

# P.L.U.

---

Plan Local d'Urbanisme

Modification simplifiée n° 1

Commune de **Saint Pierre de Chandieu**

## 3. Orientations d'aménagement et de programmation

---

Vu pour être annexé  
à la délibération d'Approbation  
de la modification simplifiée n° 1 du PLU  
en date du 18 septembre 2024.

Le Maire,  
Raphaël IBANEZ



**SAINT PIERRE  
DE CHANDIEU**  
*Village par nature*





Le code de l'urbanisme précise en particulier que :

**« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. ... »**

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° **Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;**
- 2° **Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;**
- 3° **Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;**
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° **Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. ... »

Outre ces dispositions, dans les zones d'aménagement concerté, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

- 1° **Définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer ;**
- 2° **Définir la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.**

## I. Le développement urbain « maîtrisé et de qualité »

La Municipalité a souhaité, dans le cadre de son projet, **assurer un développement urbain globalement maîtrisé, cohérent et valorisant**, qui prenne en compte l'enjeu de **la préservation d'un cadre de vie de qualité**. Le projet vise également à **favoriser une diversité de l'offre de logements**.

Les dispositions fixées pour les secteurs à enjeux portent sur l'Aménagement avec au préalable une partie générale.

**S'agissant de l'habitat**, la priorité a été donnée à l'urbanisation des « dents creuses » ou terrains résiduels contenus dans les enveloppes urbaines définies sur le bourg de Saint Pierre de Chandieu.

Ainsi, le parti d'aménagement des secteurs potentiellement urbanisables ou mutables s'adapte à leur localisation. Il retient principalement une diversification des typologies d'habitat en adéquation avec, la proximité des différents équipements, services et commerces, l'environnement (le site et le paysage au sens large), et les formes urbaines existantes sur les parcelles proches et/ou l'importance des opérations.

Les orientations d'aménagement et de programmation présentées dans les pages suivantes pour les secteurs à enjeux visent à :

- répondre aux différents besoins en logements par des typologies d'habitat définies par rapport à la situation du secteur et à ses caractéristiques, dans l'objectif de favoriser une mixité sociale et intergénérationnelle,
- développer des formes d'habitat économes en espaces (habitat groupé et petit collectif),
- valoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux paysagers liés au patrimoine bâti et naturel,
- promouvoir un urbanisme de projet, attaché, en interne des futures opérations, à une réflexion globale de type approche environnementale, concourant à une qualité soucieuse de la vie des habitants (usage et perception, en particulier).

Plus généralement, les projets devront assurer une cohérence avec les aménagements environnants existants, programmés ou identifiés par la Commune comme référent, en particulier par rapport à des aménagements publics récents par exemple tel que le modèle de mobilier urbain, y compris éclairage public.

## **Orientations générales applicables**

### **aux secteurs d'Orientations d'Aménagement et de Programmation pour le développement urbain et le renouvellement urbain**

#### **Déplacements**

Les principaux enjeux d'amélioration de la mobilité sur le territoire de Saint Pierre de Chandieu portent sur les modes doux et plus particulièrement sur les liaisons au sein même du centre-bourg. En effet, à l'échelle des déplacements sur l'ensemble du territoire communal ou avec les communes voisines, la voiture particulière reste encore le mode de déplacement dominant. S'agissant des vélos, les distances ne constitueraient forcément pas un frein. Toutefois, dans la vaste plaine (entre le bourg et le parc d'activités des Portes du Dauphiné par exemple), le trafic des automobiles et des poids lourds génère une insécurité malgré les aménagements réalisés sur la majorité des axes, et, pour le secteur Sud marqué par ses versants et un plateau vallonné, les dénivelés sont trop importants (entre Bourg et hameaux notamment). Pour les transports en commun, la densité de population n'est pas suffisante pour justifier à ce jour la création de liaisons bus à haut niveau de service susceptibles de rivaliser en performance avec la voiture particulière, tout comme une desserte ferroviaire.

Le véritable enjeu est donc de développer l'usage des modes doux (piétons en particulier mais aussi vélos et autres dont certains peuvent bénéficier d'une assistance électrique) sur les déplacements de courte portée, donc internes au centre-bourg déjà très étiré. La Commune et les opérations à développer devront donc œuvrer sur la création de cheminements nouveaux ou la sécurisation d'espaces dédiés reliant les diverses entités urbaines du territoire, sur la connexion et le prolongement de trottoirs ou de bandes cyclables, sur l'instauration de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, sur l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos, etc.

Ainsi, les modes doux devront être pris en compte dans chaque opération d'urbanisation quelque-soit sa vocation (habitat, équipements, commerces, artisanat) lors de la création d'aménagements de voirie et d'espaces verts ; une continuité devra être trouvée avec les aménagements existants ou à réaliser par la commune (créations de trottoirs, aménagement des emplacements réservés...). Cette prise en compte se déclinera aussi dans les bâtiments avec des locaux ou espaces de stationnement abrités et sécurisés des cycles.

#### **Gestion de l'eau**

##### Assainissement des eaux pluviales

Pour la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle après rétention est préconisée si la nature des sols le permet, sinon le rejet, après rétention, au milieu superficiel si sa capacité le permet, ou le cas échéant, au réseau collecteur « eaux pluviales » existant avec un débit de fuite limité conforme à celui fixé dans le règlement pluvial de la Commune et compatible avec la capacité du système. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés, les toitures végétalisées le cas échéant, etc.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera recherchée, c'est à dire notamment en aérien (noues et bassin d'infiltration paysager plutôt que canalisations et réservoir).

##### Assainissement des eaux usées :

Les eaux usées doivent être obligatoirement rejetées dans le réseau d'assainissement collectif.

## Eau potable

L'ensemble des secteurs à construire, urbaniser, ou renouveler, est desservi par le réseau d'alimentation en eau potable.

## **Gestion de l'énergie**

Les projets doivent favoriser un habitat bioclimatique, peu consommateur en énergie privilégiant les apports solaires.

L'objectif de réaliser des bâtiments basse consommation induit des implantations bâties et des dispositifs architecturaux facilitant les économies d'énergie en hiver (chauffage) et en été (climatisation). Ainsi, il est préconisé :

- de réaliser des bâtiments les plus compacts possibles (moins de surface de déperdition),
- d'implanter les bâtiments en veillant à ce qu'ils ne produisent pas d'ombre portée les uns sur les autres,
- de favoriser des implantations de constructions avec des orientations Nord-Sud lorsque l'ordonnancement urbain le permet,
- d'organiser la distribution des logements avec un maximum d'exposition au Sud pour les pièces de jour,
- de concevoir des bâtiments économes en énergie (norme BBC Bâtiment Basse Consommation, isolation, consommation énergétique, ...),
- de recourir aux énergies renouvelables et aux énergies propres (géothermie, éolien, solaire, ...).

## **Performances environnementales générales**

La prise en compte des aspects environnementaux doit être intégrée de façon globale et générale dans les projets avec pour objectifs de :

- réduire les pollutions, la combustion d'énergie fossile et les GES Gaz à Effet de Serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- réduire la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie, plantations privilégiant une végétation adaptée au site, ...),
- limiter, trier et recycler les déchets de chantier et valoriser leur réutilisation,
- réduire à la source le volume des déchets ménagers (collecte sélective, tri...),
- valoriser les déchets organiques,
- intégrer et préserver la faune et la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...).

## I. Un développement urbain « maîtrisé et de qualité »

### Carte de localisation des secteurs d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP)



## Secteur 1 - « Bouvière » (AUa-AUb-AUoA1)

### Éléments de contexte

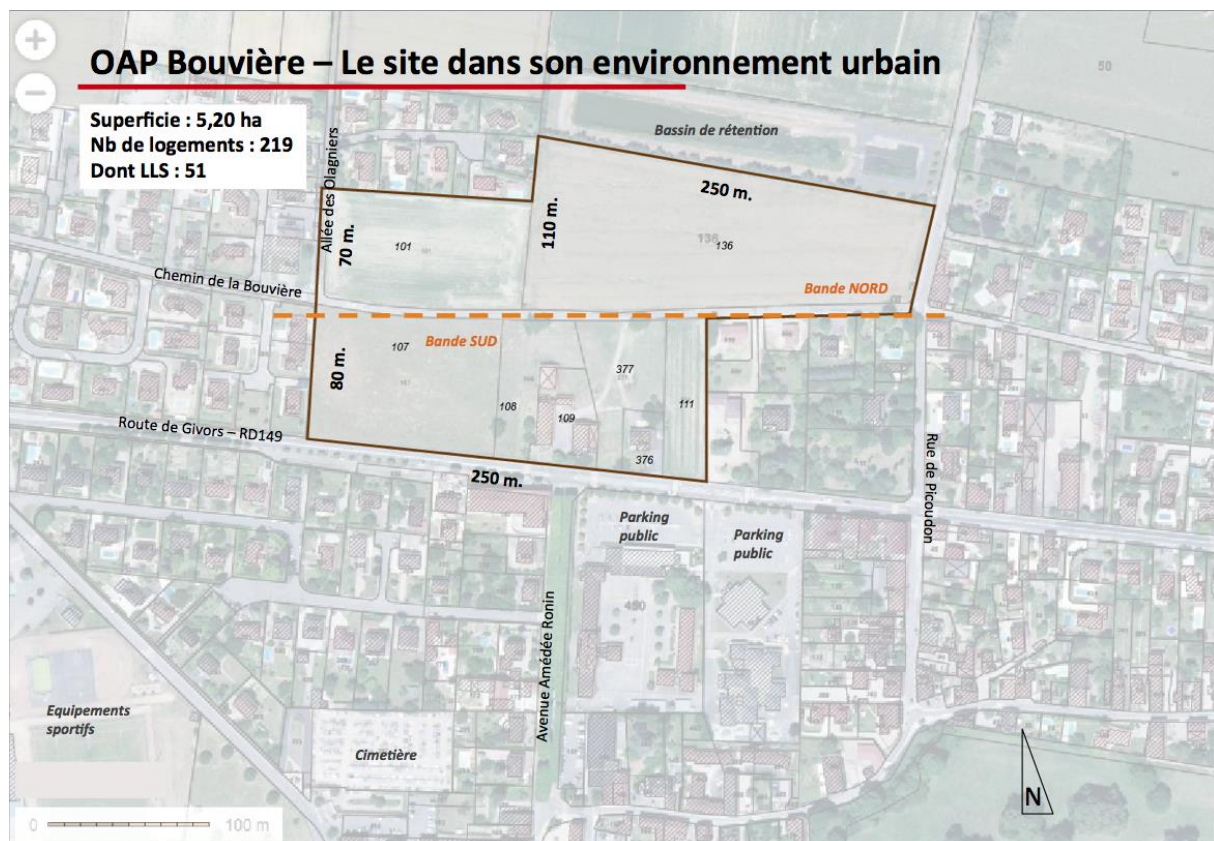
Le secteur de Bouvière se situe dans le prolongement du centre-bourg de Saint Pierre de Chandieu, au Nord de la route de Givors (RD149), axe routier structurant à l'échelle communale (classement sonore, catégorie 3).

La vocation agricole de ce vaste secteur a perduré jusqu'à présent dans un environnement désormais urbanisé : ensemble bâti formant siège agricole, parcelles en pré, cultures et vigne. Une parcelle donnant sur la RD149 a été détachée il y a déjà quelques années pour construire une maison ; elle abrite aujourd'hui un logement et un commerce.

Le secteur est partiellement concerné (Nord du chemin de Bouvière globalement) par un aléa faible d'inondation traduit réglementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable.

Le site concerné par l'OAP couvre une superficie d'environ 5,2 hectares ; il est partagé par le chemin de la Bouvière avec les caractéristiques décrites ci-dessus, définissant ainsi une bande Nord et une bande Sud.

Le foncier est privé.



Ce site est caractérisé par un léger dévers Nord / Nord-Ouest (pente inférieure à 2%) et un seuil plus marqué entre la plateforme de la RD149 et le site à aménager, en contrebas (+/- 1 mètre.). Le point bas se situe au niveau de l'allée des Olnagniers.

Actuellement, le site dispose de plusieurs accès :

- par deux accès privés depuis la RD149 (ferme et maison),
- par le chemin de la Bouvière qui traverse le site en part en part, chemin relié à la RD149, à l'Est par la rue de Picoudon et à l'Ouest par la rue du Stade.

La portion du chemin de la Bouvière qui traverse le site de l'OAP n'est pas aménagée, à l'exception d'un seuil matérialisé au contact du quartier d'habitat pavillonnaire Ouest : rétrécissement de chaussée et sens de circulation prioritaire. Ce chemin partage le site en deux larges bandes, une au Sud du chemin et l'autre au Nord de ce même chemin.

En l'état actuel, le caractère ouvert et la persistance de motifs paysagers ruraux (alignement de fruitiers le long du chemin, lignes de pieds de vigne sur une parcelle en lanière) sont repérés.

Toutefois, à la périphérie immédiate du site, le débouché de l'avenue Amédée Ronin sur la route de Givors en vis-à-vis de la cour de la ferme, constitue un élément urbain et paysager intéressant :

- liaison structurante entre la RD149 et le pôle commercial et de services du centre-bourg,
- distribution de plusieurs équipements,
- processus de densification du tissu urbain le long de cet axe et au niveau de carrefour avec la RD149,
- mail arboré, souligné par un double alignement de platanes et un dimensionnement généreux de l'espace public : chaussée, accotements paysagers et allées modes doux,
- effet de perspective intéressant vers le site de l'OAP.

On note aussi la volonté de marquer deux seuils forts le long de la RD149 pour souligner la portion correspondant au centre-bourg, aménagée avec un terre-plein central.

En rive Sud de la voie et aux angles des deux carrefours existants (avenue Amédée Ronin et rue de Picoudon), deux opérations de logements ont les caractéristiques suivantes :

- immeubles en équerre sur le carrefour,
- implantation à l'alignement,
- R+2+C avec un niveau supplémentaire aux angles des carrefours.

