

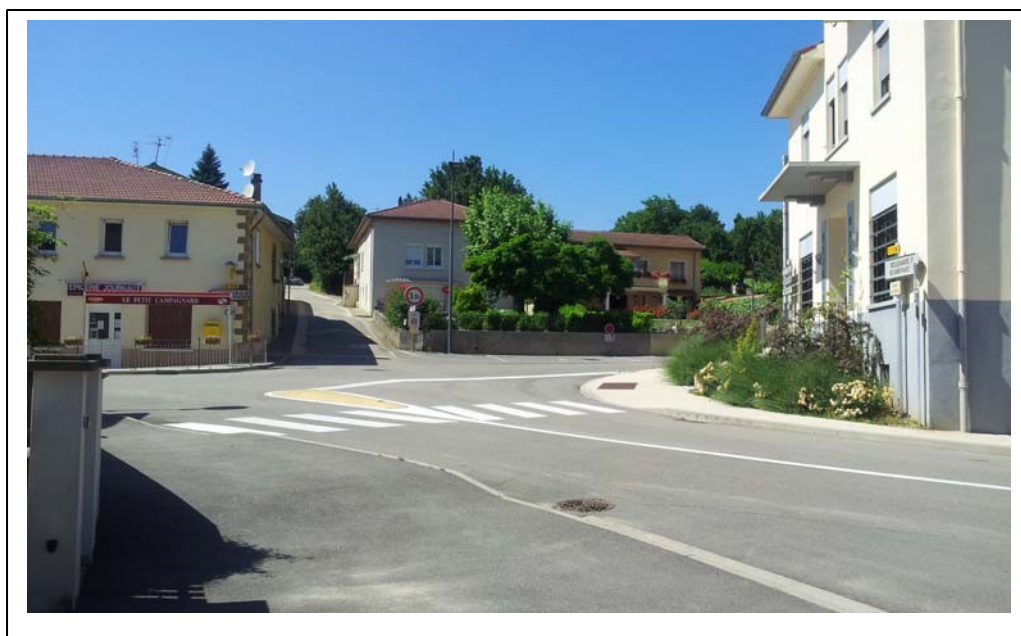


REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE L'ISERE – 38

Commune de LA CHAPELLE DE SURIEU

Modification simplifiée n°1 du Plan Local d'Urbanisme Pièce n°5



Orientations d'Aménagement et de Programmation

(O.A.P)

*Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire du 31 janvier 2022,
Madame la Présidente, Sylvie DEZARNAUD*

Arrêté le : 02/02/2017
Approuvé le : 19/10/2017
MS1 approuvée le : 31/01/2022



Michal & Truche – architectes Urbanistes

Les Orientations d'aménagement, depuis la loi Urbanisme et habitat de juillet 2003, sont distinctes du PADD. Elles précisent sur les territoires à enjeux de la commune (quartier ou secteur) les orientations de la collectivité en termes d'aménagement, d'habitat, de transports et de déplacements.

1. CADRE D'APPLICATION

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui viennent le compléter sont établis conformément au code de l'urbanisme en vigueur à la date d'approbation du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le présent plan local d'urbanisme (PLU) est soumis au régime des « PLU-Grenelle », conformément à la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Loi Grenelle II). Les OAP sont obligatoires et doivent être établies dans le respect des orientations générales définies dans le PADD, document n°2 du PLU.

2. EXTRAIT DES DISPOSITION DU CODE DE L'URBANISME RELATIVES AUX OAP

Article L123-1-4 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 environnement, paysages, entrées de villes et patrimoine ; lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel pour l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et 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, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes à mobilité réduite 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 de 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.

NOTA : « 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. »

3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Ces orientations plus ou moins précises suivant le cas restent schématiques ; elles donnent des indications sur le devenir d'un site (grandes lignes de son futur aménagement, dessertes, organisation générale du bâti ...).

Elles permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître une restructuration ou un développement.

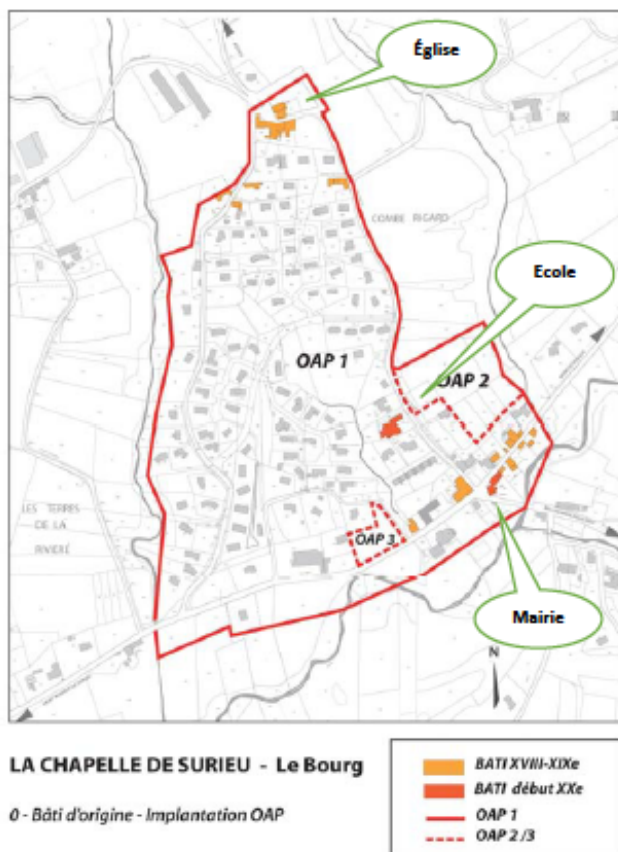
Les opérations d'aménagement qui seront décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec ces schémas, en respecter l'esprit et les directives ; ce qui permet malgré tout d'organiser un quartier ou un secteur en conservant une certaine souplesse au niveau opérationnel.

