

DEPARTEMENT DE L'AIN

COMMUNE de SAINT-MARCEL-EN-DOMBES

PLAN LOCAL D'URBANISME

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION**

Après la Modification

Révisé le 7 juillet 2006

1^{ère} Modification le 23 juin 2015



Agnès Dally-Martin - *Etudes d'Urbanisme* – Le Mollard 01160 St-Martin-du-Mont – 04-74-35-54-35
adallymartin@aol.com

PREAMBULE

Dans le respect des orientations définies par le PADD, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements (article L 123-1-4 du Code de l'Urbanisme).

Les Orientations d'aménagement proposées sont des **principes**. L'étude de la zone incombera aux opérateurs au moment de l'aménagement véritable, en fonction de la réalité des lieux, des possibilités offertes par le PLU ...
Ces aménagements devront être établis dans un rapport de compatibilité avec les orientations du PLU.

Dans le PLU de juillet 2006, la commune de Saint-Marcel-en-Dombes a développé des Orientations d'aménagement concernant :

- Les environs de la halte ferroviaire
- L'urbanisation future
- Le centre-bourg
- La parcelle derrière l'ancien presbytère.

➤ **En modifiant son PLU en 2015, la commune de Saint-Marcel-Dombes réfléchit à de nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) pour les deux nouvelles zones 1AU : Route de Monthieux (1AUm) et la parcelle derrière l'ancien presbytère (1AUv).**

Ces Orientations se substituent aux Orientations d'aménagement de 2006.

Les autres orientations de 2006 demeurent inchangées dans le cadre de cette Modification du PLU.

Rappel de la situation de la zone 2AU1 dans le PLU de 2006 :



Trames concernant la zone 2AU1 :

- Espace végétalisé à créer en bordure de la zone UL
- Haies et arbres isolés
- Emplacement réservé V3 :

V3 : Création d'un trottoir et/ou de places de stationnement le long de la Grande rue des Brévonnes (largeur de 4 mètres)

- **ER V4 dans la zone Ub pour la desserte de la zone 2AU1.**

Création d'une voie reliant la route de Monthieux à la zone 2AU1 (largeur de 10,5 mètres).

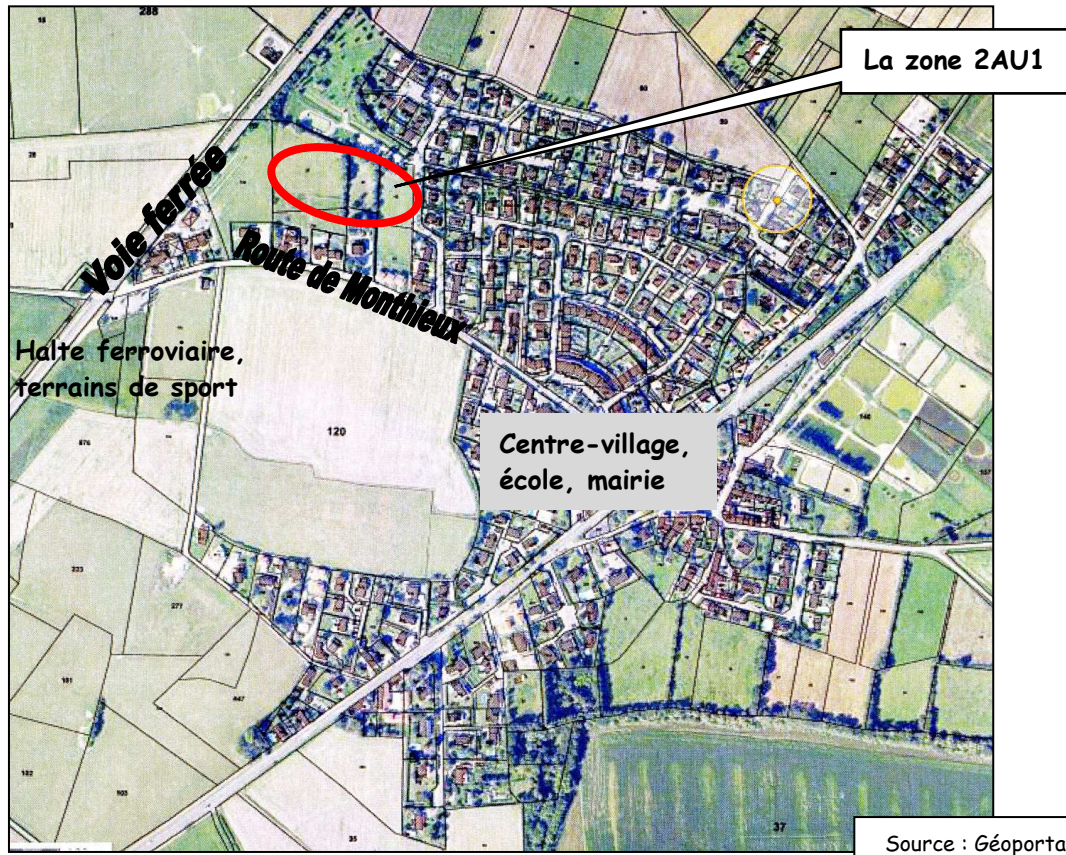
Quelques caractéristiques :