Les limites du site sont hétérogènes et le rapport avec le tissu pavillonnaire différent pour la bande Sud et la bande Nord.

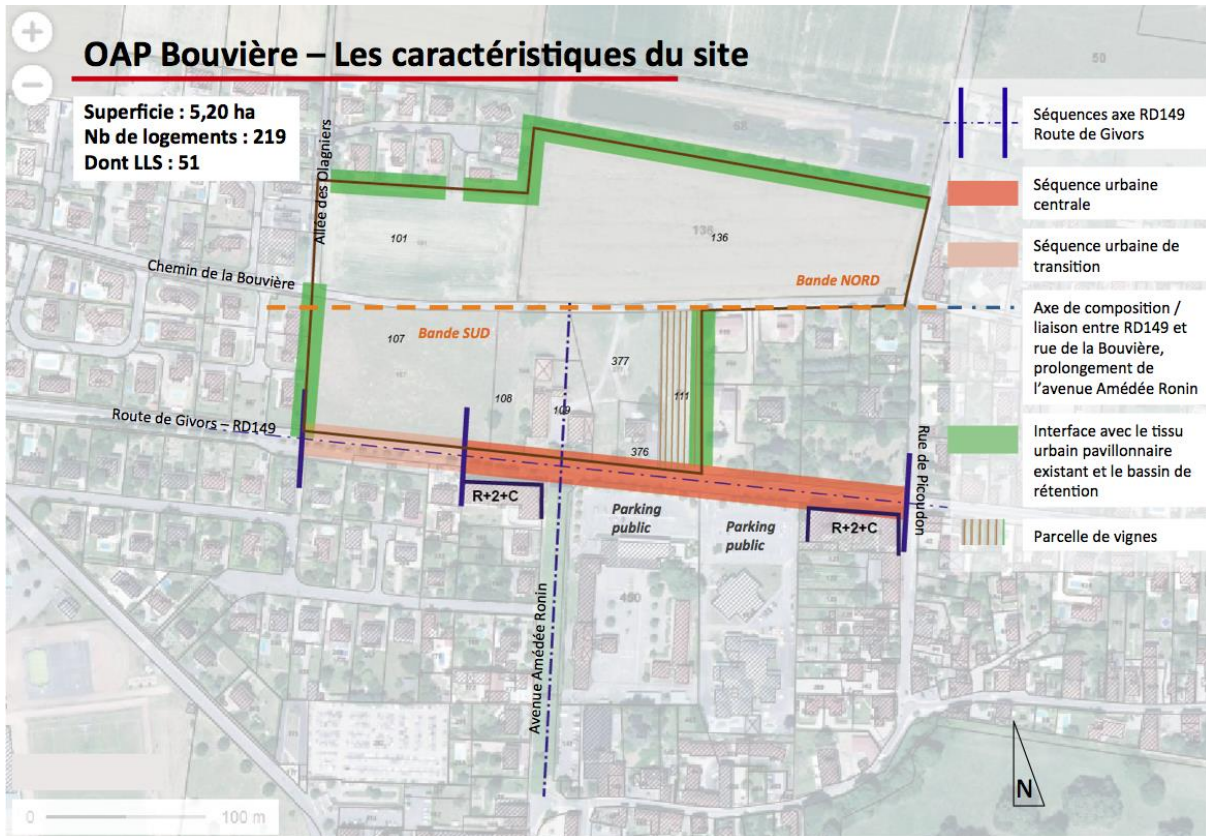
Pour la bande Sud :

- linéaire d'environ 250 mètres le long des deux voies qui la délimite : route de Givors au Sud et chemin de la Bouvière au Nord,
- vis-à-vis avec la place publique de stationnement entre les écoles et la RD149 (capacité de stationnement totale =145 places organisée en trois aires),
- tissu pavillonnaire en limites séparatives Est et Ouest.

Pour la bande Nord :

- linéaire d'environ 370 mètres le long du chemin de la Bouvière qui la délimite au Sud,
- des voies communales en limites Est (rue de Picoudon) et Ouest (allée des OIagniers),
- tissu pavillonnaire en limite Nord-Ouest, qui dispose d'un débouché possible vers le site à aménager,
- haie champêtre au Nord qui masque un bassin de stockage des eaux de ruissellement, avec à l'arrière les parcelles agricoles.

Par sa localisation et son ampleur, le secteur d'OAP occupe une place stratégique, à l'interface du centre-bourg et des quartiers résidentiels environnants, et en façade sur la route de Givors, axe routier et urbain majeur de la commune.



*Chemin de la Bouvière (bande SUD)*



*Chemin de la Bouvière*



*Carrefour Chemin de la Bouvière / allée des Olnagniers (bande NORD)*



*Vignes, depuis le chemin de la Bouvière*



*Allée des Olnagniers*



*Route de Givors - RD149 (en allant vers l'ouest)*



*Route de Givors - RD149 (en allant vers l'ouest)*



*Route de Givors - RD149 (en allant vers l'est)*



## Orientations

Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- la constitution d'une façade urbaine active et qualitative le long de la route de Givors (RD149),
- le confortement équilibré du centre-bourg de Saint Pierre de Chandieu, en conciliant compatibilité avec les objectifs du SCOT et cohérence avec l'environnement urbain et paysager.

Lors de l'aménagement de ce secteur, seront respectées notamment :

- les dispositions fixées au Règlement du PLU liées au risque Bi1 ;
- les prescriptions liées au classement sonore de la RD149 (route de Givors).

## Les orientations en matière d'aménagement

### Une façade urbaine qualitative sur la route de Givors

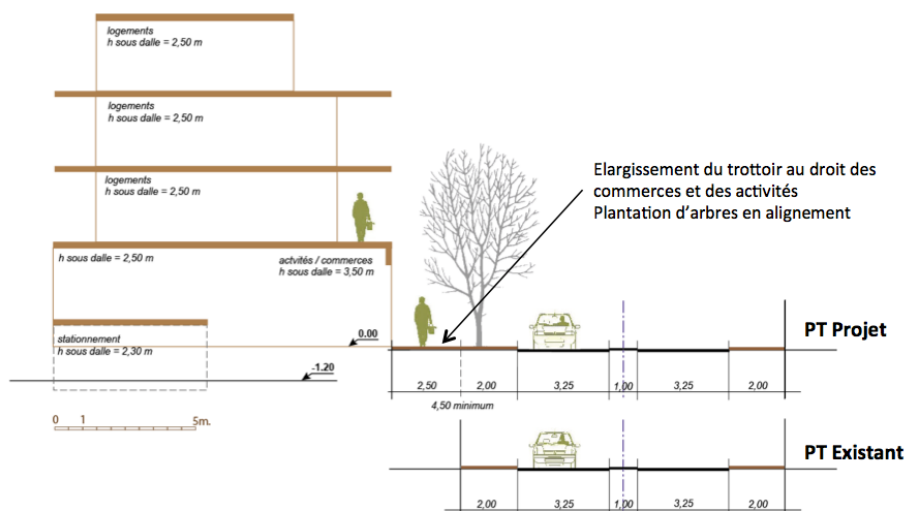
Les principes proposés s'appuient sur les différentes séquences qui caractérisent le tronçon :

- La séquence urbaine centrale englobe l'opération de logements, sur un linéaire d'environ 150 mètres,
- La séquence urbaine de transition se déroule à l'Ouest sur un linéaire d'environ 100 mètres.

L'objectif recherché est d'améliorer la qualité des ambiances et la valeur d'usage de cette voie structurante dans sa situation de traversée de bourg.



## OAP Bouvière – Profil A RD149 séquence urbaine centrale



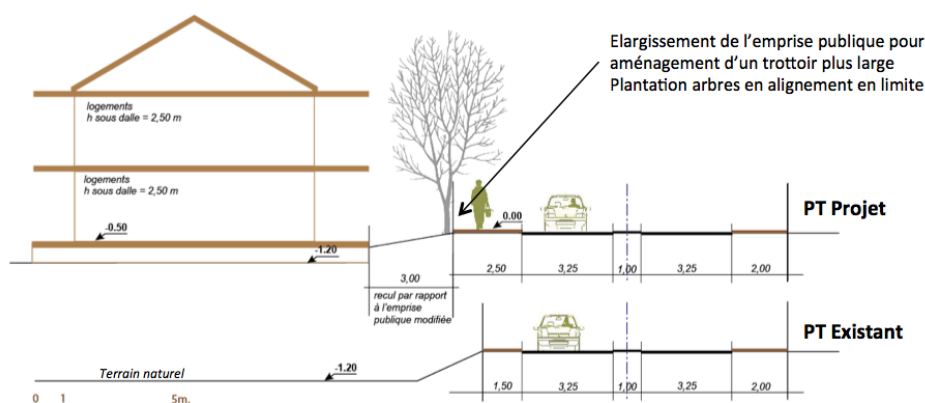
### Séquence urbaine centrale :

- élargissement de l'espace public en rive Nord de la RD149 (voir profil en travers A) : définition d'une plateforme à l'altimétrie de la voie existante, pour faciliter la mise en place d'un RDC actif en prévoyant l'espace nécessaire à la distribution des activités le cas échéant ;
- maintien du principe d'un terre-plein central : gestion des tourne-à-gauche et facilitation du franchissement de la voie par les piétons ;
- plantation d'arbres en alignement ;
- implantation des nouvelles constructions à l'alignement de l'espace public ;
- traitement architectural soigné des façades à l'alignement pour atténuer les linéaires ;
- épannelage : R+2 principalement à R+2+attique ponctuellement.

### Séquence urbaine de transition :

- élargissement de l'espace public en rive Nord de la RD149 (voir profil en travers B) : redimensionnement de la bande modes doux, traitement paysager d'accompagnement ;
- plantation d'arbres en alignement ;
- implantation du bâti en retrait de l'espace public ;
- épannelage : R+1+comble à R+1.

## OAP Bouvière – Profil B RD149 séquence urbaine de transition

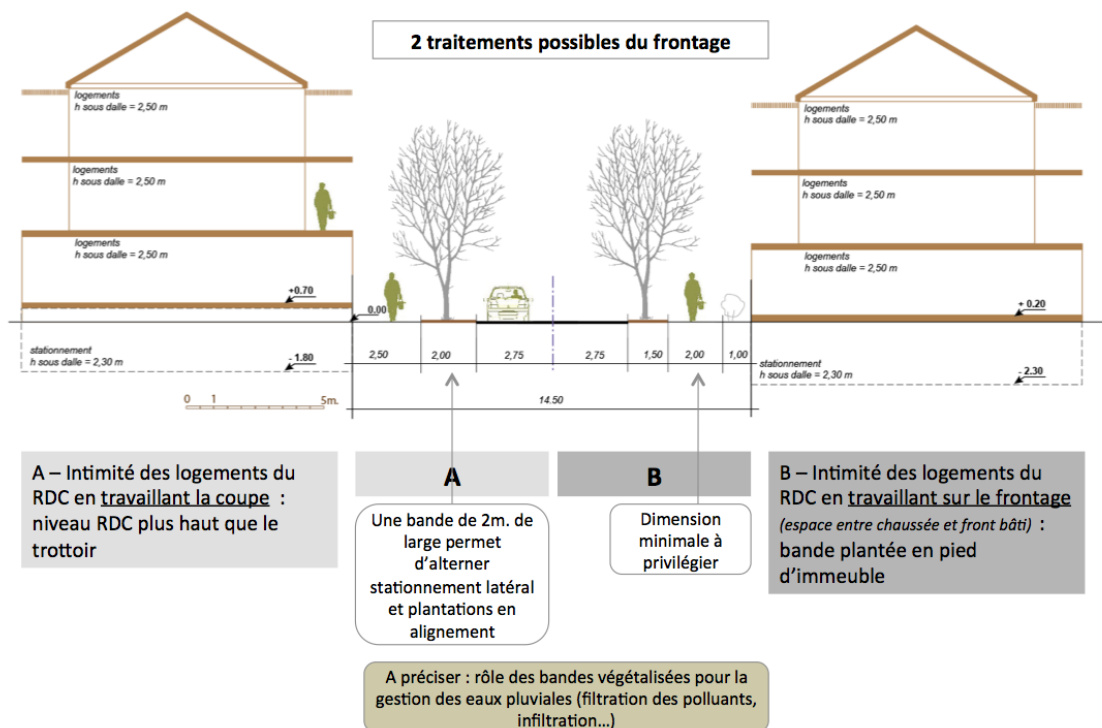


## Une armature viaire hiérarchisée pour améliorer les liaisons entre les différents quartiers

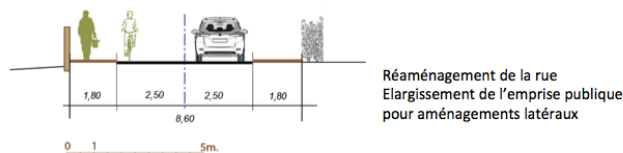
Actuellement l'inter-distance entre les deux carrefours qui relient le chemin de la Bouvière à la route de Givors est de 640 mètres. Afin de remédier à cette situation défavorable aux échanges entre les quartiers existants et avec le secteur à aménager, l'armature viaire principale s'organise ainsi :

- création d'une nouvelle rue entre la RD149 et le chemin de la Bouvière selon un axe prolongeant l'avenue Amédée Ronin (voir profil en travers C). Par son dimensionnement et son traitement, elle aura les qualités urbaines et paysagères de l'avenue existante. Aux abords du nouveau carrefour, le bâti délimitera les abords de la voie.
- aménagement du chemin de la Bouvière pour adapter son profil en travers de la voie aux futurs usages riverains (voir profil en travers D) : liaison inter-quartiers et distribution des secteurs d'habitat.

