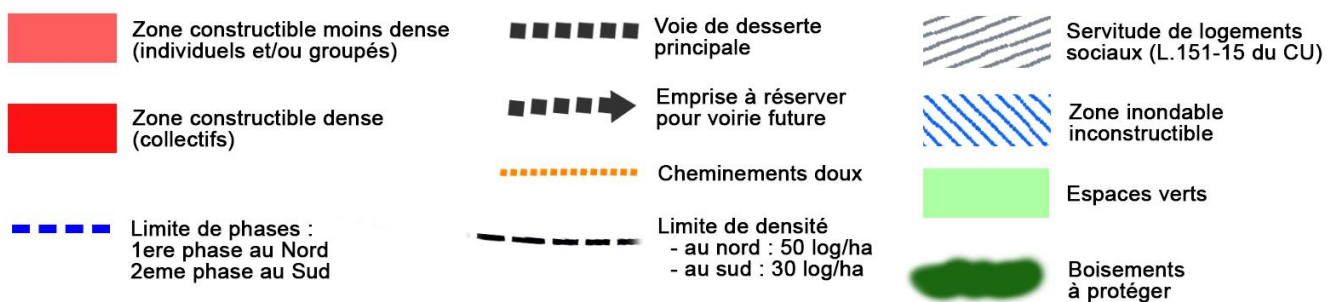
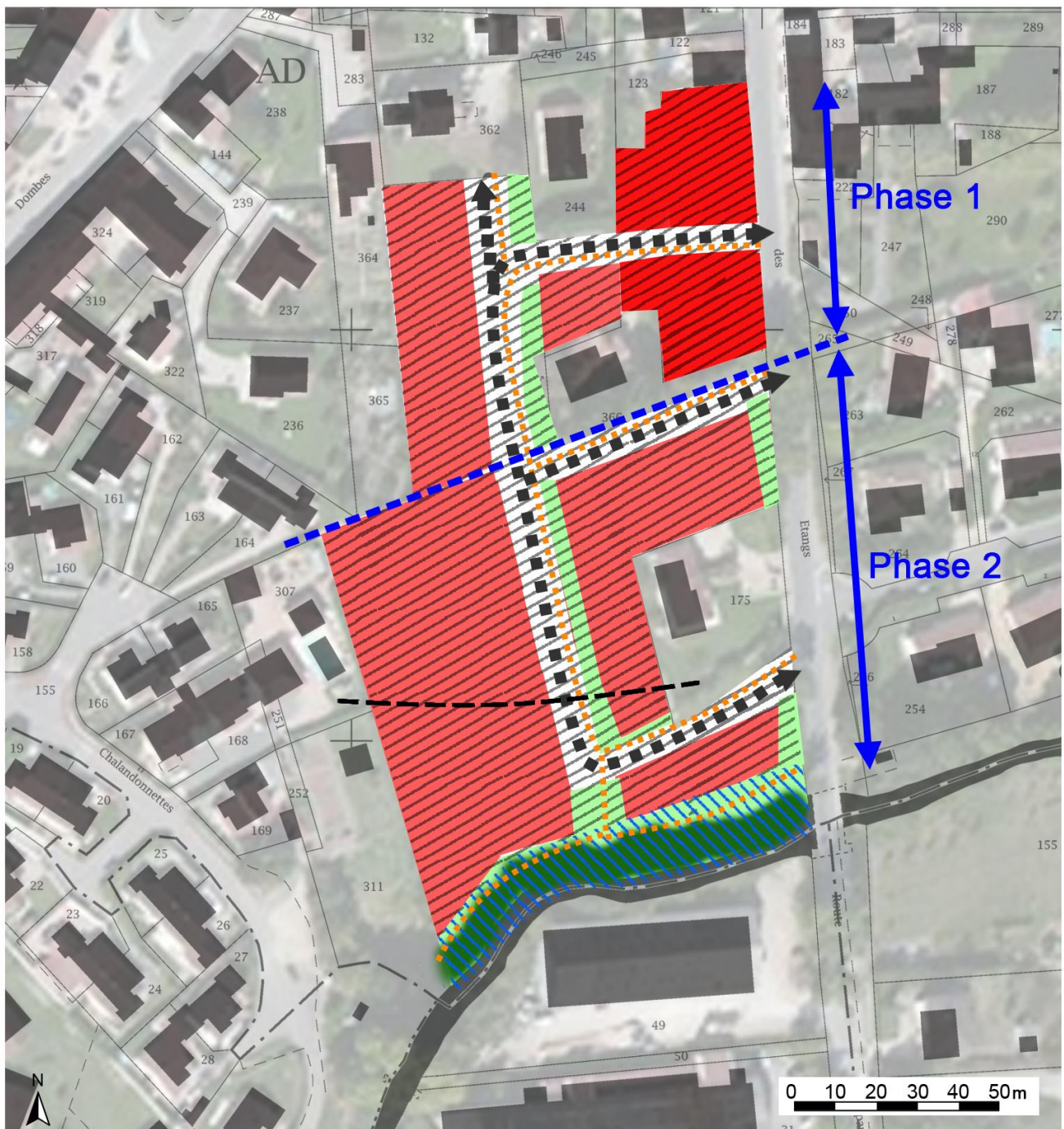
En raison de la proximité de l'entreprise Electrolium, une isolation acoustique est imposée pour toute nouvelle construction à usage d'habitation définie comme suit : l'isolement aux bruits extérieurs (DnT,A,tr) devra correspondre à un minimum de $DnT,A,tr \geq 34$ dB.