Trois orientations d'aménagement et de programmation ont été retenues ici :

OAP 1 – AMELIORATION DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET DE DESSERTE DU BOURG

OAP 2 – EXTENSION DU BOURG ET CŒUR DE VILLAGE

OAP 3 – CONSTRUCTIBILITE PARCELLE 252 SUR CD



OAP 1

AMELIORATION DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT ET DESSERTE DU BOURG

1. ETAT DES LIEUX

La Voirie :

Le bourg de La Chapelle est situé en lisière de la route principale (CD 134 Est-Ouest) la plus fréquentée (545 véhicules / jour en 2010 en moyenne dans les 2 sens avec circulation plus importante dans le sens ouest-Est) qui supporte les entrées principales du village.

L'entrée ouest « s'étire » du quartier « Les terres de la rivière » jusqu'au carrefour de la mairie entraînant des problèmes de sécurité (vitesse – limitation à 50kms/h non respectée - carrefours successifs, sorties de propriété...) et nuisant à l'identité du bourg de ce fait difficile à percevoir.

Il est bordé par deux voies communales nord-sud :

- A l'ouest (route de l'Eglise), voie à double sens supportant 227 véhicules / jour au dernier comptage de 2011. Cette voie présente quelques virages réduisant la visibilité dans sa partie supérieure qui plus est peu large ; les véhicules respectent dans l'ensemble une vitesse correcte de 48km/h en moyenne.
- A l'Est (route de St Alban), voie à sens unique sud-nord assurant la liaison directe entre le haut (église) et le bas du village où se situent la Mairie et les activités (commerce, futur pôle santé, salles municipales...) ainsi que l'école à mi- pente. Cette voie est étroite (resserrement au départ du CD et à l'arrivée vers l'église) et empruntée par les enfants pour l'école ; le sens unique est de moins en moins respecté à l'heure actuelle avec une tendance à devenir un délestage en direction d'Assieu (100 véhicules / jour en 2011). Un emplacement réservé (n°5) est prévu pour son élargissement dans la partie supérieure.

Une nouvelle voie à double sens, Chemin des Combonnières interne au bourg, a été dessinée dans un axe Est-Ouest pour desservir les nouveaux quartiers de la zone et assurer la liaison à mi- pente entre les 2 voies précédentes. Notons que 4 voies de lotissements en impasse se raccordent sur cette rue qui devient progressivement la voie principale de desserte du bourg.

➤ *Le réseau de voiries existant est largement suffisant pour la desserte du bourg avec quelques passages étroits pouvant justifier des aménagements spécifiques de sécurité.*

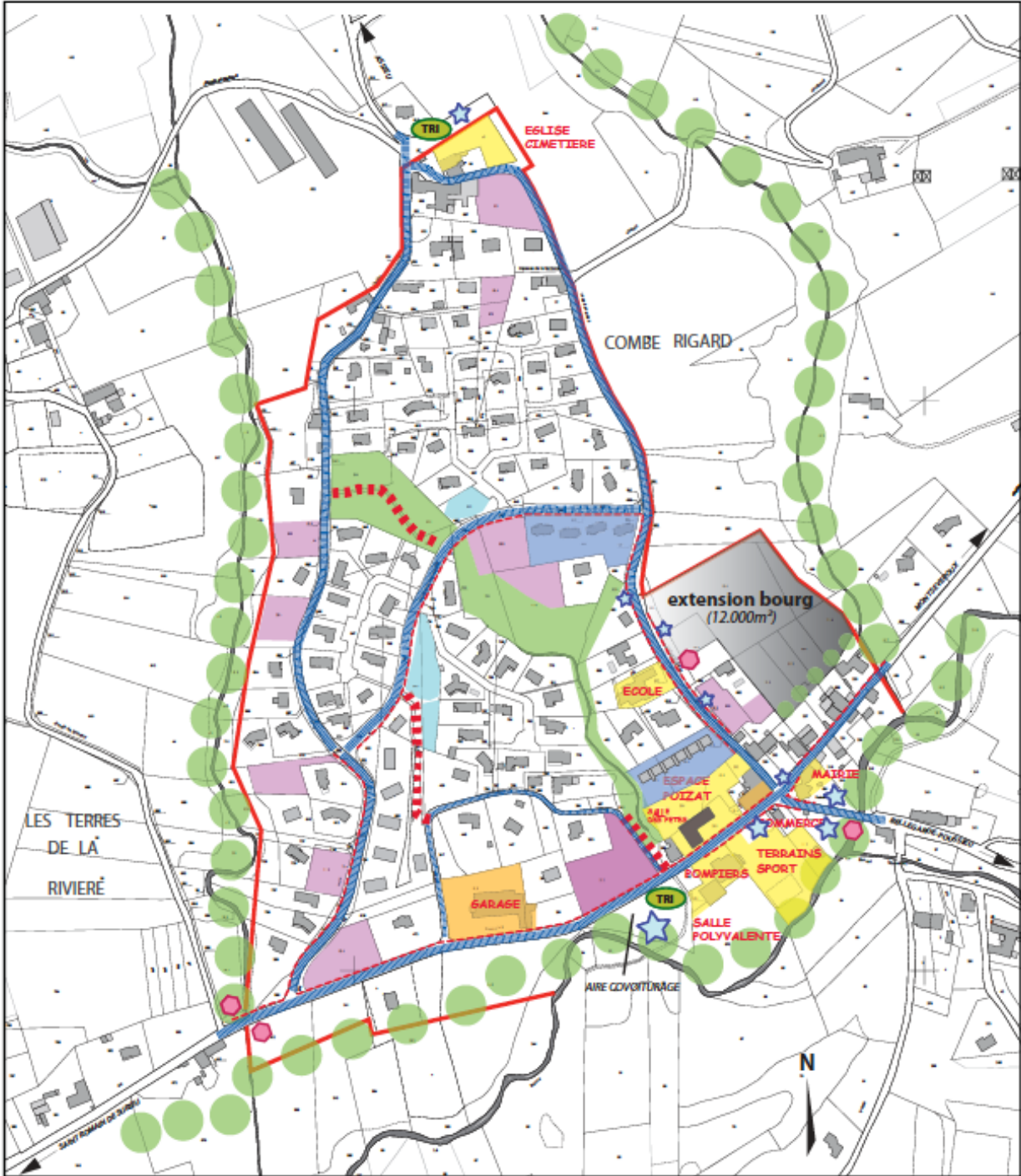
Les déplacements internes au bourg :

Les distances ne sont pas très importantes pour relier les extrémités du bourg :

- 700m entre l'église et la mairie
- 500m entre l'entrée du bourg à l'ouest et la mairie
- 700m entre l'entrée du bourg à l'ouest et l'église
- 150m entre l'école et la mairie

Les déplacements sont malgré tout contraints par la pente nord-sud : dénivelé de 60m entre Mairie et église (pente moyenne de 8.5%) ce qui rend difficile l'usage du vélo hormis le parcours du CD relativement plat.