### OAP Bouvière – Profil C Prolongement avenue Amédée Ronin



### OAP Bouvière – Profil D Chemin de la Bouvière



A l'exception du prolongement de l'avenue Amédée Ronin, aucune autre voirie ouverte à la circulation publique ne peut déboucher sur la RD149 dans le périmètre de l'OAP.

Une armature viaire secondaire assure la desserte dans l'épaisseur du site (voir schéma de principe), en greffe sur la voirie existante ou en attente. Les parcelles constructibles, quelle que soit la forme urbaine projetée, seront desservies à partir de cette armature. Les voies peuvent prendre des formes différentes selon leur situation et le degré de leur caractère privatif, en privilégiant le partage de l'espace public entre les véhicules motorisés, les piétons et les cycles (cf. zone de rencontre) : rues, courées...

Pour faciliter les liaisons piétonnes entre les différents quartiers, l'armature viaire principale comprend des trottoirs ou des allées dédiés aux modes doux. Des débouchés piétons le long de la RD149 sont possibles dans le prolongement de la voirie secondaire.

## Des formes urbaines diversifiées

A l'échelle du périmètre de l'OAP, la diversité des formes urbaines permet la constitution d'un quartier qui s'insère dans son environnement urbain, répond aux objectifs de densité du SCOT et propose des logements pour différents types de ménage.

Chaque logement disposera d'un espace extérieur : jardin pour les logements en RDC et balcon/terrasse pour les logements en étage.

### Des petits collectifs pour la séquence urbaine centrale :

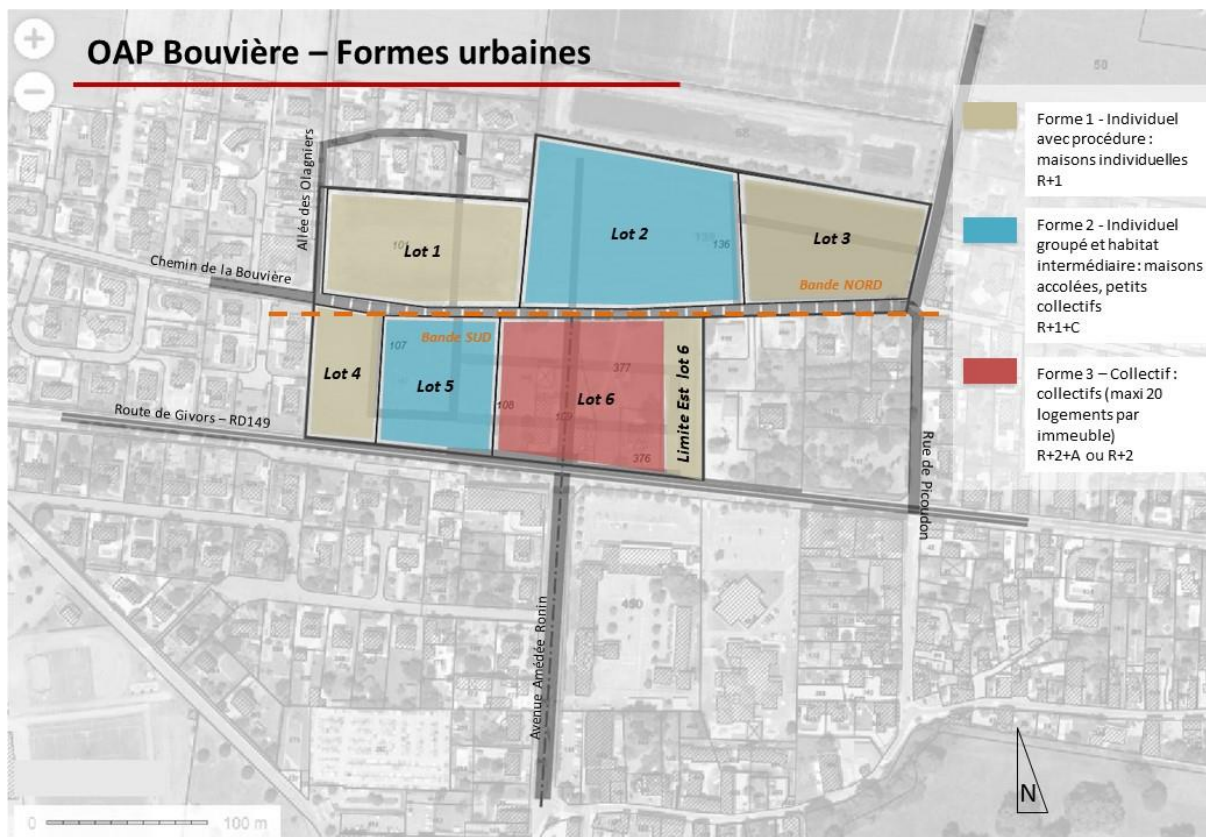
- R+2+attique ou toiture-terrasse aménagée ou utilisable en totalité ou partie, avec les logements en étages et pied d'immeuble actif (commerces, services), le long de la route de Givors (RD149) ; 20 logements maxi par immeuble,
- R+2 l'intérieur ; 12 logements maxi par immeuble,
- R+1 très ponctuel, en limite Est au contact du tissu pavillonnaire existant,
- densité moyenne recherchée: 80 logements par hectare à l'échelle de l'ilot aménagé (lots cessibles, espaces de distribution, espaces libres).

### Un habitat individuel sur des lots libres :

- au contact du tissu pavillonnaire existant,
- R+1 maxi,
- densité moyenne recherchée: 15 logements par hectare à l'échelle de l'ilot aménagé (lots cessibles, espaces de distribution).

### Des formes intermédiaires entre deux :

- petits collectifs R+1 maxi ; 6 à 8 logements par immeuble,
- individuel accolé en bande R+1 maxi,
- densité moyenne recherchée: 40 à 60 logements par hectare à l'échelle de l'ilot aménagé (lots cessibles, espaces de distribution).

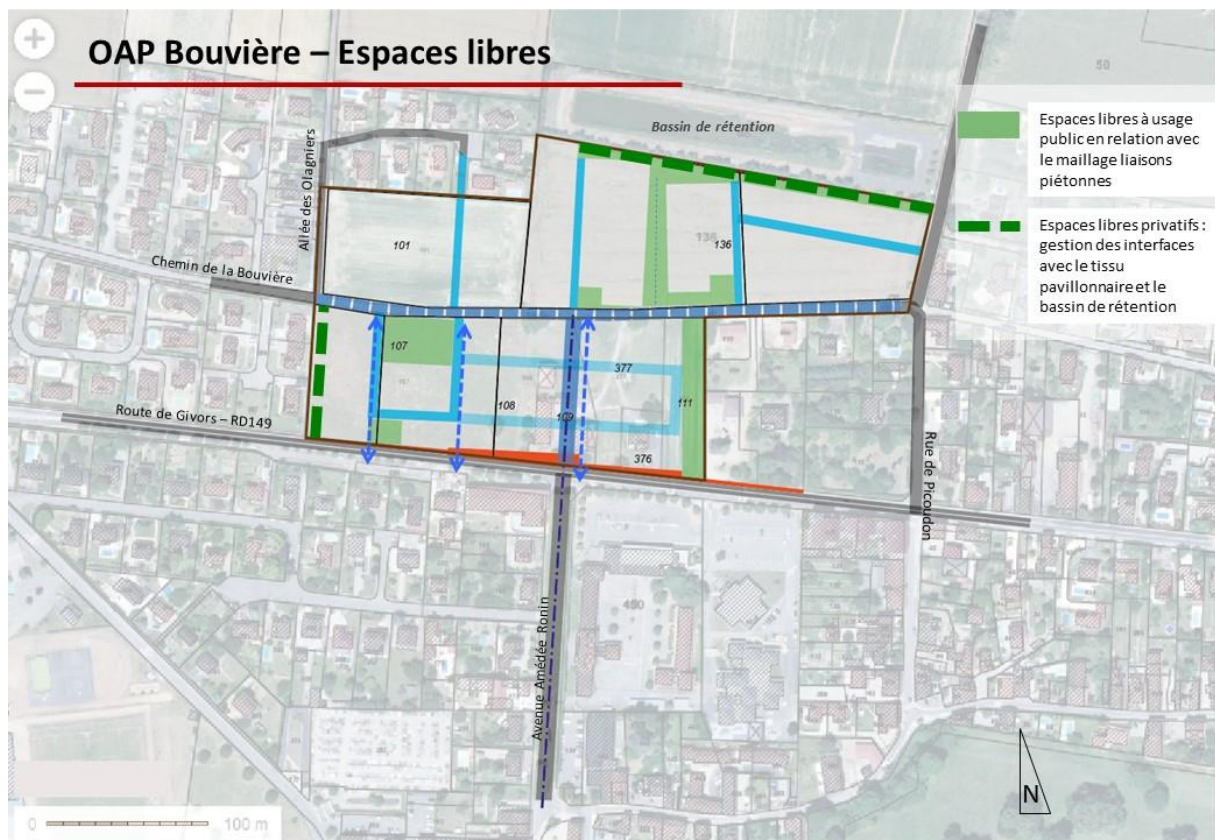


## Des espaces libres diversifiés en accompagnement, publics ou privés

Un espace vert de proximité ouvert au public est prévu le long du chemin de la Bouvière. Ses dimensions et son aménagement favoriseront la convivialité et les échanges à l'échelle du voisinage : jeux d'enfants, etc...

A l'intérieur des lots cessibles, des bandes paysagées permettent de traiter les interfaces entre les constructions, vis-à-vis des limites séparatives ou en limite des espaces publics :

- sur la lanière de vignes (limite Est, bande Sud),
- en limite séparative Ouest,
- le long de la limite avec le bassin de collecte des eaux de ruissellement,
- au cœur de l'ensemble de logements intermédiaires.



## Les orientations en matière de programmation

### **Une façade urbaine active sur la route de Givors**

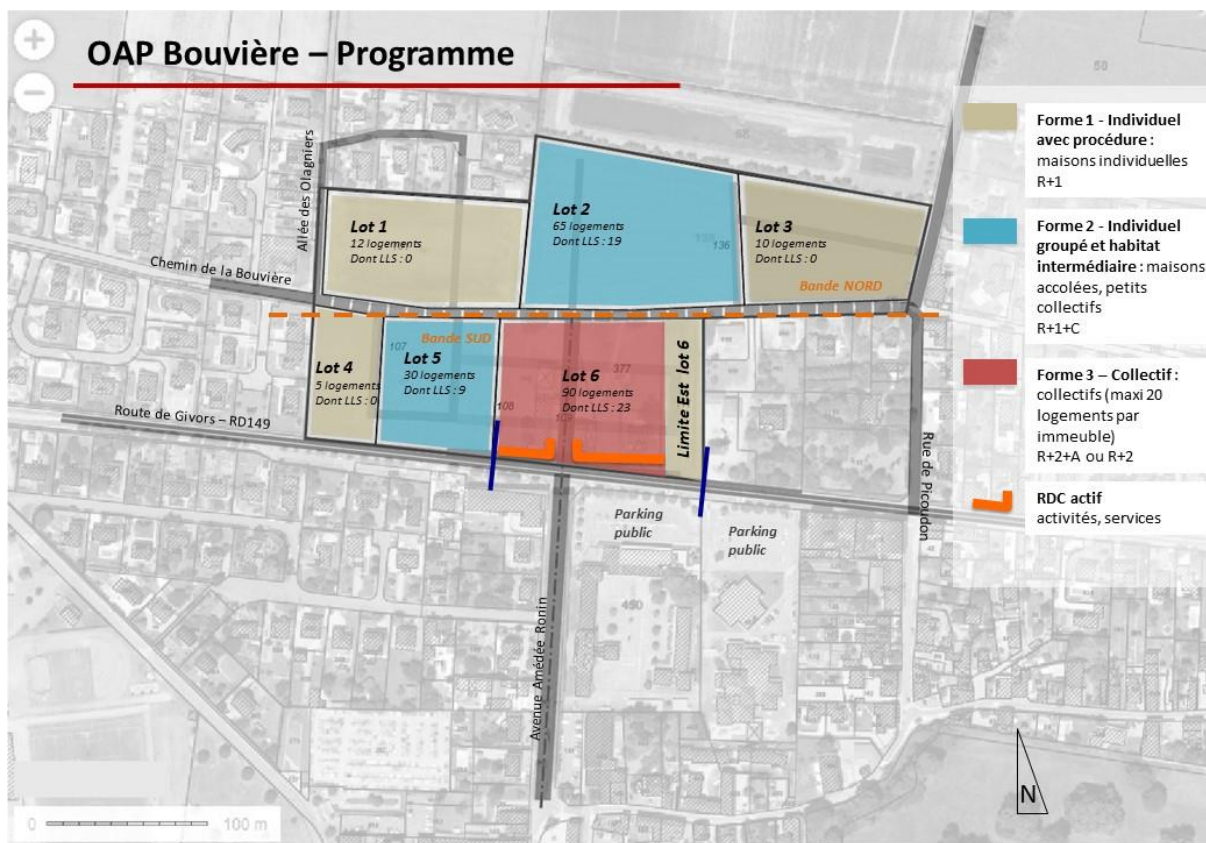
L'objectif est d'animer la façade urbaine et de compléter l'offre commerciale et de services existante, en prévision de l'évolution démographique liée à l'augmentation du nombre de logements.

Le linéaire actif sera localisé de façon prioritaire au niveau du nouveau carrefour entre la RD149 et l'avenue Amédée Ronin prolongée, dans la séquence urbaine centrale.

### **Un parc de logements diversifié pour consolider progressivement la vocation résidentielle du centre-bourg**

Au terme de l'aménagement, le programme prévoit la création d'un maximum de 210 logements proposant une qualité d'habiter exemplaire notamment quant aux espaces privatifs extérieurs proposés en continuité de chaque logement, à l'intimité des logements et à la convivialité des espaces collectifs:

- 85 logements en petits collectifs,
- 95 logements en habitat intermédiaire,
- 30 logements individuels sur lot libre.