Les annexes à l'habitation ne sont pas soumises à cette contrainte.

3.5 PHASAGE

L'aménagement de l'OAP sera réalisé en deux phases. La première concerne la partie Nord du site. L'ensemble des constructions devront être achevées avant le lancement des travaux de la seconde phase, qui concerne le Sud du site.

3.6 SCHEMA DE SYNTHESE



4. Parti général d'aménagement LE PROGRES

4.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Sud-Est du bourg, il se situe en continuité du lotissement du progrès existant. Il totalise 0,9 ha classé en zone 1AU et 0,1 ha classé en UB.

Ce site fait l'objet d'un permis d'aménager accordé.

4.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

La desserte du quartier est assurée par une voirie connectée à la voie du lotissement existante, qui relie à terme la route des Etangs.

La desserte interne s'organise autour d'une voirie en boucle, évitant ainsi la création d'impasse.

Des cheminements doux bordent l'ensemble de la voirie et connectent également le quartier avec un cheminement au Nord du site.

4.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le quartier est composé de maisons individuelles organisées de part et d'autre de la voie de desserte.

La zone devra accueillir un minimum de 18 logements.

Au titre de l'article L123-1-5 16° du Code de l'Urbanisme, ce tènement est concerné par la trame au plan de zonage et doit respecter des quotas en terme de catégorie de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale : les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés voisines.

4.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

La zone prévoit la création d'un bassin de rétention paysagé au Nord-Est du site.

Les cheminements doux permettent de connecter le quartier à son environnement et concourent à encourager la pratique des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

4.5 SCHEMA DE SYNTHESE



■ ■ ■ ■ ■ Voie de desserte

● ● ● ● ● Cheminement piéton

■ Logements individuels

■ Bassin de rétention (à titre indicatif)

■ Servitude de logement social (L123-1-5-16)

5. Parti général d'aménagement LA SABLONNIERE

5.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Sud du bourg, cet espace se situe dans le prolongement de l'urbanisation existante et bénéficie de la proximité des réseaux de viabilité. Il permet également d'épaissir l'urbanisation le long de la route des Etangs, évitant un développement linéaire coté Est de cette infrastructure.

Il est bordé au Nord par l'entreprise Electrolium à l'Est par des lotissements et à l'Ouest par le bief de croix.

Le périmètre définit une zone de 1,75 ha, classée en zone 1AU, et d'une zone classée en zone N au bord du Bief.

L'étude ICPE d'Electrolium est en cours d'actualisation au premier semestre 2014. L'orientation d'aménagement sera amendée à la suite du rendu de cette étude.

5.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site est desservi par la route des Etangs. La desserte interne s'organise autour d'une voirie en boucle desservant les zones constructibles et évitant ainsi la création d'impasses. Une emprise devra être conservée pour la réalisation d'une voie en direction de la zone 2AU adjacente, permettant d'éviter l'enclavement des quartiers les uns par rapport aux autres.

Un maillage de cheminements doux importants est prévu sur l'ensemble de l'opération. Ainsi, des cheminements longeront les voiries à créer, et mailleront les espaces verts, notamment la coulée verte centrale, comme l'aménagement paysager en bordure du bief. Ils permettront de connecter le quartier à son environnement.

Enfin, un cheminement modes doux devra être réalisé en bordure de la route de Saint Nizier, séparé de la voie par une bande plantée.

Des places de stationnements de proximité seront plantées avec une répartition sur l'ensemble de l'opération.