La zone 2AU1 est dans le prolongement des zones Ub entièrement construites en 2015. Ces zones Ub sont à l'Est de la zone 2AU1 et en bordure de la route de Monthieux.

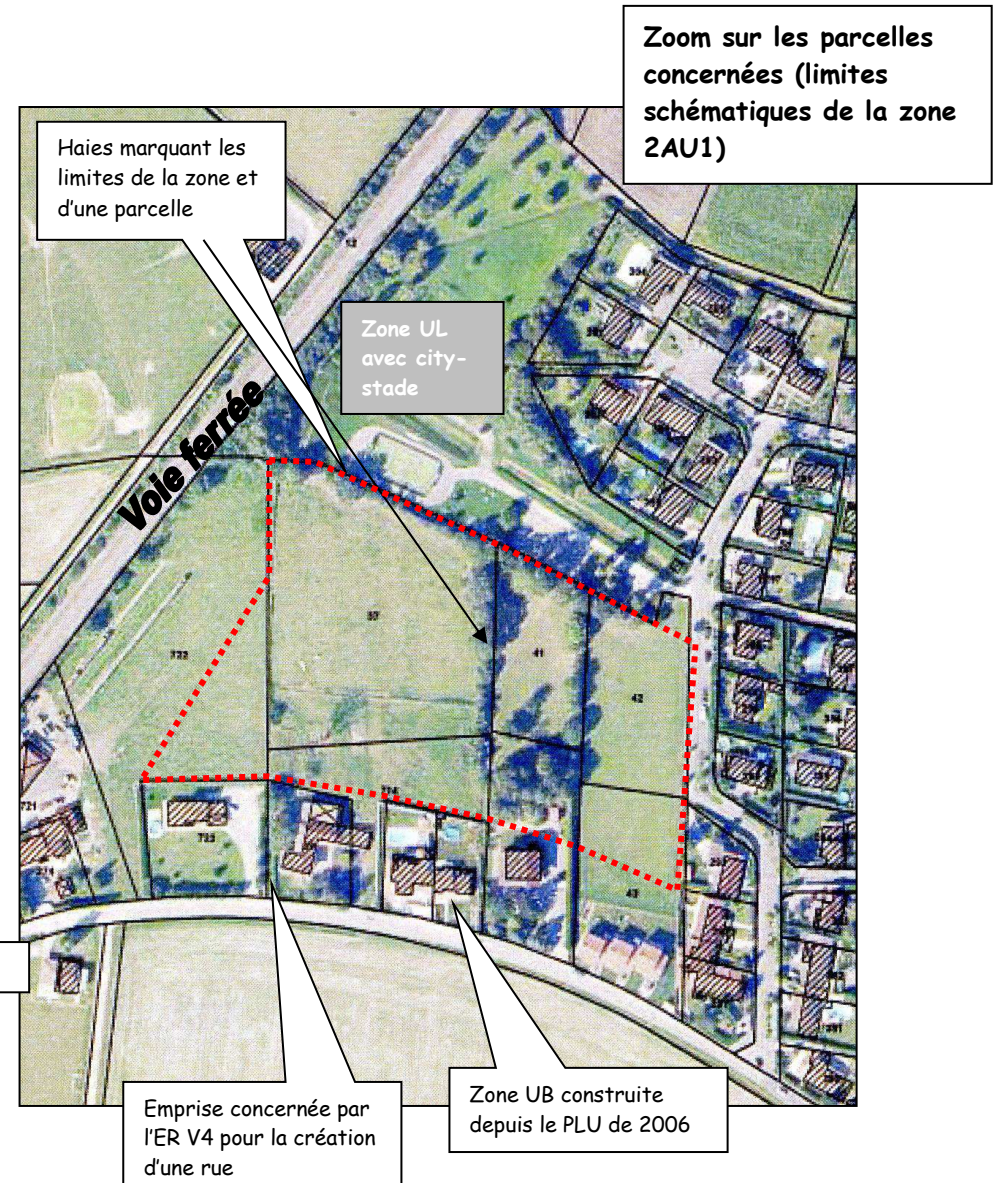
La voie ferrée située à une cinquantaine de mètres de la limite Ouest de la zone 2AU1 constitue une limite à l'urbanisation du village.