Le maillage et les accès aux 3 lotissements des Combonnières impliquent également des contournements qui renforcent le recours à la voiture.



LA CHAPELLE DE SURIEU - Le Bourg

**1 - Services - Voiries - Espaces verts - Constructibilité
ETAT DES LIEUX**



	EQUIPEMENTS PUBLICS		COUPURES VERTES
	ACTIVITES - COMMERCES		STATIONNEMENT
	LOGEMENTS SOCIAUX		LIAISON PIETONE
	PROJET EXTENSION BOURG		TROTTOIRS
	PARCELLAIRE NON BATI - DENSIFICATION		VOIRIE PUBLIQUE
	LIMITES BOURG		RETENTION EP
	BENNES DE TRI DECHETS		

Même si la plupart des habitants travaillent hors de leur commune, il s'avère que statistiquement la majorité des déplacements s'effectuent sur la commune elle-même pour des activités quotidiennes (emmener les enfants à l'école, acheter le pain ou le journal, pratiquer une activité...) Or, on considère en général qu'au-delà d'un trajet de 300m, 50% des personnes sont réticentes à se déplacer à pied et à partir de 750m le déplacement à pied devient exceptionnel ; phénomène renforcé ici par la présence de la pente et le peu d'attrait des cheminements.

Les liaisons piétonnes et modes doux :

Des trottoirs sont présents d'un seul côté le long de certaines voies avec passages piétons :

- Sur le CD depuis l'arrêt de bus jusqu'en sortie Est et Sud-Est du bourg
- Dans la partie inférieure des 2 voies communales sud-nord
- Le long du chemin des Combonnières

Les autres portions de voies sont sans trottoir ni accotements marqués. Aucune voirie n'est dédiée aux vélos.

- *A l'exception d'un chemin piéton entre 2 voies dans le haut de la coulée verte des Combonnières puis d'un cheminement (en cours) entre chemin des Combonnières et le chemin rural en boucle sur le CD, les liaisons piétonnes sont toutes directement liées à la voirie (trottoirs) dans la partie inférieure du bourg et inexistantes dans la partie supérieure.*

Le stationnement :

Les zones de stationnement sont réparties dans le Bourg à proximité des différents équipements :

- Mairie au départ de la route de Bellegarde-Poussieu et au carrefour principal
- Salle polyvalente et terrains de sports en contrebas du CD
- Pompiers et commerce le long du CD
- Ecole le long de la voie communale
- Eglise et cimetière en haut du bourg

- *Globalement, l'offre est suffisante et ne justifie pas de nouveaux aménagements hormis le cimetière (Emplacement réservé n°6 prévu pour son extension) et l'entrée ouest à proximité de l'arrêt de bus scolaire.*
- *Une meilleure définition de certaines zones de stationnement est toutefois nécessaire.*

2. LES OBJECTIFS RECHERCHES DU P.A.D.D (voir plan commenté)

Nous ne traitons ici que des problématiques de déplacement interne au Bourg et abords immédiats indépendamment des insuffisances notoires de transports en commun.

Valorisation des liaisons piétonnes et modes doux :

L'aménagement de la zone AU1 en extension du centre-Bourg (voir OAP 2) sera l'occasion de créer ou conforter des aménagements dans le centre-bourg au niveau de la voirie et des espaces publics :

- Le renforcement de la zone 30 entre CD et chemin des Combonnières par la création d'un mail structurant en aval de l'école incitant à son usage piéton vers et depuis le bas du bourg.

Nous devons prendre en compte l'extrême sensibilité du seul commerce en place sur le CD, largement tributaire des déplacements motorisés actuellement, alors qu'à termes il sera souhaitable que cette portion de voie devienne prioritairement piétonne. Ce cheminement

piéton sera complété sur la propriété POIZAT pour éviter l'étranglement au départ de la route de St Alban et récupérer les piétons venant de l'ouest du bourg.

Dans ce sens, le développement des services projetés dans « l'Espace Poizat », la densification du bourg avec les locatifs et le secteur d'extension créeront de plus en plus les conditions de pérennisation et du développement des activités de proximité.

- La réorganisation du stationnement à proximité de l'école et des accès ainsi que la création d'une place piétonne devant l'école, véritable lieu de rencontre et d'échanges (emplacement réservé n°8).
- La création d'un cheminement piéton dédié dans l'aménagement de la zone AU1.

La réserve foncière présente au POS pour équipement de détente - loisirs associé à la coulée verte (EBC) qui est un peu réduite par rapport au POS, contribuera à la mise en valeur d'un cheminement au sein d'espaces naturels.