Afin de satisfaire les objectifs de mixité sociale et répondre aux besoins, les logements locatifs aidés représentent à minima 25 % du parc de logements à créer, la granulométrie des logements sera précisée en phase pré-opérationnelle et équilibrée à l'échelle du périmètre de l'OAP (T2, T3 et T4).

Le tableau suivant est donné à titre indicatif : répartition du programme de logements par lot. La numérotation est indépendante du phasage.

	Zonage PLU	Nb de logements	Nb de niveaux	Forme urbaine	Types	Mixité sociale
Lot 1	AUb	12	R+1	Individuel libre		Accession
Lot 2	AU	65	R+1	Intermédiaire	T2, T3, T4	Accession et locatif aidé
Lot 3	AU	10	R+1	Individuel libre		Accession
Lot 4	AUb	5	R+1	Individuel libre		Accession
Lot 5	AUa	30	R+1 et R+2	Intermédiaire	T2, T3, T4	Accession et locatif aidé
Lot 6	AUa	85	R+2+attique / combles à R+1 en limite Est	Petit collectif et intermédiaire, ou individuel ponctuellement en limite Est	T2, T3, T4	Accession et locatif aidé
		3				

### Une gestion mixte des besoins en stationnement

Les besoins en stationnement des activités implantées le long de la RD149 seront assurés par des places créées dans le cadre de l'opération de construction avec possibilité de mutualisation de certaines places affectées aux logements, ainsi que des places ouvertes au public au droit des voies, mais aussi des places publiques de stationnement existantes ou à aménager à la périphérie immédiate de l'OAP. Les besoins en stationnement des logements sont organisés en dehors des voies ouvertes à la circulation publique, à l'exception des courrées.

Pour les lots situés dans la bande Sud :

	Zonage PLU	Nb de logements	Forme urbaine	Gestion des besoins en stationnement
Lot 4	AUb	5	Individuel libre	sur la parcelle
Lot 5	AUa	30	Indivuel accolé Petit collectif	sur la parcelle sur la parcelle à l'échelle de l'opération, en surface et en sous-sol <i>locatif aidé : 1 seule place par logement exigible</i>
Lot 6	AUa	85 + 3	Petit collectif + Individuel libre	sur la parcelle à l'échelle de l'opération, en surface et en sous-sol <i>locatif aidé : 1 seule place par logement exigible</i>

Pour les lots situés dans la bande Nord concernée par le risque Bi :

	Zonage PLU	Nb de logements	Forme urbaine	Gestion des besoins en stationnement
Lot 1	AUb	12	Individuel libre	sur la parcelle
Lot 2	AU	65	Indivuel accolé Petit collectif	sur la parcelle sur la parcelle à l'échelle de l'opération, en surface <i>locatif aidé : 1 seule place par logement exigible</i>
Lot 3	AU	10	Individuel libre	sur la parcelle

## Secteur 2 - « Picoudon » (Ua0A2)

### Éléments de contexte

Le secteur de Picoudon se situe en limite du centre bourg de Saint Pierre de Chandieu, au Nord de la route de Givors (RD149), axe routier structurant à l'échelle communale (classement sonore, catégorie 3). Initialement ce secteur était occupé par une maison bourgeoise avec dépendance, installée au milieu de son parc, situation qui a perduré jusque dans les années 1980. Au nord de la maison bourgeoise, une dépendance a été démolie pour permettre la construction de deux maisons individuelles.

Le secteur est concerné par un aléa faible d'inondation traduit réglementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable.

Ce secteur très partiellement bâti couvre une superficie d'environ 0,77 ha. Il dispose d'une offre foncière stratégique à l'angle du carrefour rue de Picoudon / route de Givors : parc de la maison bourgeoise d'une superficie de 0,29 ha. Le foncier est privé.

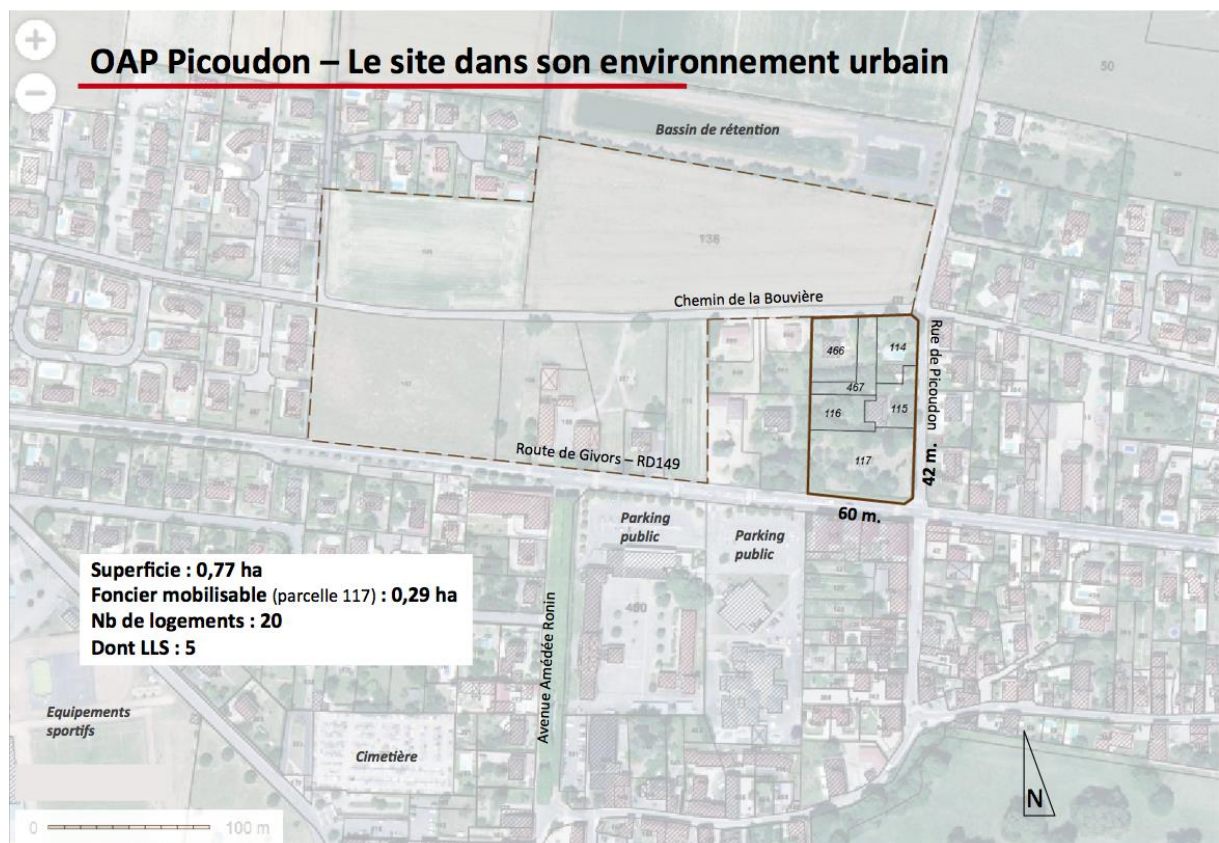
Ce site est globalement plat entre la RD149 et le chemin de la Bouvière.

Actuellement le site a plusieurs accès :

- deux accès privés depuis la rue de Picoudon,,
- un accès privé sur le chemin de la Bouvière.

Le chemin de Picoudon dispose d'un trottoir aménagé à l'Est, le long du tissu pavillonnaire.

Les limites du site sont majoritairement soulignées par des murs de clôture pleins sans intérêt particulier, sauf au droit de la parcelle 115 (cour de la maison bourgeoise) - murs avec ferronnerie et portails, et le long de la parcelle 117 - mur ancien (chemin du Picoudon). Le long de la RD149, une haie végétale composée de persistants limite le parc.

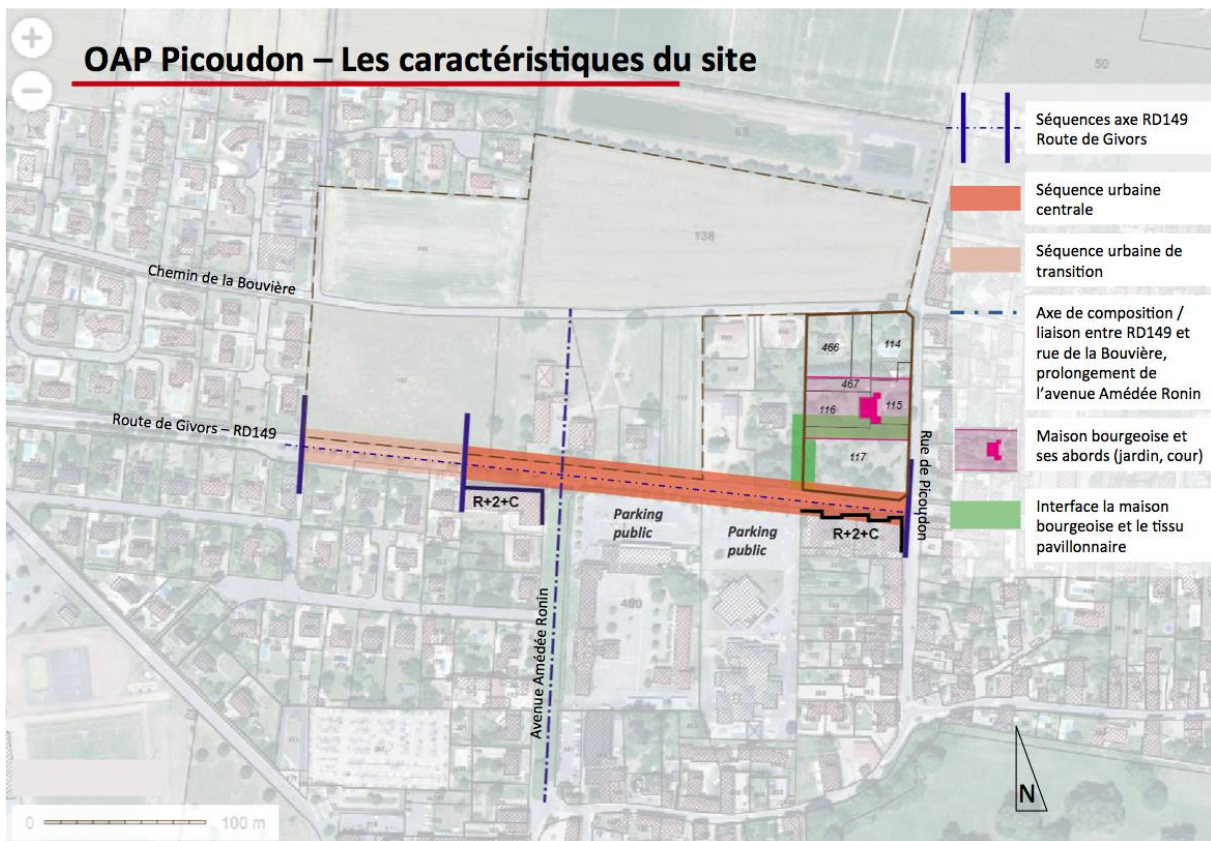


En périphérie du site, le long de la RD149, on note la volonté de marquer un seuil fort le long de la RD149 pour souligner la portion correspondant au centre-bourg, aménagée avec un terre-plein central.

Au Sud de la route de Givors, le carrefour avec la rue de Picoudon est marqué par une opération de logement avec les caractéristiques suivantes :

- immeubles en équerre sur le carrefour,
- implantation à l'alignement,
- R+2+C avec un niveau supplémentaire à l'angle du carrefour.

Par sa localisation, le secteur d'OAP occupe une place stratégique, à l'interface du centre-bourg et des quartiers résidentiels environnants, et en façade sur la route de Givors, axe routier et urbain majeur de la commune.



Route de Givors – RD149 (en allant vers l'ouest) carrefour avec rue de Picoudon



Route de Givors – RD149 (en allant vers l'ouest) : haie de persistants en limite de la parcelle 117



Rue du Picoudon vue depuis le carrefour avec la RD149



Rue du Picoudon – Clos parcelle 117



## Orientations

Les orientations et le programme de l'OAP2 sont complémentaires des dispositions développées pour l'OAP1.