Les limites de la zone 2AU1 tiennent compte d'une activité agricole (encore quelques bêtes et des terres en pâtures).

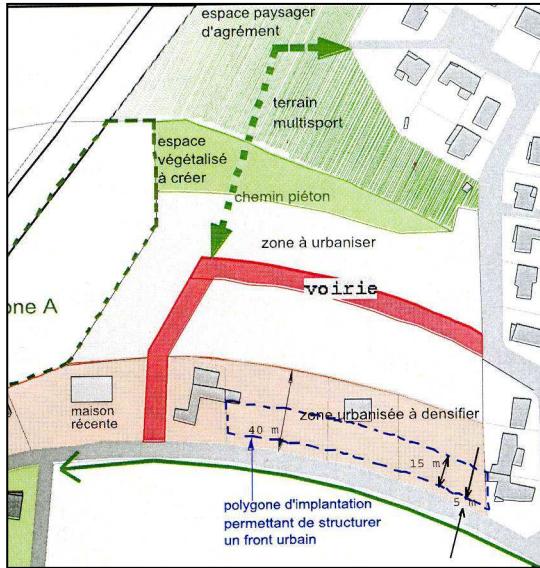
Situation de la zone 2AU1 dans le village :



La zone 2AU1 est située à environ 390 m à vol d'oiseau du centre-village (école, mairie), et dans le rayon de 400 m défini par le SCOT de la Dombes autour de la halte ferroviaire.



Rappel des OAP de 2006 :



- DENSIFICATION ET AMÉLIORATION DU BÂTI, CÔTÉ NORD DE LA ROUTE DE MONTHIEUX

Afin de structurer le champ visuel, ce côté de la route est densifié : les terrains situés au Nord de la route de Monthieux (sur une profondeur de 40 mètres) passent en zone U (urbanisée) et les nouvelles constructions s'implanteront dans un polygone de 15 m de large, situé à 5 m de la voirie, afin de créer une densité bâtie près de la rue. Le reste des terrains situés au Nord de la route de Monthieux sont classés en zone 2AU1 (à urbaniser) et feront l'objet, lorsque la zone s'ouvrira à l'urbanisation, d'une ou plusieurs opérations d'ensemble. La question de l'évacuation des eaux pluviales devra être prise en compte (mise en place de dispositifs de rétention des eaux à la parcelle ou bassin de rétention paysagé pour l'ensemble de l'opération)

Le bâti existant et les futures constructions doivent être mis en cohérence, notamment au niveau des matériaux utilisés, des formes et des implantations.

Principes à retenir en 2015 dans les futurs aménagements (dans le respect du Règlement de la zone 1AU) :

❖ La structure urbaine :

Le nouveau quartier sera organisé autour de voiries internes dont les points d'accès seront situés sur la route de Monthieux et Grande rue des Brévonnes (voir ci-dessous Les déplacements).

Trois typologies d'habitat sont à envisager réparties entre habitat individuel, habitat intermédiaire, et habitat collectif. Le plan d'ensemble sera à concevoir en disposant ces trois typologies en lien direct avec le tissu urbain existant. La transition avec les constructions voisines est donc un point important de la composition du nouveau quartier. Ainsi l'habitat individuel sera en façade de la Grande rue des Brévonnes dans la continuité du bâti existant, l'habitat individuel et/ou intermédiaire peut trouver place à l'arrière de la route de

Monthieux au bord de laquelle du bâti jumelé a déjà été construit. En arrière de la zone, l'habitat collectif, plus imposant, sera à envisager.

L'attention à apporter à la qualité de la composition du quartier sera la même quelle que soit la typologie de l'habitat, et notamment à l'égard des logements individuels. C'est pourquoi un polygone d'implantation et une marge de recul sont inscrits sur le plan de zonage le long de la rue des Brévonnes, de manière à structurer correctement la façade Est de l'opération.