5.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le projet prévoit une mixité sociale et urbaine via des formes urbaines variées :

- Habitat individuel libre
- Habitat individuel groupé

Il peut être réalisé des logements collectifs, à condition que leur insertion soit bien réalisée avec l'environnement bâti existant. Leur localisation sera alors à privilégier en bordure de la route des Etangs et plutôt en partie Nord.

L'aménagement prévoit la création d'îlots denses en partie centrale et Nord-Est du site, réalisés en habitat individuel groupé ou plus dense (intermédiaire, collectif).

Les autres îlots seront moins denses et construits soit en individuel groupé ou en individuel libre.

Sur l'ensemble du terrain, la densité devra être au minimum de 30 logements par hectare à l'opération soit 52 logements à créer sur le tènement.

Au titre de l'article L123-1-5 16° du Code de l'Urbanisme, ce tènement est concerné par la trame au plan de zonage et doit respecter des quotas en terme de catégorie de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale : les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux.

Les implantations des bâtiments devront prendre en compte l'orientation solaire au maximum et selon la typologie bâtie réalisée. Ainsi, les logements individuels ou traversants devront privilégier l'orientation Nord-Sud.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés voisines.

La zone inondable définie par la carte d'aléa est inconstructible.

5.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement du quartier est structuré par une coulée verte centrale Est-Ouest. Elle relie ainsi la route de s Etangs et son cheminement piéton au bief et à son aménagement paysager. Cet espace vert central devra participer à la composition de l'opération, affectant ce lieu comme la centralité du quartier, espace fédérateur et de convivialité. Il sera parcouru par un cheminement piéton.

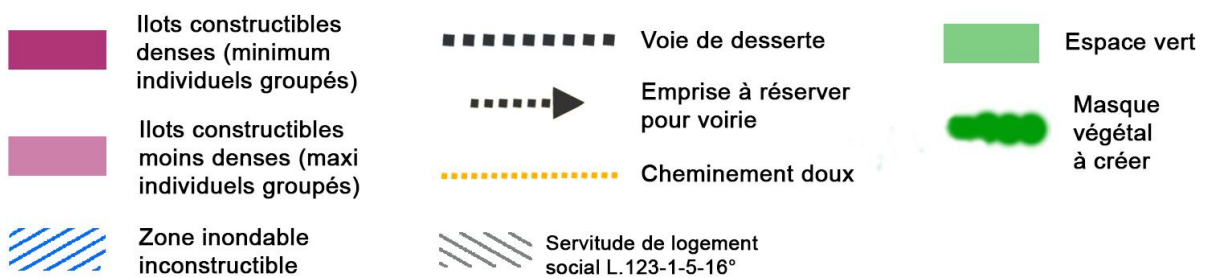
Des venelles complètent ce dispositif. Parcourant le site du Nord au Sud, elles permettent la connexion entre les voiries et la coulée verte.

De plus, la zone inondable sera aménagée en espace vert, lieu de promenade et de détente au bord du Bief de croix. Connecté à la coulée verte, il sera également relié par des venelles Est-Ouest prolongeant les voiries internes.

Un cheminement piéton sera réalisé en bordure du bief, dans le respect de la végétation existante.

Enfin, un masque végétal sera créé entre les habitations et l'entreprise situé au Nord du tènement limitant les vues et les nuisances.

5.5 SCHEMA DE SYNTHESE



5.6 PLAN DE MASSE INDICATIF



	Voirie		Bâti		Espaces verts
	Cheminement doux		Lots		

6. Parti général d'aménagement ZONE D'ACTIVITES

6.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Nord-Est du bourg, cette zone se situe en prolongement de la zone d'activités existantes et totalise 1,65 ha.

6.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

La desserte du secteur est assurée par une voirie de desserte réalisée en prolongement de celle existante et se terminant par une placette de retournement. Cette voie nouvelle devra être doublée d'un cheminement doux, et comprendre des stationnements. Elle sera prolongée par un cheminement doux jusqu'au chemin de Pernin.

Les accès aux lots seront réalisés uniquement à partir de cette voie. Aucun lot ne pourra être desservi depuis les chemins entourant la zone ou depuis la route départementale 1083.

Un parking mutualisé pourra être envisagé à l'échelle de la zone 1AUX, dans le but de limiter le nombre de stationnements sur les parcelles et de densifier la zone d'activités.