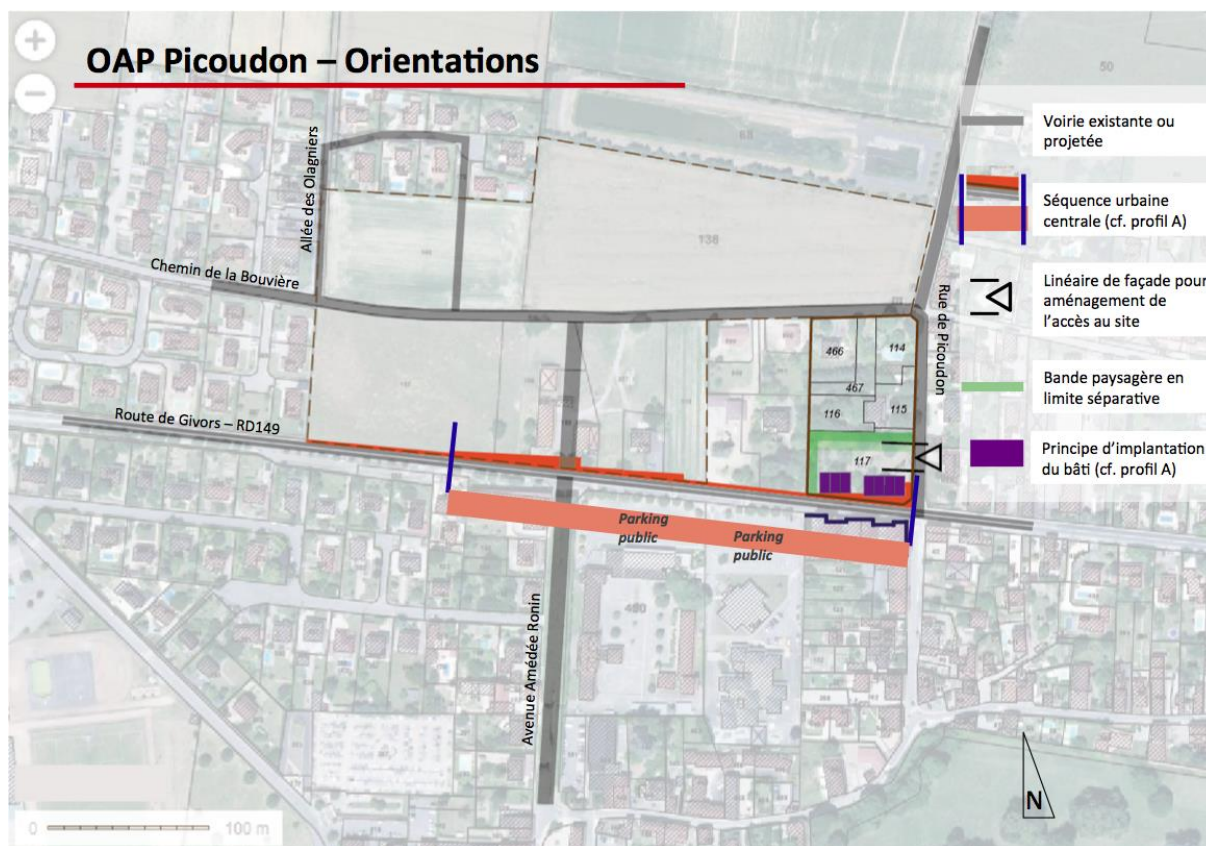
Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- la constitution d'une façade urbaine active et qualitative le long de la route de Givors (RD149),
- le confortement équilibré du centre-bourg de Saint Pierre de Chandieu, en conciliant compatibilité avec les objectifs du SCOT et cohérence avec l'environnement urbain et paysager.

Lors de l'aménagement de ce secteur, seront respectées notamment :

- les dispositions fixées au Règlement du PLU liées au risque Bi1 ;
- les prescriptions liées au classement sonore de la RD149 (route de Givors).

### Les orientations en matière d'aménagement



## Une façade urbaine qualitative sur la route de Givors

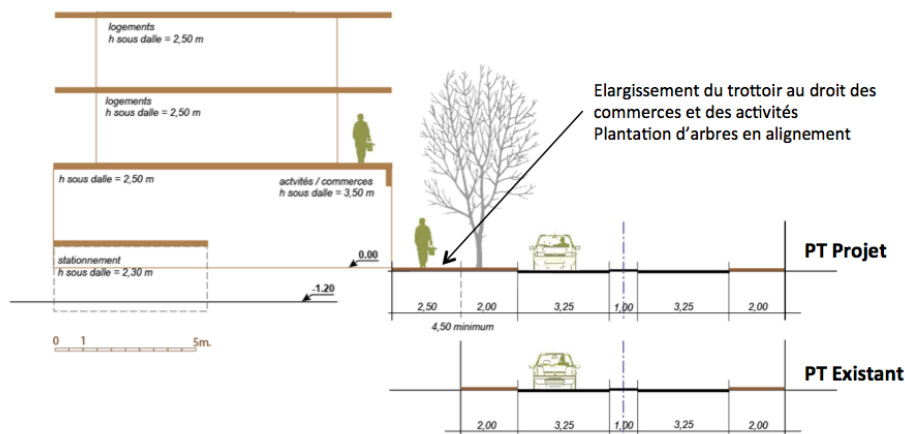
Les principes proposés s'appuient sur les différentes séquences qui caractérisent le tronçon. L'OAP2 constitue une des séquences sur le linéaire « centre-bourg » de la RD149.

Pour cette séquence, l'objectif recherché est d'améliorer la qualité des ambiances et la valeur d'usage de cette voie structurante dans sa situation de traversée de bourg.

Les principes suivants sont à mettre en œuvre :

- élargissement de l'espace public en rive Nord de la RD149 (voir profil en travers A) : définition d'une plateforme à l'altimétrie de la voie existante, pour faciliter la mise en place d'un RDC actif en prévoyant l'espace nécessaire à la distribution des activités le cas échéant et améliorer la visibilité du débouché de la rue de Picoudon au niveau du carrefour ;
- maintien du principe d'un terre-plein central : gestion des tourne-à-gauche et facilitation du franchissement de la voie par les piétons ;
- plantation d'arbres en alignement ;
- implantation des nouvelles constructions à l'alignement de l'espace public ;
- traitement architectural soigné des façades à l'alignement pour atténuer les linéaires ;
- épannelage : R+2+attique.

## OAP Picoudon – Profil A RD149 séquence urbaine centrale



## La préservation de la maison bourgeoise et de son environnement immédiat

Cette maison fait l'objet d'un repérage comme élément bâti remarquable au règlement du PLU.

L'aménagement du secteur devra être compatible avec la préservation et la mise en valeur de la maison bourgeoise avec sa cour (parcelle AO115) et son jardin à l'arrière (parcelle AO116). Le dispositif de clôture au droit de la cour sera maintenu et mis en valeur.

En complément de ces dispositions, une bande paysagère non constructible d'une largeur minimale de 5 mètres sera maintenue sur la parcelle AO117.

### La création d'un accès sur la rue de Picoudon

Pour les véhicules, un accès à la parcelle (AO117) à aménager sera aménagé sur le chemin de Picoudon. Sa largeur maximale est limitée à 5 mètres. Dans la mesure du possible, le mur de clôture existant sera maintenu (aspect et hauteur) ; le percement de l'accès sera soigné.

L'aménagement d'un ou plusieurs accès piétons sera possible le long de la route de Givors.

### Des petits collectifs

L'opération de logements doit participer au confortement du seuil urbain sur l'axe routier et urbain de la route de Givors ; les logements seront organisés sous la forme de petits collectifs.

- R+2 (+attique ou toiture-terrasse aménagée ou utilisable en partie), avec les logements en étages et pied d'immeuble actif (commerces, services) le long de la route de Givors (RD149) – des logements en rez-de-chaussée pourraient être aménagés à condition que le niveau habitable se situent au moins à +1,20 mètre du niveau du trottoir ; 20 logements maxi par immeuble ;
- densité moyenne recherchée : 80 logements par hectare à l'échelle de la parcelle à aménager.

Chaque logement disposera d'un espace extérieur, avec balcon/terrasse pour les logements en étage, le cas échéant, jardin pour les logements en RDC.

### Les orientations en matière de programmation

#### Une façade urbaine active sur la route de Givors

L'objectif est d'animer la façade urbaine et de compléter l'offre commerciale et de service existante, en prévision de l'évolution démographique liée à l'augmentation du nombre de logements.

En complément du linéaire actif à programmer au niveau du nouveau carrefour entre la RD149 et l'avenue Amédée Ronin prolongée (cf OAP1 « Bouvière ») et dans la mesure où cela participe à une répartition équilibrée à l'échelle du centre-bourg, des locaux d'activité pourront être prévus en rez-de-chaussée.

#### Des petits collectifs pour consolider la vocation résidentielle du centre-bourg

Au terme de l'aménagement, le programme prévoit la création de 20 logements en petits collectifs.

Afin de satisfaire les objectifs de mixité sociale et répondre aux besoins, les logements locatifs aidés représentent à minima 25 % du parc de logement à créer, la granulométrie des logements sera précisée en phase pré-opérationnelle et équilibrée en tenant compte des opérations prévues pour l'OAP1 « Bouvière » (T2, T3 et T4).

Le tableau suivant est donné à titre indicatif : répartition du programme de logements.

Zonage PLU	Nb de logements	Nb de niveaux	Forme urbaine	Types	Mixité sociale
UA	20	R+2+attique	Petit collectif	T2, T3, T4	Accession et locatif aidé

#### Une gestion mixte des besoins en stationnement

Les besoins en stationnement des activités implantées le long de la RD149 seront assurés par mutualisation des places publiques de stationnement existantes à la périphérie immédiate de l'OAP.

Les besoins en stationnement des logements sont organisés sur la parcelle, en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

Zonage PLU	Nb de logements	Forme urbaine	Gestion des besoins en stationnement
UA	20	Petit collectif	sur la parcelle, en surface et en sous-sol <i>locatif aidé : 1 seule place par logement exigible</i>

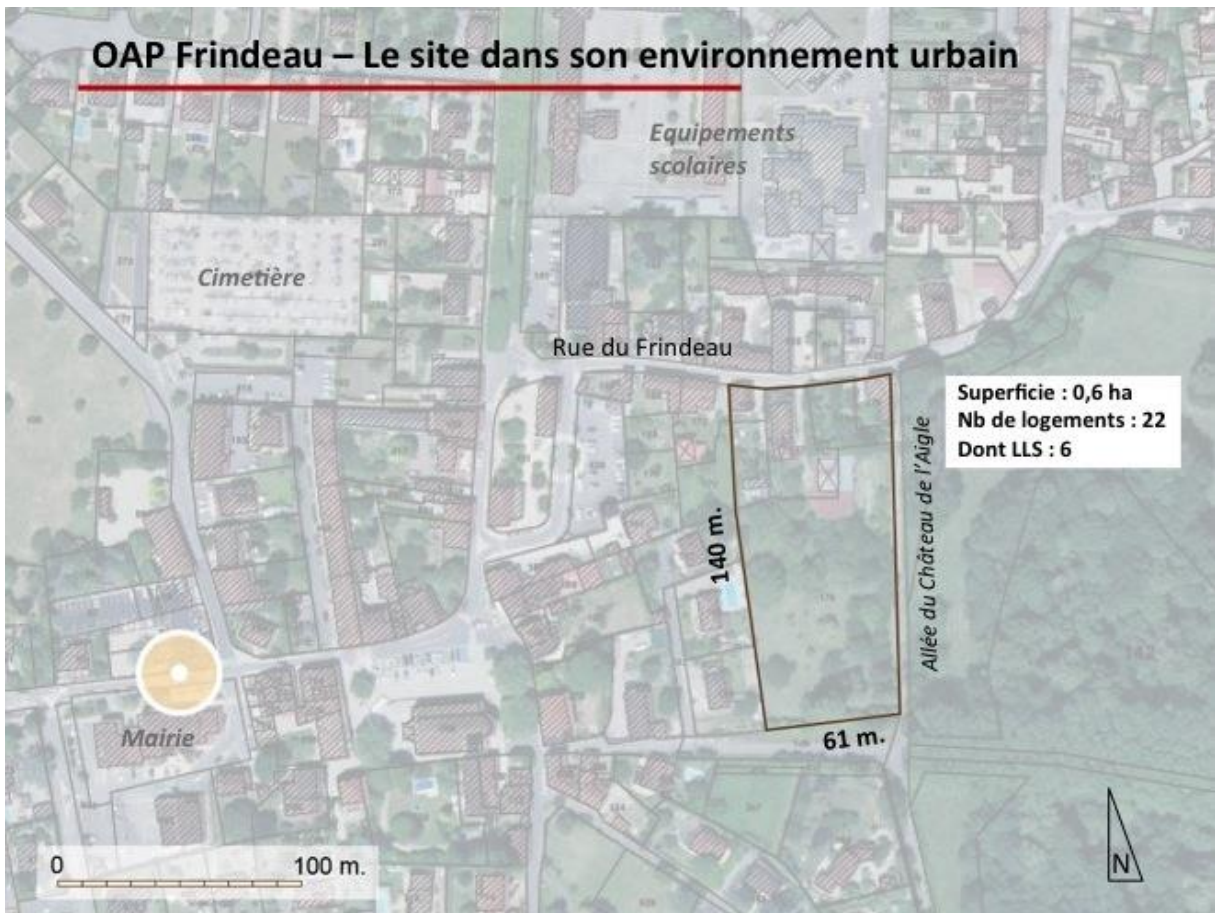
## Secteur 3 - « Frindeau » (AUab0A3)

### Éléments de contexte

Le secteur de Frindeau se situe dans le centre bourg de Saint Pierre de Chandieu, en limite avec le parc du château de l'Aigle. Il est composé d'un ensemble de parcelles, bâties avec cour et jardins le long de la rue de Frindeau, en prés avec arbres à l'arrière.

Le secteur est concerné par un aléa faible de ruissellement sur versant traduit réglementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant du terrain naturel le niveau des ouvertures des façades exposées.

Le site de l'OAP couvre une superficie d'environ 0,6 ha. Le foncier est privé.



Ce site est caractérisé par une pente orientée vers le Nord. La rue de Frindeau constitue le point bas. Le long de la rue la pente est inférieure à +/- 5%, alors que sur le pré elle est nettement plus marquée à +/- 10%.

Le principal accès au site se fait par la rue de Frindeau, aménagée en sens unique en direction du centre-bourg : bande cyclable, chaussée, trottoir.

Deux autres voies en limite immédiate du site ne sont pas adaptées à l'aménagement d'accès :

- allée piétonne du château de l'Aigle à l'Est,
- chemin du château de l'Aigle au Sud, ouvert à la circulation automobile, situé sur un talus qui domine le site.