❖ **Les déplacements :**

- La nouvelle rue qui devra créer un bouclage doit :
 - ✓ être prévue à double sens
 - ✓ respecter les règles imposées dans les opérations d'ensemble (art. AU3 : largeur de chaussée de 4,50 m minimum)
 - ✓ comporter des trottoirs pour la circulation des piétons (largeur minimum 1,40 m)
 - ✓ être paysagée (arbres d'alignement, arbustes).

Le débouché de la voie (emplacement réservé V4), limité route de Monthieux, pourra comporter uniquement la chaussée et le trottoir ou une chicane.

- Un parc de stationnement commun (ou plusieurs parcs) devra être réalisé en respectant les règles imposées pour les opérations d'ensemble et être paysagé (1 arbre/5 places de stationnement). Voir ci-dessus les éléments de paysage.
- Un cheminement piéton est à envisager pour créer un lien avec la zone de loisirs (terrain multi-sport) et les cheminements existants.

❖ **Les éléments de paysage :**

- Implanter les futures constructions en conservant la qualité du site et notamment les éléments paysagers et les arbres qui le méritent (l'utilisation de l'art. L 123-1-5-III-2 du code de l'urbanisme permet d'introduire la conservation des haies dans leur principe).
- Entre les constructions du secteur d'habitat collectif (dont les constructions pourront être en toiture terrasse) les espaces libres et les espaces de stationnement (s'ils sont aériens) seront fortement végétalisés.

- L'aménageur devra prévoir la réalisation des clôtures et des plantations (haies par exemple côté rue) dans l'aménagement global pour une meilleure unité, cohérence, et anticiper sur les plantations.

❖ **L'assainissement des eaux pluviales :**

Les eaux pluviales de l'opération ne devront pas accroître le débit de pointe apporté au fossé dans l'état actuel de l'existant. En conséquence un bassin d'écêtement paysagé devra être aménagé éventuellement hors opération sur la zone UL en accord avec la mairie.

❖ **La diversité et la densité de l'habitat :**

Orientations du SCOT de la Dombes à respecter par Saint-Marcel-en-Dombes :

Densité par opération nouvelle : 30 log/ha hors périmètre des 400m et de 50 log/ha dans les 400 mètres autour de la halte ferroviaire
 Une croissance démographique de 2,3%/an
 Un ratio logements individuels / collectifs de 65%/ 35%
 Un ratio renouvellement urbain / extension de 30% / 70%
 Production de 20% de logements aidés dans la production totale de nouveaux logements.

Pour répondre aux enjeux de diversité de l'habitat, les opérations présenteront donc trois typologies de logements :

- * Habitat individuel (hauteur maximum 9 mètres)
- * Habitat intermédiaire (hauteur maximum 9 mètres)
- * Habitat collectif (hauteur maximum 12 mètres).

Précision du SCOT : « Cette densité (50 logements à l'hectare) pourra être modulée sur la base d'un projet d'aménagement d'ensemble et selon les possibilités d'intégration dans la configuration urbaine et architecturale existante ».

La zone route de Monthieux, bien que située dans les 400 mètres de la halte ferroviaire, s'intègre dans un tissu urbain de logements individuels purs et groupés. C'est pourquoi le nouveau quartier devra soigner la transition avec le bâti existant sans créer de ruptures brusques en termes de densité.

❖ La programmation des opérations :

L'aménagement devra être réalisé en deux phases.

L'ouverture à l'urbanisation de la seconde phase se fera à l'initiative de la commune en fonction de la capacité des équipements publics et notamment de l'école :