Même si cela ne concerne qu'une dizaine d'habitations hors lotissements, la partie supérieure (nord) du bourg devra être rattachée à cette trame piétonne par la création d'un accotement stabilisé et matérialisé au sol à défaut d'un trottoir qui réduirait trop le passage :

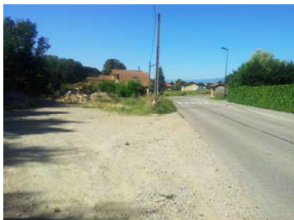
- Sur la route de l'Eglise à double sens (voie Ouest), entre l'église et le carrefour du chemin des Combonnières (à minima jusqu'au départ de la liaison piétonne) – en montant, d'abord sur le flanc gauche puis droit après la coulée verte.
Aménagement à compléter par une signalisation avec priorité à la voiture montante pour réduire le transit indésirable et sa vitesse, source de danger par manque de visibilité.
- Sur la route de St Alban à sens unique (voie Est), entre l'église et le carrefour du chemin des Combonnières sur le flanc gauche en montant,

Requalification de l'entrée du village :

Pour redonner de la lisibilité à l'entrée et créer une limite urbaine claire et durable avec le quartier précédent à l'ouest, mais aussi avec le domaine naturel, plusieurs aménagements sont proposés en 3 séquences successives - « rurale » « intermédiaire » et « urbaine » :

AMELIORER LA SIGNALÉTIQUE :

- Emplacement du panneau d'agglomération ouest : éventuellement à déplacer au droit du 1^{er} carrefour pour le faire correspondre au départ du traitement d'accompagnement de voirie
- traitement des carrefours successifs desservant le coteau nord :
 - panneau de direction Chez Ratel-Solassary
 - panneau de direction Route de l'Eglise, haut du Bourg et Ecole + panneau centre Bourg en poursuivant le CD.
 - Panneau directionnel école au départ de la voie vers la mairie
- identifier les parkings, stationnements, point de relai co-voiturage : panneau directionnel sur le CD, signalisation des équipements desservis, de l'aire paysagère aménagée le long de la Sanne
- améliorer la lisibilité des arrêts de transports en commun : inscription sur abri, panneau d'arrêt et marquage au sol plus sécurisé ; création de places de stationnement pour la dépose minute (emplacement réservé n°9).
- déplacer et mettre en valeur le panneau « Bienvenue à la Chapelle » ; restaurer et mettre en valeur celui du plan général (actuellement en face du commerce) ainsi que le panneau d'informations mal placé et peu lisible
- annoncer les bacs de tri et organiser leur implantation



Stationnement arrêt bus scolaire



organisation des bacs de tri

REDUIRE LA VITESSE ET AMELIORER LA SECURITE sur le CD :

- mise en place d'une zone 30 rehaussée avec traitement de sol englobant les 2 carrefours à l'entrée ouest et l'arrêt du bus,
- marquage au sol d'une zone 30 entre la caserne des pompiers, le carrefour de la route de Sonnay (sud-est) et renforcement du marquage à l'entrée Est (route du Pré Gelé en direction de Montseveroux)
- délimitation de l'emprise du CD sur son linéaire sud (bordures, accotement, végétaux, barrière basse...)

STRUCTURER LA PERCEPTION DE L'ENTREE DU BOURG :

Enrichir les 400m de voirie à l'approche du bourg pour contribuer à une meilleure image de la commune :

- plantations et équipements structurants conduisant progressivement à la partie « urbaine » du centre-bourg et réduisant la prégnance des nombreux poteaux jalonnant le parcours.
- Ménager les « trouées » de perspectives vers le lit de la Sanne et ses Ripisylves en alternance avec des arbres à haute tige et bosquets le long du CD comme éléments de paysage accompagnant l'entrée dans le village.
- Mettre en valeur les aménagements en bord de rivière en contrebas du bourg.
- Favoriser les perspectives vers le centre-bourg par des règles de recul pour les futures constructions, dégressives au fur et à mesure de l'arrivée dans le centre.