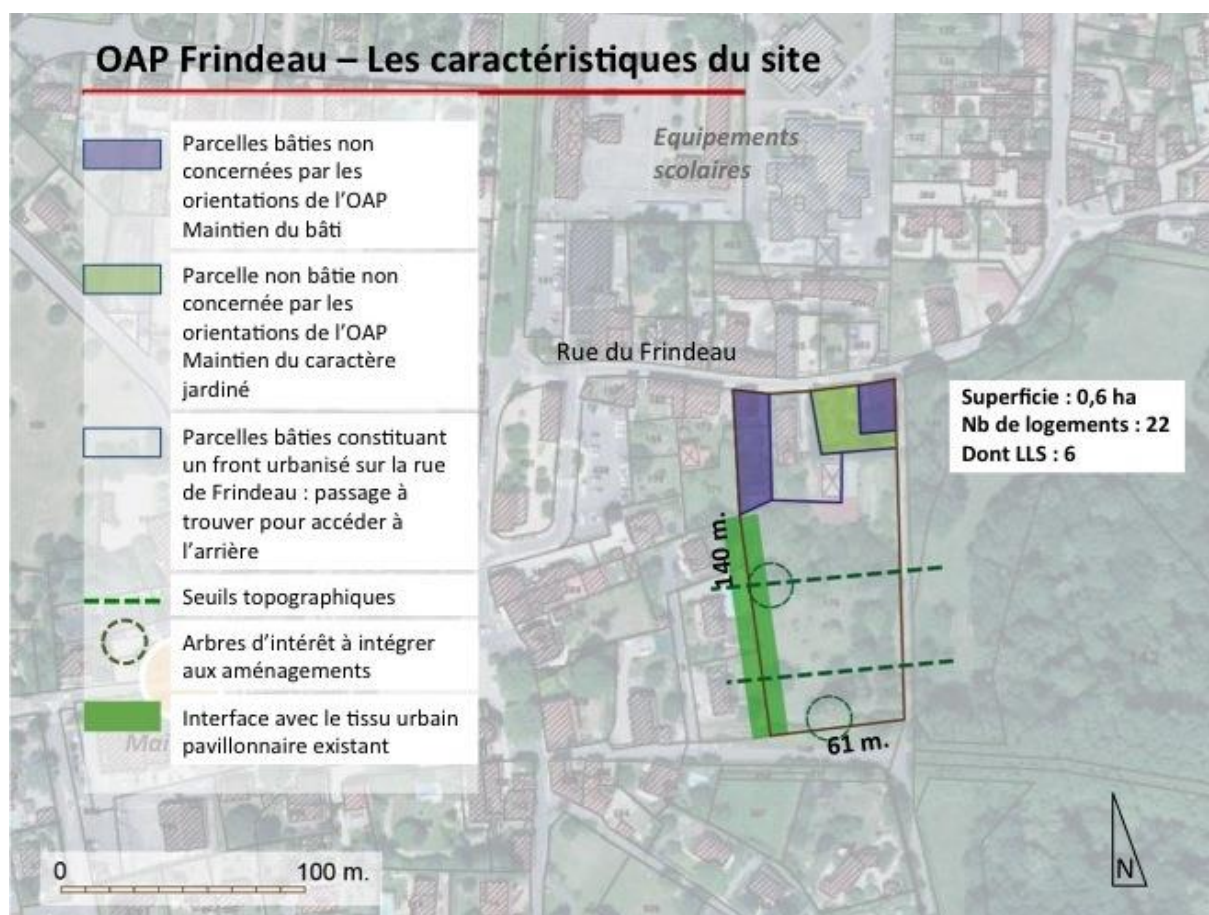
Concernant l'environnement paysager du site, les éléments significatifs concernent la persistance du caractère champêtre dans la profondeur du site et les limites du site de projet.

On retient en particulier :

- Cœur d'îlot en prés, avec au moins deux arbres remarquables,
- Situation en balcon, avec des vues plus dégagées en partie haute du site.

Les limites du site sont contrastées :

- au Sud, à l'Est et à l'Ouest, fonds de parcelles jardinées et en prés pouvant être soulignées par des clos (murs de protection ou de soutènement) ou des haies,
- au Nord, le long de la rue de Frindeau, caractère urbain marqué par la présence d'un bâti discontinu implanté par le pignon et se développant dans la profondeur de la parcelle et de clôtures en pierres de pays, à l'alignement de l'espace public.



Rue de Frindeau



Chemin du Château de l'Aigue



Allée du Château de l'Aigue



## Orientations

Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- l'aménagement d'un accès depuis la rue du Frindeau,
- la préservation des deux bâtiments existants sur la rue Frindeau et du mur de clôture en continuité structurant l'espace public, mais aussi du jardin et de la frange végétale en angle Sud-Ouest avec les deux sujets identifiés au schéma de la page précédente participant à la qualité du paysage urbain,
- la réalisation d'une vingtaine de logements en conciliant compatibilité avec les objectifs du SCOT et cohérence avec la topographie et l'environnement urbain et paysager.

La réglementation liée au risque Bv doit être respectée lors de l'aménagement de ce secteur.

### Les orientations en matière d'aménagement

#### **Une réorganisation de la façade urbaine le long de la rue du Frindeau**

En vue de la création de l'accès pour desservir le site, la façade urbaine sera réorganisée de la façon suivante :

- Création d'un accès d'une largeur maximale de 5 mètres,
- Restauration / reconstruction d'un mur de clôture à l'alignement de l'emprise publique, pour conserver à la rue son ambiance actuelle au droit de la parcelle 178.

Cet aménagement implique la démolition des constructions existantes sur les parcelles 177 et 176, ainsi que la démolition du mur de clôture existant (parcelle 177) au droit de l'accès à créer ; les pierres pourront être récupérées pour réemploi dans le cadre des aménagements à prévoir sur le site.

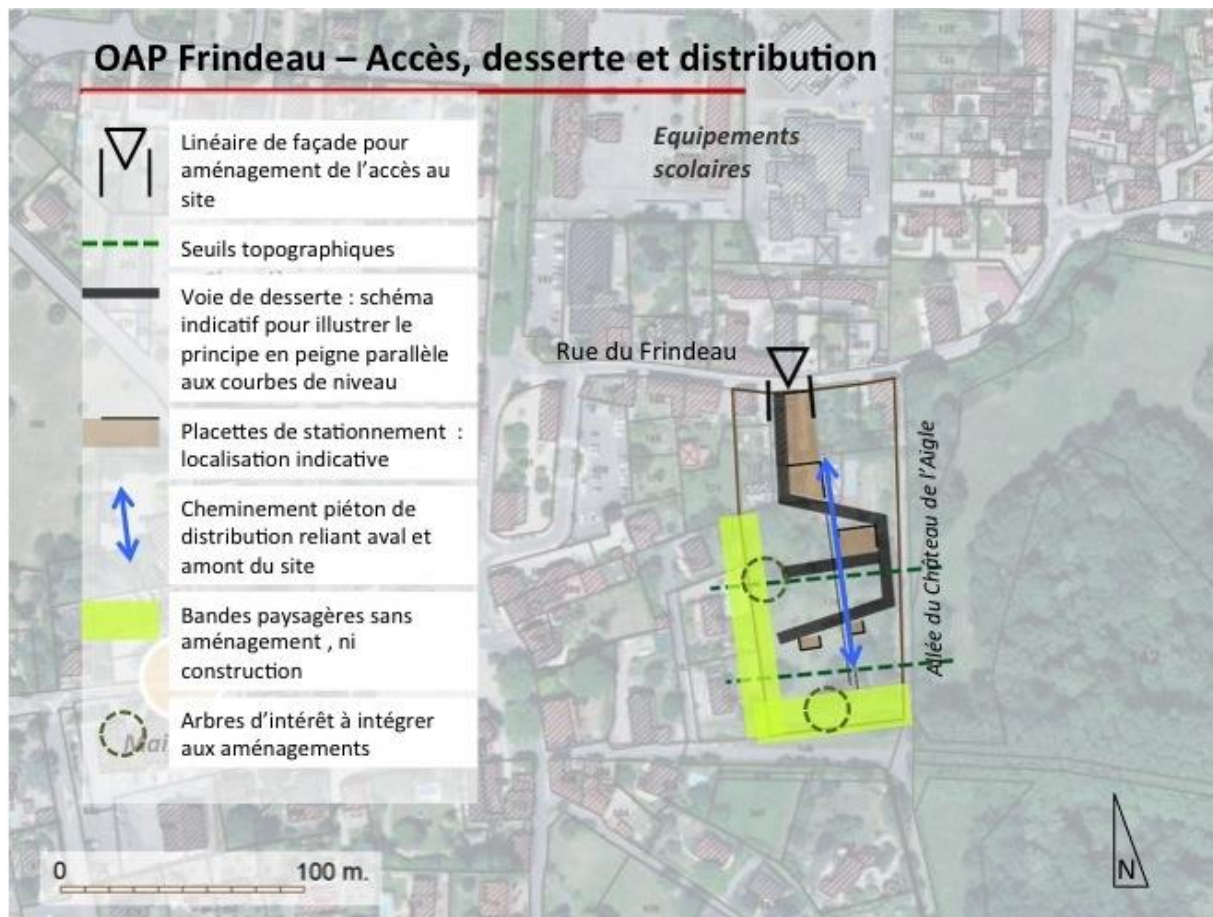
L'accès sera positionné le long de l'une ou l'autre des limites séparatives, tout en prévoyant une bande permettant de planter une haie vive le long de la limite séparative. L'objectif est de libérer un espace pour aménager une placette de stationnement en entrée de site.

Le mur de clôture (restauration de l'existant ou neuf) aura un aspect similaire à l'existant : hauteur limitée à celle du mur de clôture situé le long de la parcelle 178, et si possible réemploi des matériaux déposés lors de la démolition du mur de clôture existant.

### Un ensemble de parcelles à desservir

Dans le prolongement de l'accès aménagé sur la rue du Frindeau, une allée distribuera les logements neufs et les placettes de stationnement. La largeur maximale de l'allée est fixée à 4,5 mètres.

Par son implantation et son dessin, cette voie respectera la réglementation en matière d'accessibilité et permettra le retournement des véhicules.



## L'insertion des aménagements dans le site

La pente générale du site et les seuils topographiques doivent être pris en compte dans les aménagements. Cela se traduit par plusieurs principes à intégrer au projet. En limite Sud, la topographie existante sera maintenue sur une bande de 20 mètres de large minimum, sans aménagement, ni construction. Ensuite, selon le principe exprimé par le schéma en plan et en coupe :

- L'allée s'organisera en peigne en appui sur les courbes de niveau pour faciliter la desserte des logements.
- Les constructions et les aménagements (jardins privatifs, placettes de stationnement / retournement) seront étagés dans le site, en s'appuyant au mieux sur la topographie existante.
- En semi-enterré, les socles des constructions sont dédiés au stationnement et accessibles depuis l'allée de desserte.
- La hauteur maximale des constructions est fixée à 3 niveaux : socle + 2 niveaux habitables.

En complément de l'allée ouverte à la circulation des véhicules, un cheminement piétons combinant emmarchements et allée distribue les différents terrasses après aménagement ; il permet de relier les placettes de stationnement aval aux logements installés à l'amont.

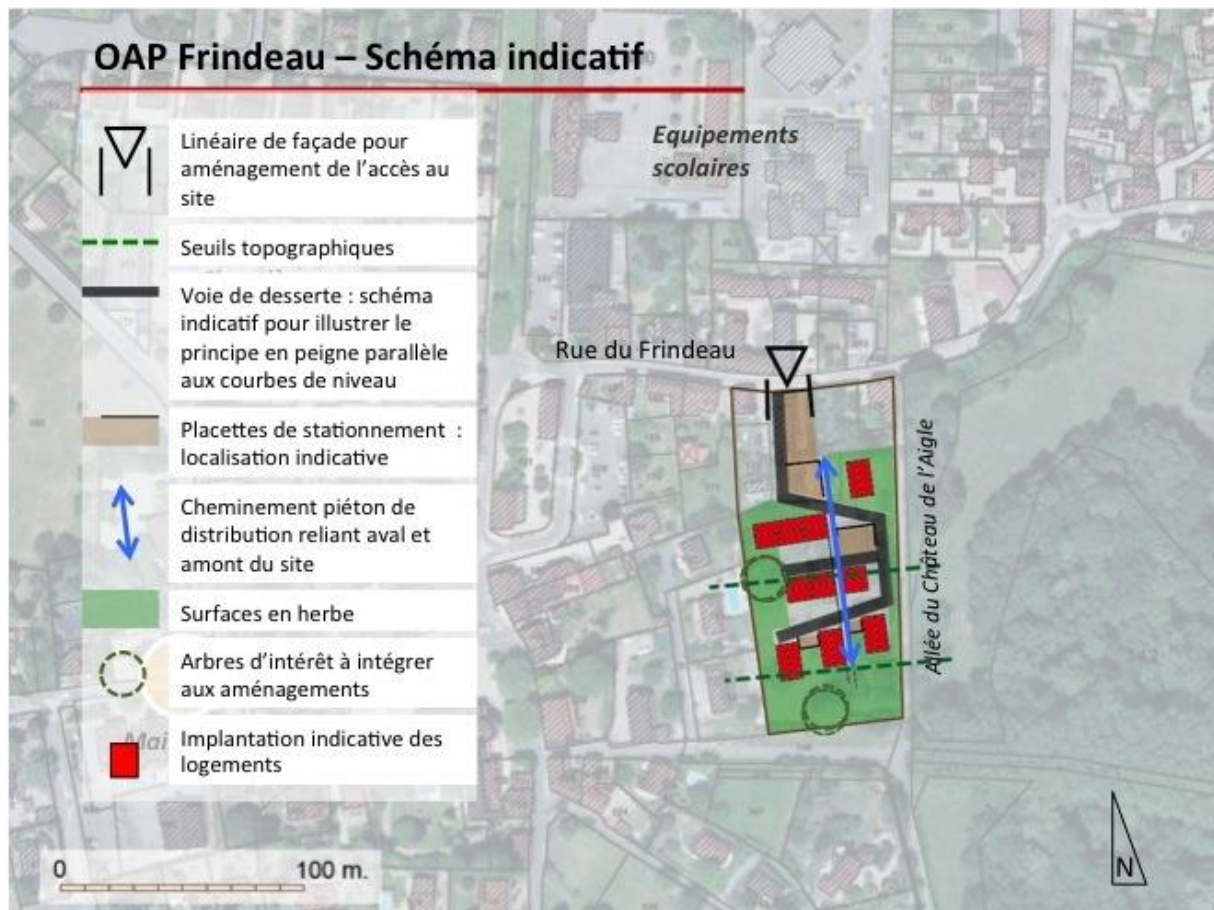
Le cas échéant, un accès piéton peut être prévu sur l'allée piétonne du château de l'Aigle.