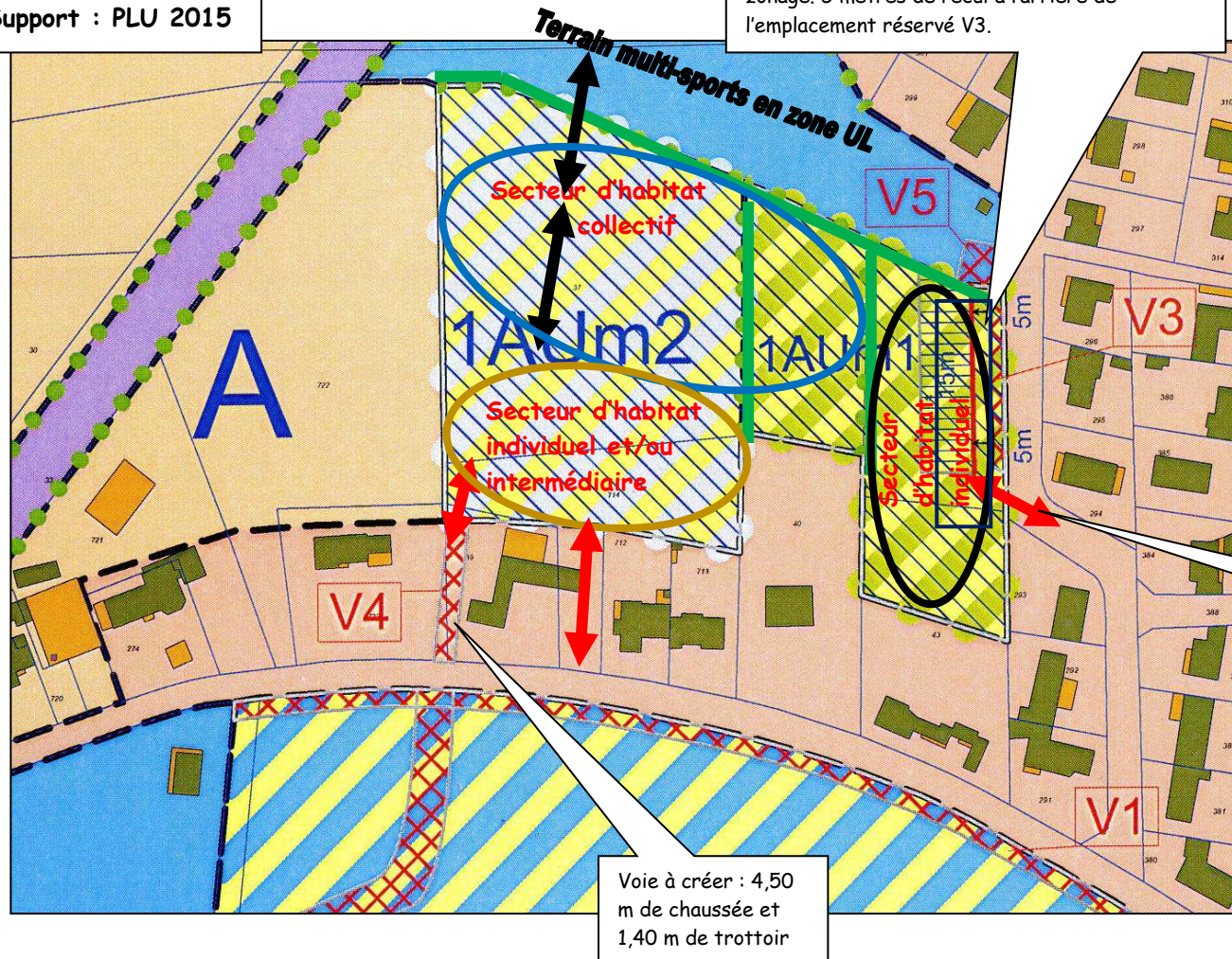
- Première opération (zone 1AUm1) : ouverture à l'approbation de la Modification du PLU
- Deuxième opération (zone 1AUm2) : urbanisation à l'initiative de la mairie en fonction de la capacité des équipements publics et notamment de l'école.

➤ Voir la distinction 1AUm1 (première tranche) et 1AUm2 (seconde tranche) sur le plan de zonage.

En outre, le plan de zonage indique aussi par une trame la mise en place d'un « périmètre de projet » au titre de l'article L 123-2a du code de l'urbanisme.

Schéma d'aménagement :

Support : PLU 2015



Légende des différents principes à respecter :

Accroches de la rue interne à créer



Cheminement piéton à créer



Haies à préserver dans le principe au titre de l'article L 123-1-5-III-2 du code de l'urbanisme (déplacements et trouées possibles)



Polygone d'implantation le long de la rue des Brévonnes



Périmètre d'attente de projet



Un ou deux accès à positionner en fonction du projet d'aménagement

Marge de recul de 5 m à envisager le long de la future voie intérieure pour le secteur d'habitat pavillonnaire et/ou intermédiaire.