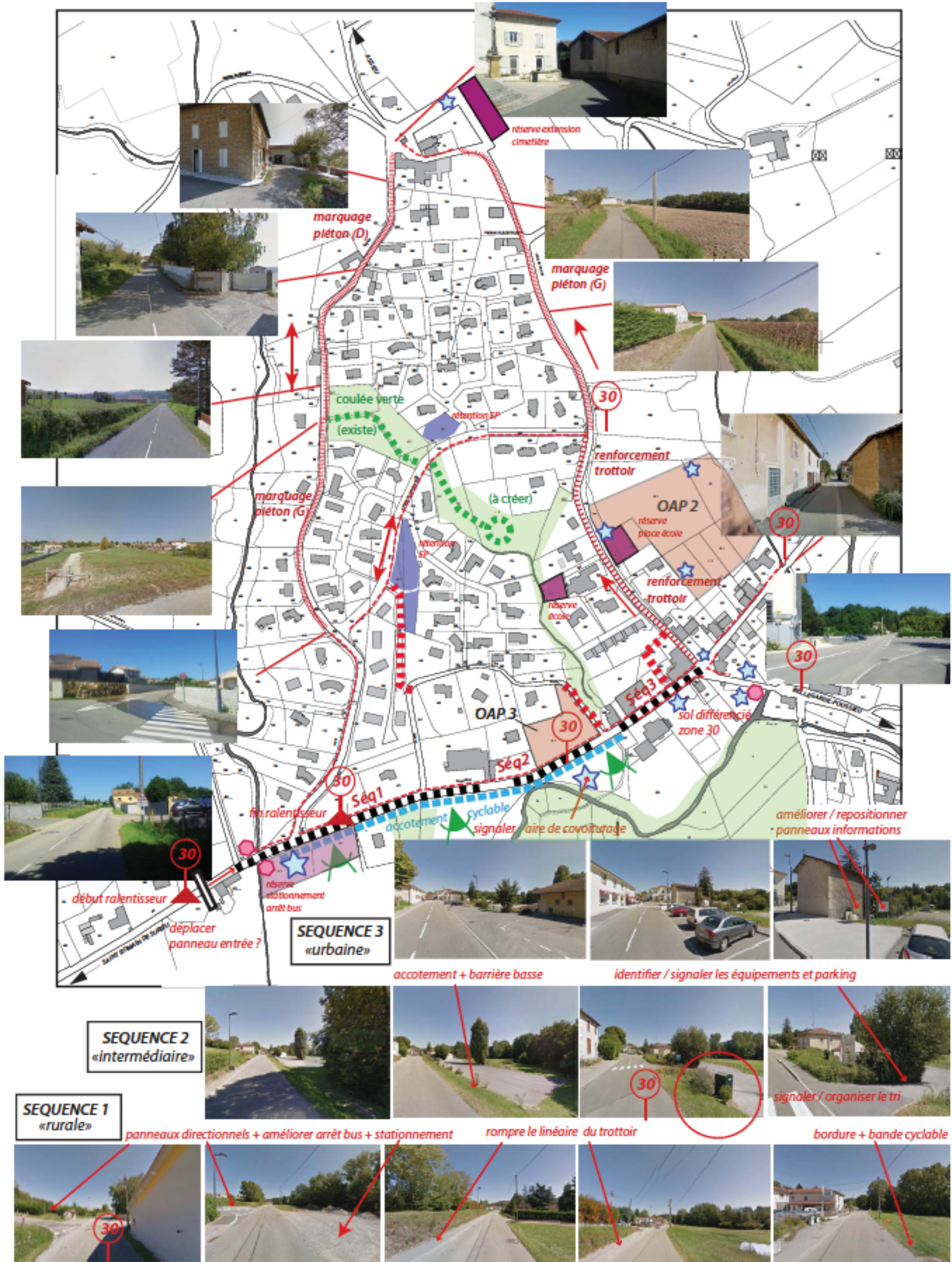


Mise en valeur Ripisylves de la Sanne

FAVORISER LA TRANSITION VERS LES MODES DOUX DE DEPLACEMENT

- rendre le long trottoir sur le linéaire nord plus attractif par des équipements ponctuels (bacs, bancs, refuges...) entre l'entrée ouest et le garage sur cette séquence à dominante végétale ; la séquence suivante étant appelée à devenir progressivement plus « urbaine » à l'approche du centre-bourg.
- étudier la matérialisation d'une bande protégée pour vélos et piétons dans le traitement des accotements sur le flanc sud :
 - entre l'entrée de l'agglomération et la caserne des pompiers,
 - marquage au sol dans la zone 30 du centre,
 - prévoir la mise en place d'une structure d'accroche des vélos en face du commerce (large trottoir + panneaux d'informations).





LA CHAPELLE DE SURIEU - Le Bourg - Déplacements et desserte - OAP 1

★ aires de stationnement des véhicules
 ➤ vues à préserver
 - - - trottoirs existants
 trottoirs à renforcer
 marquage piétons
 ■■■■■ cheminement piétons

OAP 2

EXTENSION DU BOURG ET CŒUR DE VILLAGE

Cette Orientation d'Aménagement de Programmation précise les objectifs de la collectivité sur le développement de la zone à urbaniser (zone AU1) prévue pour le développement de l'habitat tout en prenant en compte également une évolution à plus long terme.

Elle permet de la resituer dans son environnement géographique immédiat et dans le fonctionnement du cœur de village.

Rapporté à la philosophie générale du PLU en matière de recentrage de l'urbanisation dans le bourg au bénéfice de la protection du milieu naturel et de l'activité agricole, ce secteur doit supporter l'essentiel de l'évolution de la commune en matière de construction de par le très faible potentiel sur l'ensemble du territoire.

Parallèlement il a pour vocation de redynamiser le bourg par son emplacement à proximité des commerces et services, la densification de population qu'il est susceptible d'apporter et le renforcement de son attractivité en terme de logements et de qualité environnementale.

1. Les objectifs recherchés du P.A.D.D justifient pleinement ce choix :

- Maitriser l'urbanisation dans le temps par le statut de la zone et limiter la consommation foncière par un habitat plus dense et mieux adapté au foncier.
- Proposer un habitat concourant à une mixité sociale et générationnelle avec une offre plurielle en taille, coût et statut dans le respect du SCOT et PLH ; répondre aux exigences d'accessibilité par des aménagements adaptés.
- Concourir à recréer une image « villageoise » plus compacte.
- Promouvoir une qualité environnementale du bâti et de son environnement immédiat :
 - intégration du « quartier » dans le paysage et le patrimoine bâti
 - prise en compte de la topographie, l'orientation et l'exposition dans une conception bioclimatique par la proposition d'une ébauche de plan d'aménagement adapté,
 - incitation au recours à des énergies renouvelables (règlement de la zone) et à une sur isolation dans un objectif à minima BBC, voire tendre vers le passif ; favoriser l'habitat groupé pour limiter les consommations énergétiques.
 - gestion des eaux pluviales sur le site avec poursuite des trames vertes périphériques.
 - place privilégiée du piéton dans les aménagements de surface (cheminements, placettes...) et valorisation des espaces publics et de proximité.

2. Rappel des données :

Le SCOT préconise un maximum de **38 logements** pour la commune sur 10 ans afin de satisfaire à un accroissement mesuré de la population et quasi intégralement dans le Bourg.

La constructibilité résiduelle étant évaluée à 14 logements environ, la commune doit ainsi étudier une extension du bourg pour accueillir au maximum **24 logements** nécessaires à terme, tout en réfléchissant sur les périodes ultérieures.

La densification moyenne minimale requise par le SCOT étant de 20 logements/ha, le tènement nécessaire global devra être de **12.000m²** hors infrastructures et équipements publics.

Le PLH et le SCOT fixent à **18 le nombre de logements locatifs « abordables »** (logements sociaux, logements privés conventionnés, logements communaux sous conditions) nécessaires et qui sont déjà pratiquement atteints actuellement (16). L'analyse sociologique et les tendances font apparaître malgré tout un déficit notable de logements plus petits, en locatif intermédiaire ou accession.

3. Le choix du site :

- Implantation et limites :

A l'Est du bourg sur une surface globale de 17 500m² (12 000m² après déduction des zones de glissement moyen à fort) en pente régulière exposée au sud, inscrite en AU1 au PLU. Terrain bordé par la voie communale à l'ouest (talus dominant la voie de 2.50m environ au droit de l'école), le ruisseau et sa combe à l'Est, le prolongement du terrain agricole au nord et la zone UA au sud. Distance au centre (mairie) de 200m maxi.