Les seuils topographiques seront traités avec soin : soit par des murs de soutènement, soit par des talus végétalisés.

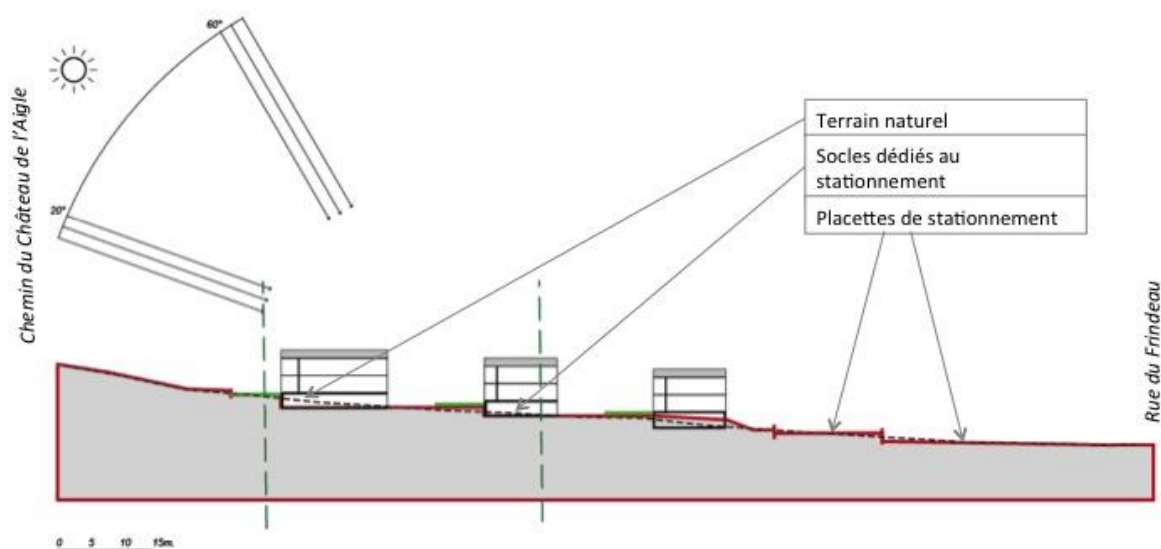
Pour limiter les masques solaires au solstice d'hiver, une inter-distance de 15 mètres minimum est exigée entre les différentes constructions.

Afin de maintenir un cadre champêtre, les deux arbres remarquables indiqués au schéma seront maintenus. Des haies vives habilleront les limites Est et Sud du site. Le traitement végétalisé des surfaces, hors placettes de stationnement, voie de distribution et bâti sera privilégié ; sont concernés les abords des constructions notamment les bandes de recul et les jardins privatifs.

Une trame arborée complétera les aménagements de surface : placettes de stationnement.



## OAP Frindeau – Principe de coupe



### Les orientations en matière de programmation

#### **Le confortement de la vocation résidentielle du centre-bourg**

Le programme prévoit la réalisation d'une opération de 20 logements (T2, T3 et/ou T4), dont 5 logements aidés minimum.

Afin d'insérer les logements dans le site pentu et leur environnement urbain, le programme sera réparti dans plusieurs volumes bâtis selon le principe illustré par le plan schématique : petits collectifs (4 à 6 logements maximum), maisons composées de 2 logements (superposés ou accolés). Le principe d'implantation proposé permet de composer avec le tissu bâti environnant, d'organiser les vues depuis le site et limiter les effets de masque solaire.

Le tableau suivant est donné à titre indicatif : répartition du programme de logements.

Zonage PLU	Nb de logements	Nb de niveaux	Forme urbaine	Types	Mixité sociale
AUab	10	Socle+R+1	Petit collectif	T2, T3, T4	Accession et locatif aidé
AUab	10	Socle+R+1	Maison composée de 2 logements	T3, T4	Accession

Chaque logement disposera d'un espace extérieur : terrasse sur socle, jardin ou balcon en fonction de la configuration du logement.

Compte tenu des faibles distances, les besoins en stationnement des logements s'organisent à l'échelle du site :

- places en surface sur les placettes.
- autres places dans les socles semi-enterrés sous les logements (1 par logement au minimum).

Zonage PLU	Nb de logements	Forme urbaine	Gestion des besoins en stationnement
AUab	20	Indivuel accolé Petit collectif	sur la parcelle à l'échelle de l'opération, en surface et dans socle semi enterré locatif aidé : 1 seule place par logement exigible

*Images de référence :*

*Maisons (2 logements par volume) implantées perpendiculairement aux courbes de niveau*



*Petits collectifs implantés parallèlement aux courbes de niveaux :*

*R+1 sur socle pour stationnement couvert*



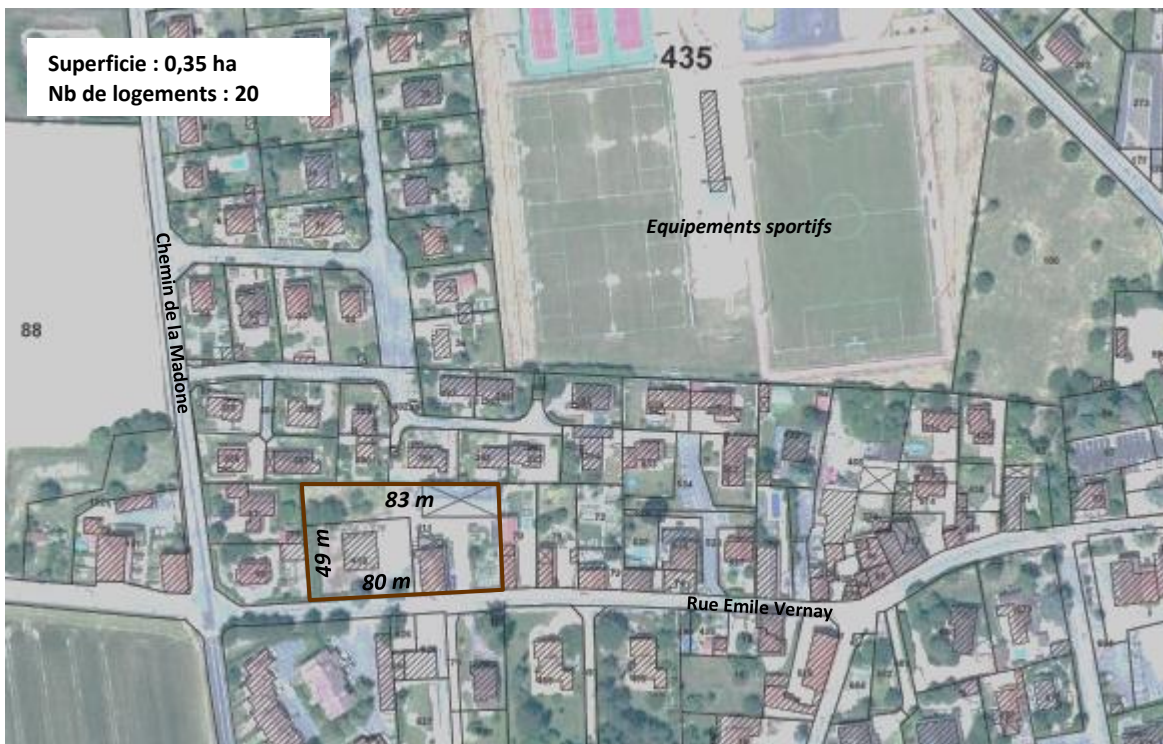
## Secteur 4 - « Emile Vernay » (Uab<sub>OA4</sub>)

### Éléments de contexte

Ce secteur se situe au carrefour du chemin de la Madone et de la Rue Emile Vernay, au Sud des installations sportives du centre-bourg.

Le secteur est partiellement concerné en limite de la rue Emile Vernay par un aléa faible d'inondation de pied de versant traduit règlementairement par des prescriptions pour se prémunir du risque, notamment en surélevant le niveau de plancher habitable. Un emplacement réservé est inscrit pour l'élargissement de la rue pour une largeur de plateforme de 9 mètres au total.

Le site de l'OAP couvre une superficie d'environ 3 500 m<sup>2</sup>. Il correspond à un ensemble de fonciers bâtis privés correspondant au siège d'une ancienne exploitation agricole composée d'un volume pour l'habitation, d'un hangar et d'une autre construction de type abri. Les accès se font par la rue Emile Vernay.



### Orientations d'aménagement et programme

L'objectif est d'organiser l'aménagement et la densification de ce linéaire urbain en préservant ses caractéristiques de structuration urbaine sur rue par opposition à un espace vert arrière de transition avec le tissu pavillonnaire mitoyen.

Concernant les accès, aucun nouvel accès ne sera admis.

Il peut être envisagé la construction d'environ 20 logements sous réserve notamment de démolition des deux hangars, dont 25 % de logements en locatif social tel que fixé au Règlement.

**Secteur 5 - « Acacias » (U<sub>OA5</sub>)**

*Supprimé dans le cadre de la modification simplifiée n° 1*

## Secteur 6 - « Route de Givors » (Ub<sub>O</sub>A6)

### Éléments de contexte

Ce secteur se situe entre la route de Givors (RD 149) et le chemin de la Bouvière, à l'Est du centre-bourg. Il s'agit d'un siège d'exploitation agricole avec agence d'assurances comprenant deux bâtiments anciens constituant le corps de ferme et un hangar. Ce tènement d'environ 6 000 m<sup>2</sup> présente, à terme, un potentiel foncier mutable.

Ce secteur est concerné par un emplacement réservé pour élargissement de voirie correspondant à une largeur de plateforme de 10 mètres au total sur le chemin de la Bouvière et de 14 mètres au total sur la RD 149.



### Orientations d'aménagement et programme

L'objectif est de maîtriser la densité d'une éventuelle opération au regard de son environnement pavillonnaire et de sa localisation en bordure de la RD 149.

Concernant les accès, un accès principal depuis le chemin de la Bouvière est à aménager et à privilégier. Une desserte pour les modes doux est toutefois à minima à conserver sur la route de Givors.

Sur la partie Est (parcelle de 1 959 m<sup>2</sup>), l'aménagement des deux bâtiments existants implantés perpendiculairement aux deux voies pourrait permettre la création d'un certain nombre de logements de type collectif, de même que leur démolition pour une reconstruction d'un à trois bâtiments au plus regroupant chacun plusieurs logements. Sur la parcelle à l'Ouest, les logements à produire seront de type individuel, en intermédiaire éventuellement et ne dépasseront pas le nombre de 7 (équivalent à une densité de 35 logements par hectare). Aucune implantation de construction sur limite Ouest du secteur d'OAP ne sera admise.

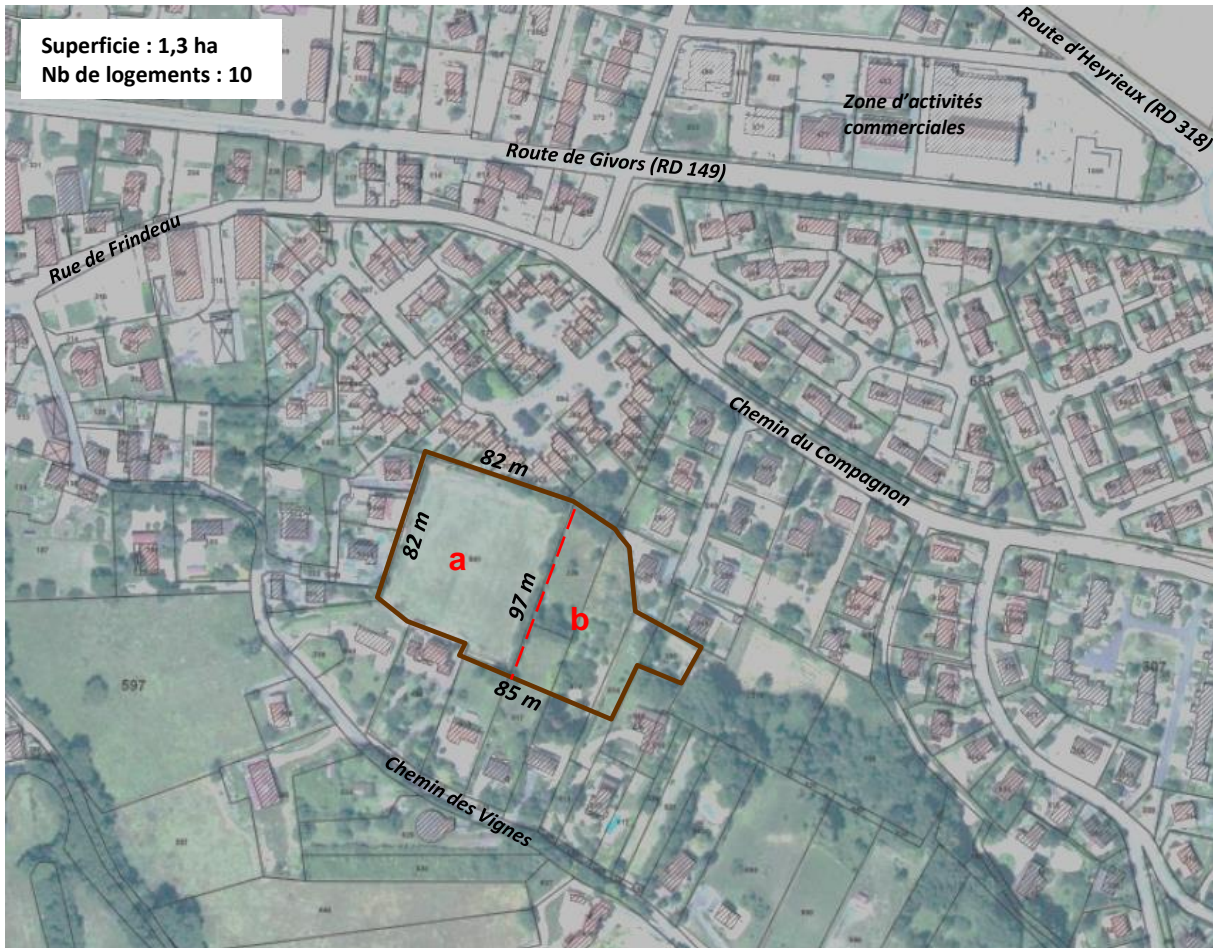
Il est rappelé la servitude fixée au Règlement qu'au moins 25 % des logements soient en accession sociale pour tout programme au moins égal à 4 lots ou à 4 logements.