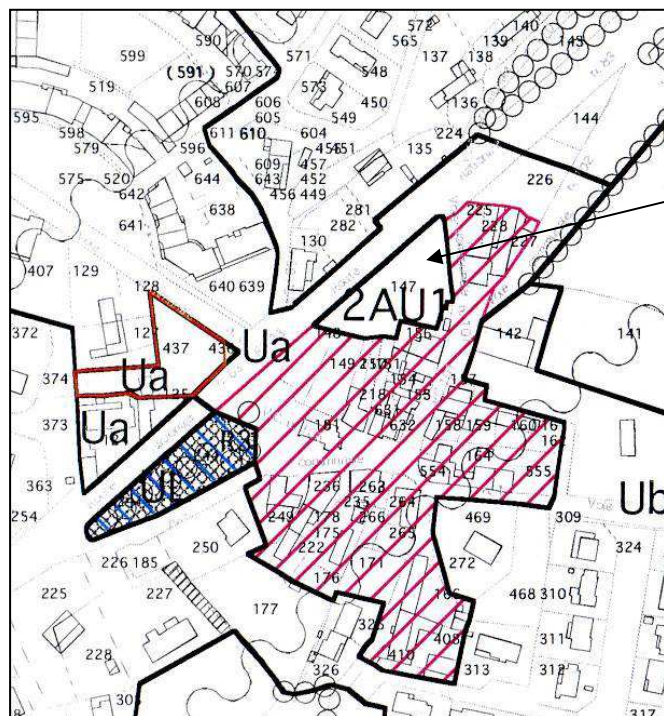
Zone 1AU « centre-bourg » (1 845 m²)

Orientation d'Aménagement concernant le secteur dit « parcelle derrière l'ancien presbytère (n°147) » dans le PLU de 2006

Pré-étude du CAUE 01 réalisée en décembre 2014.

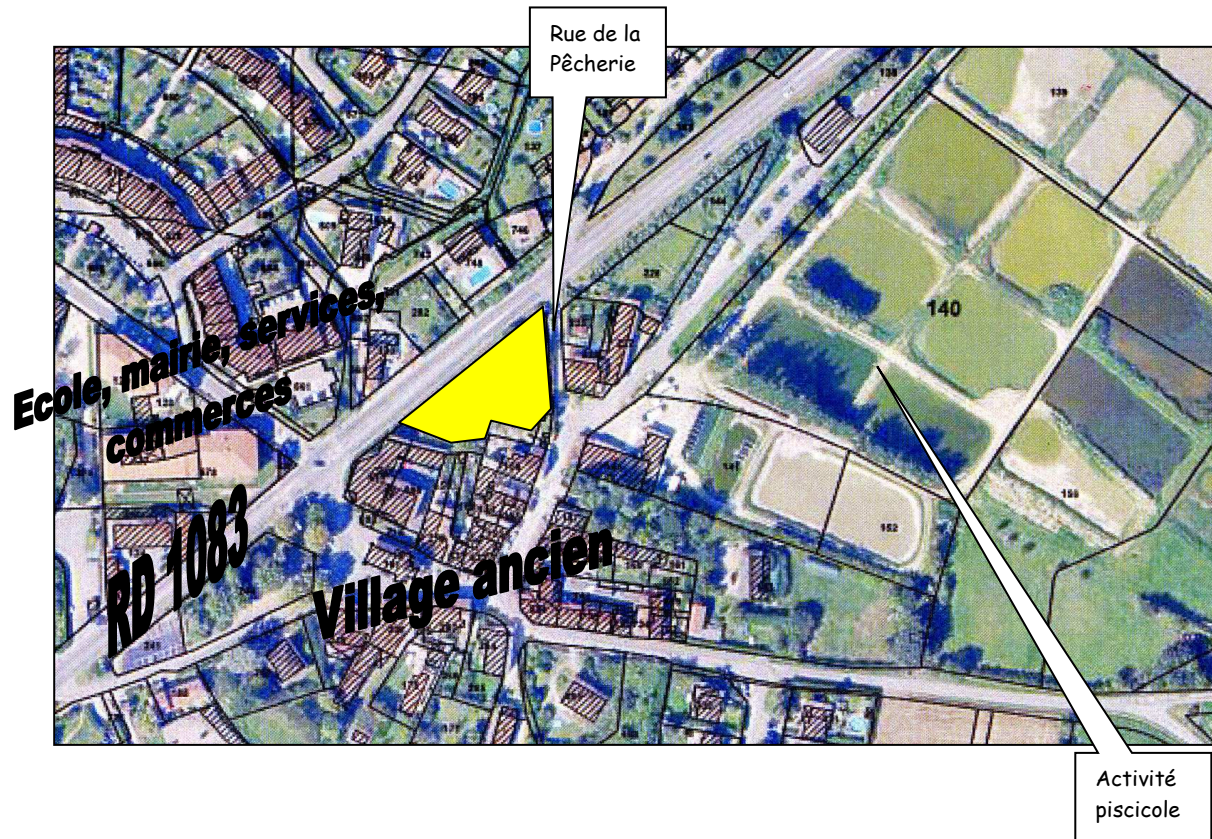
Contexte de la nouvelle zone 1AU (la zone 1AU remplace en 2015 une zone 2AU1) :