- Desserte actuelle :

Accès principal à sens unique (sud-nord) par la voie reliant la mairie à l'église. Stationnement pour l'école le long de la rue, trottoirs de part et d'autre et arrêt de bus scolaire.



Départ rue au sud

stationnement école

(sud)

(nord)

- Usage et environnement :

Extrémité d'une terre agricole exploitée en céréales d'un seul tenant au nord de l'école et en jardins boisés des habitations au sud ; terrain homogène et dégagé, bordé à l'Est par la végétation de combe du ruisseau. Pas de zone humide mais terrain très imperméable sous la couche végétale.



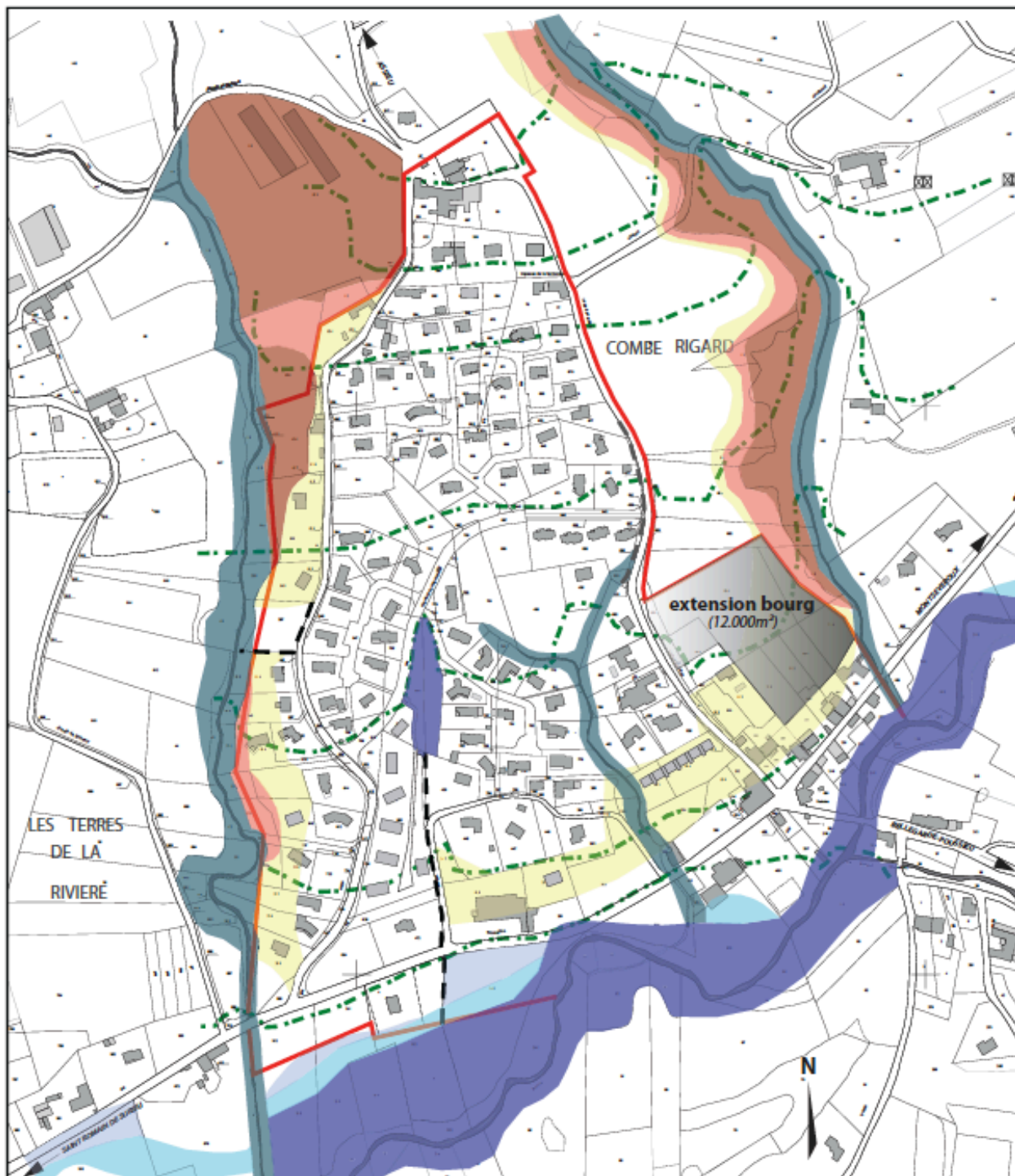
Vue du nord

carrefour avec rue principale

vue au niveau de l'école

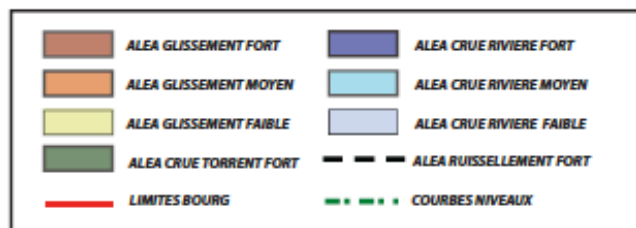
- Contraintes : (voir planche 2 – Contraintes géotechniques)

Aléa de glissement de terrain faible dans sa partie Est/sud-est et moyen à fort dans son extrémité nord-est. Ruisseau répertorié comme aléa crue torrentielle fort avec débordements limités. Protégé du vent du nord mais un peu impacté par le vent du sud-ouest dominant.



LA CHAPELLE DE SURIEU - Le Bourg

2 - Contraintes Géotechniques



- **Contexte urbain :**

Sur la voie du cœur de Bourg desservant depuis le bas sur une distance de 300m : les terrains de sports, la mairie, le commerce, le futur pôle médical et salles associatives, 6 logements sociaux groupés, l'école, 4 logements sociaux et 6 habitations individuelles.