## Secteur 7 - « Sous les vignes » (Ud<sub>OA7</sub>)

### Éléments de contexte

Ce secteur d'OAP se situe en cœur d'îlot entre le chemin du compagnon/rue de Frindeau au Nord et le chemin des vignes au Sud.

Le secteur est également partiellement concerné dans sa partie Sud par un aléa faible de glissement de terrain traduit règlementairement par des prescriptions concernant le rejet des eaux résiduaire (raccordement au réseau collectif d'assainissement ou infiltration des eaux en dehors de la zone d'aléa).



### Orientations d'aménagement et programme

Au regard des contraintes d'accès notamment au cœur de cet îlot ceinturé par des parcelles déjà bâties, mais également du caractère très étroit du chemin des vignes pour rejoindre la rue Frindeau et donc le centre-bourg et les grands axes de déplacements, mais aussi du contexte environnant et de sa situation topographique, l'objectif est de limiter la densité sur ce secteur enclavé.

Ainsi, le programme ne devra pas dépasser six à huit nouveaux logements au total pour la parcelle située à l'Ouest (partie a) desservie à partir d'un seul accès. Pour la moitié Est (partie b), prenant en compte le parcellaire et l'existant, seuls quatre nouveaux logements seront admis principalement issus de division parcellaire.

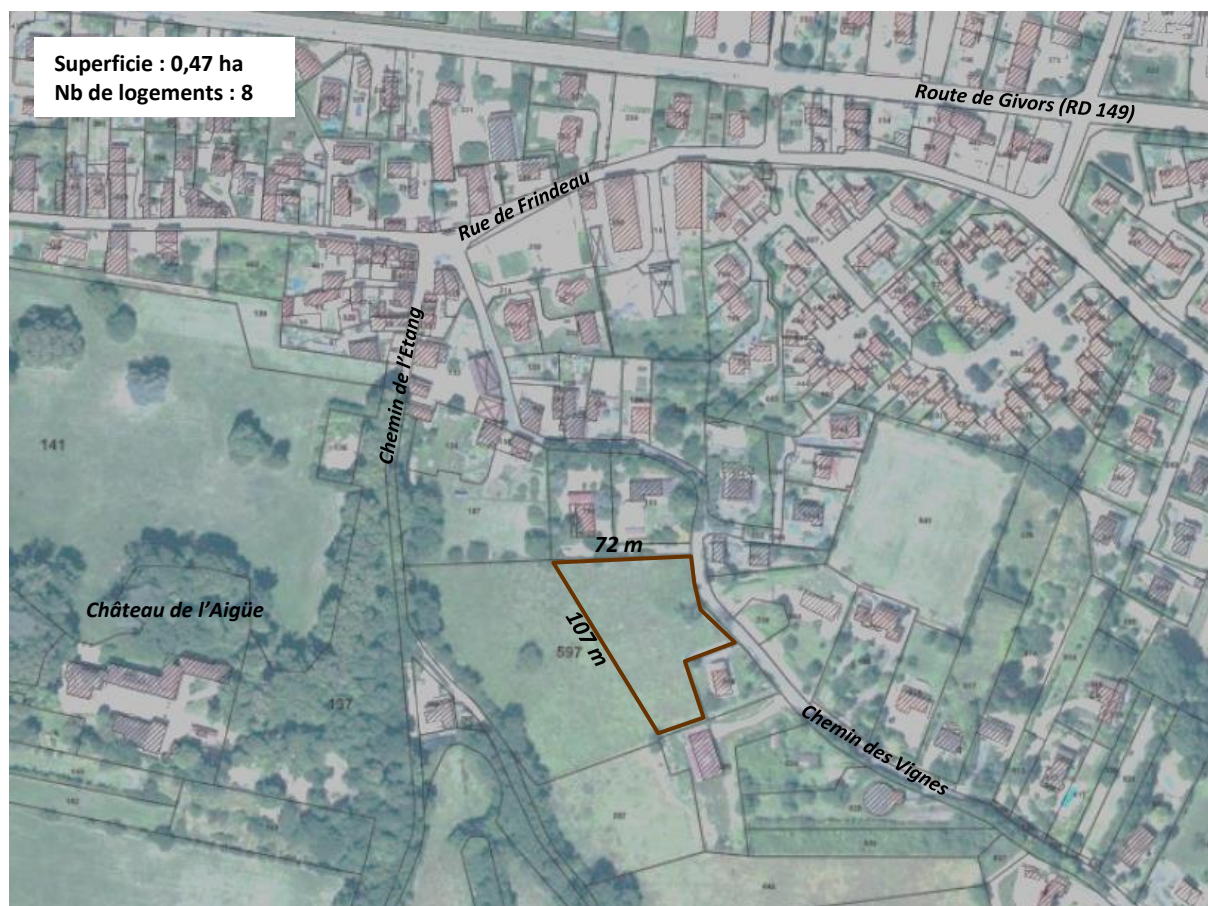
Il est rappelé la servitude fixée au Règlement qu'au moins 25 % des logements soient en accession sociale pour tout programme au moins égal à 4 lots ou à 4 logements.

## Secteur 8 - « Chemin des vignes » (Ud<sub>O</sub>A8)

### Éléments de contexte

Ce secteur d'OAP se situe à l'Est du centre-bourg et du château de l'Aigüe, en bordure Ouest du chemin des vignes. Il constitue, en l'état, la première échappée visuelle et respiration sur l'itinéraire depuis la rue de Frindeau vers le plateau Sud.

Seule la partie Est de la parcelle est retenue pour une opération d'aménagement d'ensemble au vu de la topographie très marquée du versant Ouest basculant vers le chemin de l'étang situé dans le thalweg en point bas.



### Programme

L'objectif est d'encadrer le projet par l'obligation d'une opération d'ensemble regroupant la desserte à partir d'un seul accès sur le chemin des vignes, avec éventuellement une connexion piétonne vers le chemin de l'étang (trop étroit pour une desserte viaire) pouvant proposer ainsi un raccourci sécurisé pour rejoindre le centre avec ses équipements et commerces.

La programmation devra prendre en compte le contexte pavillonnaire environnant et les contraintes d'accessibilité liées à la configuration du chemin des vignes dans sa partie basse (caractère très étroit avec étranglement permettant de rejoindre la rue Frindeau et donc le centre-bourg, ainsi que les grands axes de déplacements) par une densité adaptée (capacité estimée à 8 logements), de même que la proximité du château et de son parc avec un traitement paysager de qualité en frange Ouest de l'opération et des volumes bâtis bien insérés au site et à la pente en particulier.

La servitude de mixité sociale (au moins 25 % des logements en accession sociale) conduit à estimer qu'au moins 2 logements entreront dans la catégorie « accession sociale ».

## **Le futur secteur de la MADONE et de CROS CASSIER (AU)**

### **Éléments de contexte**

Le secteur de Madone / Cros Cassier se situe à l'extrémité Ouest du bourg de Saint Pierre de Chandieu, à proximité du nouveau collège et au contact de la vaste plaine agricole des Grandes Terres. Il couvre une superficie d'environ 1,63 hectare (parcelle BD88) étudiée dans sa globalité (orientations ci-après), mais classée pour partie seulement en AU (zone d'urbanisation future) correspondant à environ 0,8 hectare et à une première tranche de l'opération au Nord du chemin de Cros Cassier, ainsi qu'une superficie d'un peu moins d'un hectare classée en AU également au Sud du chemin de Cros Cassier.

Aux abords immédiats du site, la commune a le projet d'aménager d'une allée modes doux le long de la rue de la Madone, pour faciliter et sécuriser l'accès au collège depuis les quartiers Sud-Ouest de la commune. Pour éviter le carrefour entre le chemin du Gros Crassier et le chemin de la Madone, cette allée pourrait passer par le futur secteur à aménager.

Le long du chemin de la Madone, le paysage urbain est très contrasté.

A l'Est, un tissu pavillonnaire ancien continu occupe toute la rive de la rue ; les maisons respectent un recul plutôt régulier par rapport à l'emprise publique. Les deux débouchés (rue des Roses et rue du Clos Perret) interrompent l'effet linéaire.

A l'Ouest, la séquence agricole offrant des vues larges vers l'Ouest de la commune est encadrée par :

- Au Sud, un petit noyau bâti, positionné au niveau du carrefour avec le chemin du Gros Crassier,
- Au Nord, une parcelle occupée par un bassin de rétention des eaux de ruissellement.

Plus au Nord, se trouve le site du collège.

La séquence agricole court sur un linéaire d'environ 130 mètres.

Les principaux enjeux concernent :

- Les interfaces avec les aménagements existants en limites Sud et Nord du site
- L'insertion de l'allée modes doux dans les futurs aménagements
- La constitution d'une façade urbaine cohérente avec l'environnement bâti existant, tout en proposant des formes urbaines moins consommatrices d'espace (ratio nb de logement créés / ha consommé).
- Le maintien d'axes visuels depuis le chemin de la Madone vers le grand paysage à l'Ouest.

### **Premières orientations**

#### **Armature viaire**

L'objectif recherché est d'améliorer la qualité des ambiances et la valeur d'usage du chemin de la Madone, voie structurante en limite de bourg. Cela passe par la mise en place d'un recul d'implantation du bâti pour libérer un espace public destiné à l'aménagement de l'allée modes doux. Ensuite pour éviter le rétrécissement au niveau du carrefour, l'allée modes doux empruntera le secteur à aménager, soit en longeant la nouvelle voie, soit en longeant la limite séparative.

A l'intérieur du site, une nouvelle voie sera aménagée. Elle assure un bouclage entre les deux rues existantes ; un débouché vers l'ouest dans le prolongement de la rue des Roses est à réserver pour l'avenir. La greffe de cette voie sur le chemin de la Madone se fera prioritairement dans le prolongement de la rue des Roses. La voie sera dimensionnée et aménagée en fonction du tracé retenu pour l'allée modes doux et du caractère résidentiel du nouveau quartier. Elle distribuera la majorité des logements pour éviter si possible des débouchés directs sur le chemin de la Madone.

### **Maintien des vues Est/Ouest**

Deux percées sont à maintenir dans le prolongement des rues suivantes : rue des Roses et rue du Clos Perret. Elles correspondent soit à des aménagements de surfaces, soit à une interruption dans le tissu urbain. Les aménagements (plantations, traitement des surfaces, mobilier urbain) contribueront à la mise en valeur des axes visuels.

### **Ilots constructibles**

La superposition des deux mailles (viaire et vues) définit plusieurs ilots constructibles. A ce stade de la réflexion, ils sont principalement dédiés au logement.

### **Formes urbaines**

Le secteur étant situé en extension de l'agglomération de Saint Pierre de Chandieu, la densité moyenne recherchée est 35 logements par hectare (cf. ratios du SCOT). Dans cette situation, la forme urbaine 2 – Habitat intermédiaire est à développer, ce qui produit un gisement d'une cinquantaine de logements.

Une première simulation mixe petits collectifs avec jardins privatifs en RDC le long du chemin de la Madone et habitat individuel groupé avec jardin privatif au contact des espaces agricoles. Les volumétries sont limitées à R+1+C.

En cœur de secteur, des placettes distribuées par la nouvelle voie, accueillent les besoins en stationnement des petits collectifs et offre des espaces de rencontre.

L'organisation du bâti en épi par rapport au chemin de la Madone permet la constitution d'un front urbain qui alterne pignons et jardins ; cette organisation est aussi favorable aux apports solaires passifs.

### **Paysage et environnement**

Le long du chemin de la Madone, la bande de recul pour l'allée modes doux sera paysagée : surfaces enherbées, alignement d'arbres tiges pour rythmer le linéaire et ombrager le parcours en été.

Au contact des espaces agricoles, une haie champêtre assurera une transition avec la parcelle agricole et le corridor écologique à préserver. Le traitement des surfaces de stationnement (matériaux poreux, arbres d'ombrage, coloration) limitera l'effet îlot de chaleur.

## **Articulation avec le PLU**

Au regard des possibilités de construction à l'échelle communale, le zonage du PLU divise en deux destinations distinctes le secteur selon un axe Nord/Sud. La partie le long du chemin de la Madone est classée en zone AU se prolongeant au Sud du chemin de Cros Cassier, celle à l'ouest de la voie projetée est classée en zone An en prévision d'une extension à plus long terme.

Une procédure d'évolution du PLU sera nécessaire pour permettre toute opération sur ces secteurs. Au vu de la législation et de la réglementation actuelles, et sous réserve de s'inscrire dans les orientations générales du PADD, une modification (de droit commun) du PLU pourrait assurer l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU (totalité ou partie) à condition qu'elle intervienne avant les neuf ans du PLU et que celle-ci soit justifiée en matière de nouveau besoin pour produire des logements.

L'ouverture à l'urbanisation de la zone AU sera l'occasion de préciser les orientations d'aménagement et de programmation.