Rappel de la situation de la zone 2AU1 dans le PLU de 2006 :



Zone 2AU1 d'une superficie d'environ 1 845 m².

Située au centre-village au sein de la zone UA du PLU et jouxtant la partie la plus ancienne du village. Une trame est apposée sur cette partie ancienne du village pour indiquer l'application du permis de démolir et la hauteur des bâtiments limitée à 9 mètres (hachures rouges).



Quelques caractéristiques :

Secteur central dans le village à proximité des équipements, services et commerces.

Secteur à proximité directe de la RD 1083 avec en particulier les nuisances de bruit.

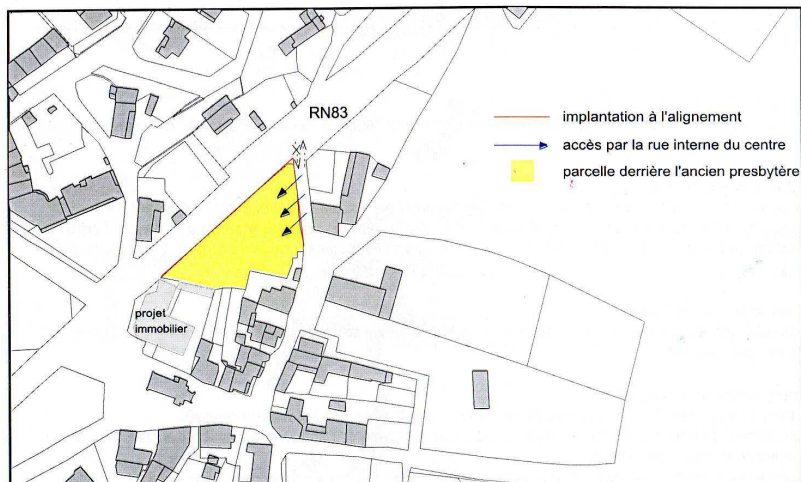
Bâti villageois environnant, ancien et contemporain, avec des hauteurs de R+1 et R+1+combles.

Bâti implanté en général à l'alignement des voies, et souvent en ordre continu créant ainsi des alignements bâtis et des cœurs d'îlots. Cette forme urbaine a été reprise de l'autre côté de la RD 1083 dans certaines opérations contemporaines.

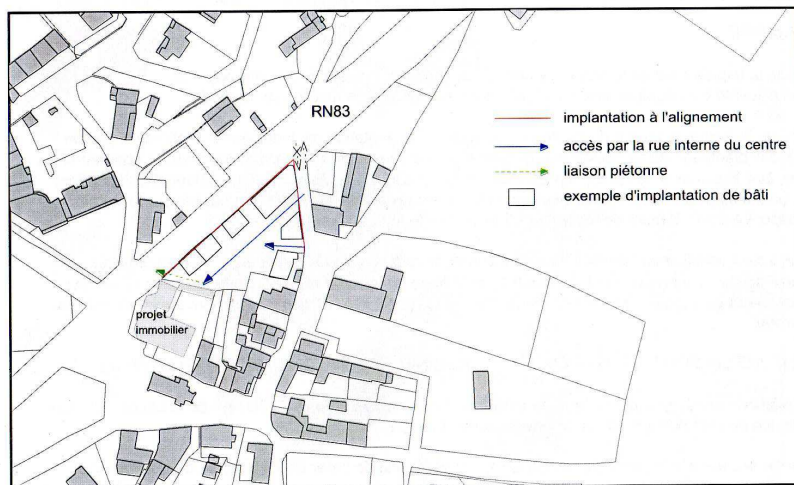
Terrain plat de forme triangulaire.

Une activité piscicole pérenne se trouve en frange du centre-bourg et engendre des circulations de poids-lourds dans le village.