4. Le Principe d'aménagement :

La zone AU1 sera aménageable directement en 3 phases qui devront respecter les contraintes ci-dessous. La phase 3 peut se réaliser à tout moment, sans lien avec les 2 autres phases. Le plan présenté est illustratif, mais fixe les grandes orientations en termes de voirie, d'accès aux parcelles, d'orientation des constructions et d'espaces verts publics ; **les éléments ci-dessous seront malgré tout impérativement respectés :**

- **Programme :** 21 logements individuels (groupés ou isolés) assurant une mixité sociale et répartis en :

- 17 logements individuels groupés type T2-3 : 9 logements prévus en phase 1, 6 logements en phase 2 et 2 logements prévus en phase 3
- 4 logements individuels isolés type 4 ou plus prévus dans la phase 1.

Les 10% requis de logements abordables (2) doivent être prévus dans la zone.

- **Accès à la zone :** (hors OAP)

- Accès véhicules par la route de St Alban, en renforçant le cheminement piéton prioritaire. Conservation du sens unique sud-nord.
- Renforcement de l'accès piéton depuis le chemin des Combonnières (draine une grande partie des lotissements vers l'école).

- **Voiries internes :**

- Création d'une voie plantée à double sens + trottoir (7.50m) **depuis la route de Saint-Alban** et qui sera prolongée vers le nord dans une phase ultérieure ; voirie de desserte adjacente vers le bas du quartier. Le stationnement « visiteur » sera à prévoir le long de la voie nouvelle et/ou sur les parties « terminales » des voies où des poches de stationnement peuvent être aménagées.
- Ces voies ont la configuration de rue de village avec desserte des habitations de part et d'autre prolongeant et accentuant le maillage existant ; elles resteront de ce fait ouvertes sur le reste du Bourg sans aucun système de fermeture.
- Pour la partie Sud de la phase 1, l'aménagement de la voirie qui dessert l'habitation la plus à l'Ouest est prévue en « deux temps » : dans l'attente de l'urbanisation de la phase 2, un simple chemin d'accès permettra de desservir l'habitation. Une fois la phase 2 réalisée, ce chemin sera aménagé en voie nouvelle pour desservir également les habitations prévues en phase 2.
- Suppression du stationnement actuel de l'école remplacé par un parking 15-20 places en face de l'école (hors OAP)
- Stationnement visiteurs interne à la zone : 10 places doivent être prévues au minimum

- **Aménagements urbains et paysagers :**

- Noues et fossés de drainage étanches des eaux pluviales vers un bassin écologique étanche de rétention paysager avec digue de stabilisation des terres. Un exutoire à débit limité permettra de raccorder ce bassin sur le ruisseau en contrebas.

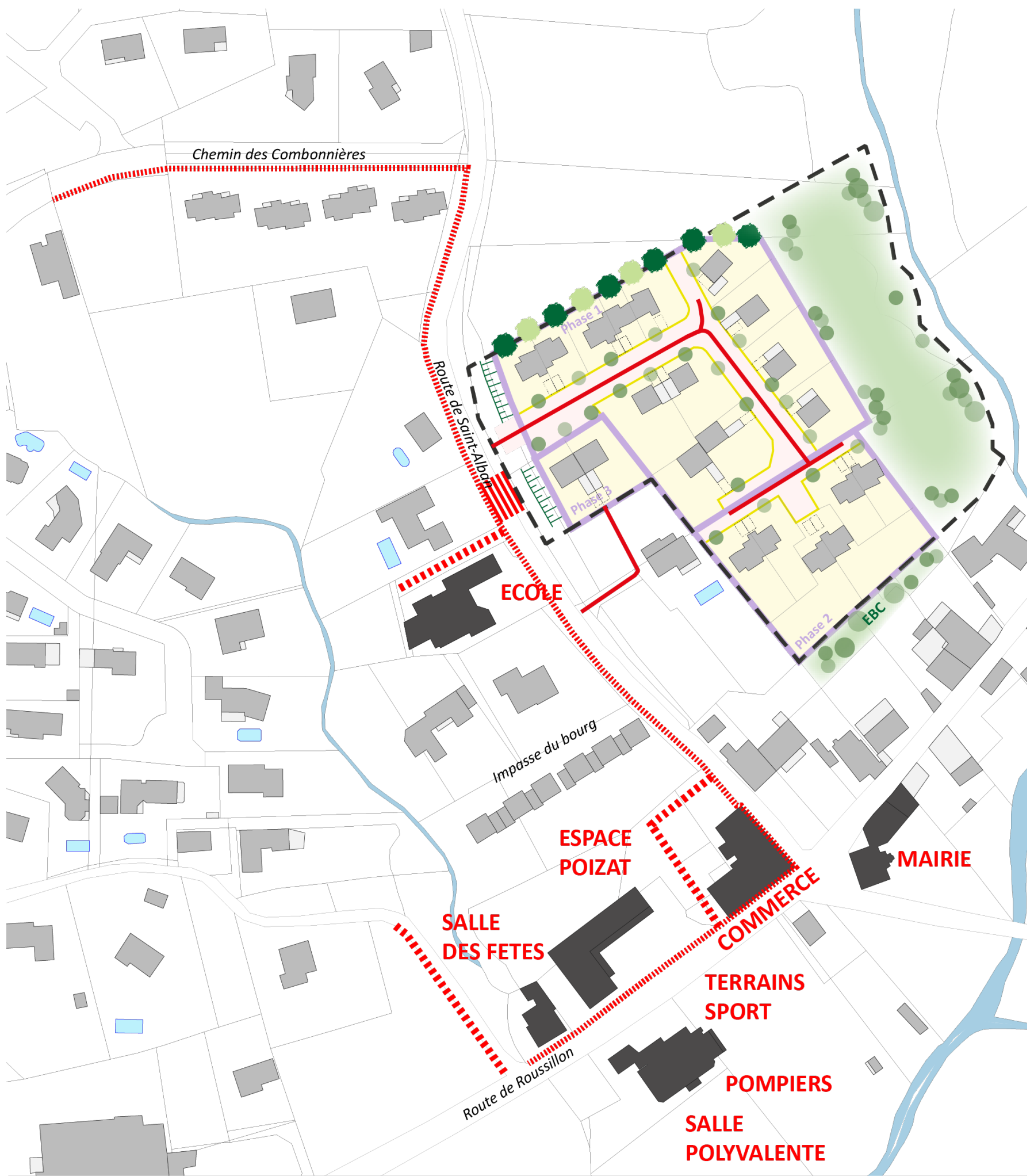
- Les espaces verts présents à l'Est, entre le ruisseau et les futures constructions, devront être maintenus.
- Une haie champêtre, bosquet ou bande boisée d'essences locales devra être plantée (largeur d'environ 3m) en limite nord de l'opération afin d'assurer une transition paysagère de qualité avec l'espace agricole.
- L'ensemble du secteur sera raccordé sur le réseau d'eaux usées collectif, condition exclusive pour l'aménagement de la zone. La partie sud devra être raccordée **par gravité** sur le réseau de la route du Pré Gelé.
- Les matériaux locaux, les essences végétales locales seront privilégiés dans les aménagements paysagers collectifs et individuels.