6.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

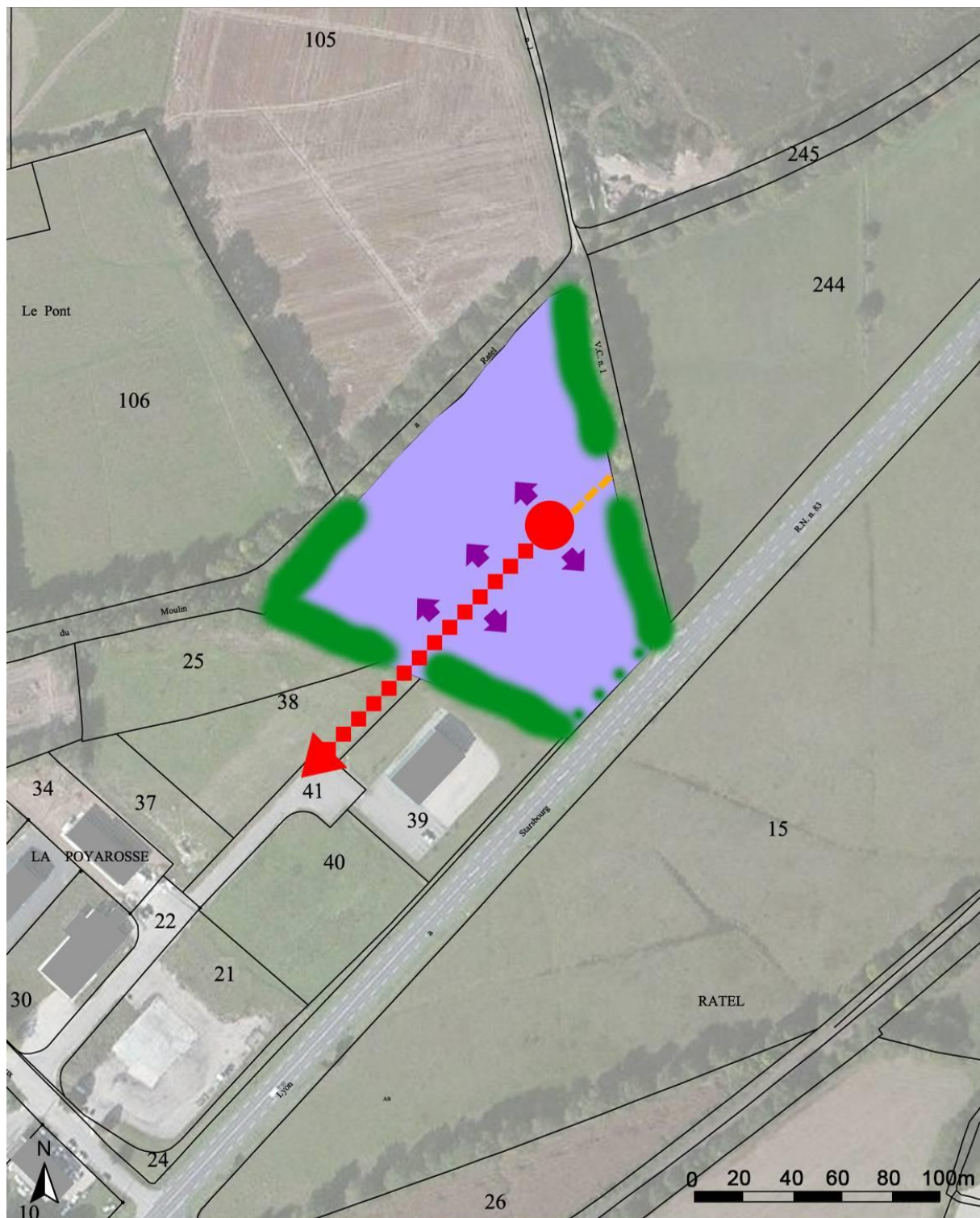
Les lots à bâtir sont répartis de part et d'autre de la voie de desserte. Cette composition permet d'éviter les accès multiples à la RD1083.

6.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'intégration paysagère est assurée par la conservation des haies existantes notamment en bordure de la zone et à la limite entre la zone existante et son extension.

De plus, les lots en bordure de la RD 1083 devront être plantés pour limiter l'impact paysager sur cette voie.

6.5 SCHEMA DE SYNTHESE



-  Voie d'accès à créer et placette de retournement
-  Cheminements doux à créer
-  Accès aux lots depuis la voie d'accès
Pas d'accès aux lots depuis les chemins
-  Zone urbanisable
-  Haie à conserver
-  Haie à créer