- **Densité :**

- Surface globale de 12.000m² (hors zone de glissement)
- Surface utile pour l'habitat de 10 à 11.000m² pour 21 logements, soit une moyenne d'environ 500m²/logt. économes en espace et compatibles avec les prescriptions du SCOT (20 logts / Ha).












- **Principe d'aménagement et de construction :**

- Les accès aux parcelles seront obligatoirement **regroupés 2 par 2** avec stationnement ou abri couvert **en bordure de chaussée dans une bande maximale de 7m** qui constituera un espace intermédiaire entre domaine public et domaine privé, sans retrait requis pour les portails.
- L'accessibilité de plain-pied devra être possible pour toutes les parcelles par le choix des cheminements piétons malgré la pente générale du site.
- Les clôtures sur rue, chemins piétons et jardin public seront **végétalisées**, et limitées à **1.50m de hauteur** : La partie maçonnée éventuelle n'excédera pas 0.30m de haut surmontée d'un grillage éventuel de 1.20m maximum.
- Les parcelles hors emprise des constructions devront être végétalisées sur **50%** de leur surface au minimum.
- L'orientation des constructions sera **nord-ouest/sud-est, parallèles et intégrée à la pente** à l'image des anciennes habitations et pour bénéficier d'un contexte énergétique favorable. L'orientation sud sera privilégiée pour les pièces principales.
- Les constructions individuelles groupées seront impérativement **en R+1 sous la forme de maisons accolées 2 par 2 ou en bande**, avec décalage d'une ligne à l'autre et dans la pente pour bénéficier des perspectives sur le paysage. Sur la partie Est, les maisons seront impérativement en R+1 et pourront s'implanter librement en respectant les courbes de niveaux.
- Le recours à des énergies renouvelables est imposé et la conception bioclimatique des constructions s'efforcera de tendre vers le bâtiment passif.
- Les eaux pluviales seront gérées à la parcelle à l'exception du secteur en aléas de glissement faible **interdisant toute infiltration dans le sol** et pour lequel tous les lots concernés seront collectées (hors usage personnel sur la parcelle) par des canalisations donnant sur des fossés de drainage étanches paysagés vers le bassin de rétention.



LA CHAPELLE DE SURIEU - Le Bourg

3 - OAP 2/3 - Extension du Bourg - SCHEMA DE PRINCIPE

- | | | |
|--|--|---|
|  Équipements publics - services |  Périmètre de l'OAP |  Zone d'implantation du bâti |
|  Cheminement piéton |  Phase | Typologie préconisée |
|  Talus |  Voirie nouvelle à créer et à végétaliser |  Logements individuels |
| | |  Logements groupés |
| | |  Transition paysagère avec l'espace agricole à créer |
| | |  Espaces verts à maintenir |

OAP 3

CONSTRUCTIBILITE PARCELLE 232 SUR CD134

Cette Orientation d'Aménagement de Programmation concerne une parcelle stratégique pour le centre-bourg dans l'objectif d'un renforcement du maillage plus dense de cette zone (UA) regroupant les services et activités.

Elle fixe également des règles d'implantation pour la continuité de construction le long du CD et règlemente les accès pour rendre son aménagement résolument « urbain ».



Vue depuis le CD (sud-ouest)



Vue depuis le parking (sud)

Dans cet objectif, la parcelle desservie par tous les réseaux et raccordable sur le réseau d'assainissement public est classée en zone AU2 directement aménageable sous réserve du respect des dispositions énoncées ci-dessous : (voir traduction graphique sur le plan OAP2/3)

- Toute construction sera implantée dans une bande de **25m** depuis la limite de propriété sur le Chemin Départemental
- La construction sera en bande continue avec un minimum bâti de 50% du linéaire de la parcelle sur le CD
- La construction sera du type collectif ou habitat groupé ou jumelé pour un minimum de 5-6 logements et obligatoirement en R+1+comble aménageable avec un rez-de-chaussée rehaussé à 3.00m utiles pour rendre possible l'installation éventuelle d'un local commercial ou d'activité tertiaire. La hauteur maximale sera portée ainsi à 10m.
- La distance minimale de construction depuis la voie publique sera de 3m sur le CD ainsi que sur le chemin piéton. La construction est possible en limite latérale opposée.
- Compte-tenu de la présence d'une zone de glissement et règles afférentes (aléa faible), il n'est pas exigé de densité minimale qui sera induite par les règles précédentes.
- L'unique accès véhicules sera sur le CD134 avec un retrait de 5.00m ; le stationnement des véhicules sera intégralement à l'intérieur de la parcelle
- Un accès piétons sera impérativement trouvé sur la voie piétonne communale le long de la salle des fêtes
- Les clôtures sur la rue et sur la voie piétonne seront limitées à 1.50m de hauteur : La partie maçonnée éventuelle n'excédera pas 0.30m de haut surmontée d'un grillage éventuel de 1.20m maximum.
- Le reste de la parcelle au nord (hors emprise des constructions) devra être végétalisée sur 50% de sa surface au minimum.