Rappel des OAP de 2006 :



principe d'organisation pour l'urbanisation future de la parcelle derrière l'ancien presbytère



exemple d'organisation pour l'urbanisation future de la parcelle derrière l'ancien presbytère

La parcelle derrière l'ancien presbytère représente une superficie d'environ 1 800 m² en plein centre bourg. Elle est une opportunité en terme de densification du centre, et est réservée à une utilisation principale d'habitat.

En contact direct avec le vieux centre de St Marcel en Dombes, son urbanisation doit s'insérer dans le tissu urbain ancien.

Cette parcelle comprend un grand linéaire sur la RN83 : l'objectif est de rendre cette voie plus urbaine tout le long de la traversée du bourg. Cela passe par un rapprochement du bâti par rapport à la RN83, afin que les automobilistes sentent la présence du village et de l'urbanité des lieux. Il s'agit de marquer visuellement la densité urbaine pour créer une ambiance de rue plutôt qu'une ambiance de voie à grande circulation.

La réalisation des bâtiments se fera donc à l'alignement, de la même manière que dans le centre bourg.

Les accès sur la RN83 sont par ailleurs interdits pour des questions de sécurité : les riverains accèderont à leur habitation par la rue interne du village, qui est en sens unique. Le schéma ci contre (en haut) illustre ce principe de base. Le deuxième schéma ci contre (en bas) donne un exemple possible d'organisation de la parcelle, avec un accès par la rue du village, et des bâtiments de chaque côté de cette nouvelle voie. Une liaison piétonne au moins doit être créée avec la RN83.

La typologie bâtie s'orientera vers la maison de ville (cohérence avec les bâtiments du centre ancien), ou du petit collectif (densité urbaine).

Enfin l'urbanisation de ce secteur est soumise à une opération d'ensemble, afin de garantir une cohérence organisationnelle. Elle pourra être réalisée par tranches.

Principes à retenir en 2015 dans les futurs aménagements (dans le respect du Règlement de la zone 1AU) :

Les principes réétudiés en 2015 reprennent une partie des réflexions du PLU de 2006.

❖ La structure urbaine :

Le bâti sera implanté en limite Nord-Ouest de la parcelle en continuité du bâti existant, avec un retrait minimum de 2 mètres par rapport à la limite parcellaire le long de la RD 1083 (le bâti existant voisin à l'Est peut servir d'accroche à un bâti en rez-de-chaussée pour une parfaite intégration). Pour parvenir à cette forme bâtie, un polygone d'implantation et une marge de recul sont inscrits sur le plan de zonage le long de la RD 1083.

Ce bâti, refermant l'espace, permettra la création d'un îlot vert fortement végétalisé (arbres à haute tige). Ce sera donc un espace vert commun situé au Sud-Est de la parcelle. Les terrasses et jardins privatifs des logements donneront sur cet espace vert ; ainsi chaque logement bénéficiera de la vue sur cet espace.

Les façades sur la RD 1083 seront à traiter avec beaucoup de soin pour répondre aux enjeux de nuisances sonores, et de qualité urbaine et architecturale (peut-être une coursive de desserte et de protection).

Les hauteurs du bâti seront de R+1 ou R+1+combles à rez-de-chaussée pour une accroche sur le bâti existant à l'Est. La variété de ces hauteurs permettra un alignement bâti reprenant la diversité des formes villageoises, et évitera l'effet « muraille » le long de la RD 1083 et « couloir » rue de la Pêcherie.

❖ Les déplacements :

La desserte de l'opération se fera à partir de la rue des Etangs du village. La rue de la Pêcherie restera à sens unique (sens entrant dans le village depuis la RD 1083). Le virage depuis la RD 1083 devra être retraits pour permettre l'accès des poids-lourds aux établissements. Liatout sans passer par le centre-village (emplacement réservé indiqué sur le plan de zonage avec un rayon de giration d'environ 11 mètres).

En raison de la petite taille de la parcelle, il n'y aura pas de bouclage dans l'opération ; l'îlot central végétalisé permettra le retournement.

❖ Les éléments de paysage :

Le paysage créé doit être soigné à la fois par les éléments bâtis et par les éléments de végétation.

- Les façades édifiées le long de la RD 1083 ont donc un rôle particulièrement important à jouer (en termes d'architecture, voir ci-dessus). Leur accompagnement végétal sera important.
- Le cœur d'îlot devra présenter un espace fortement végétalisé d'autant qu'il contiendra également des espaces de stationnement et de retournement.

❖ La diversité et la densité de l'habitat :

- Respect des orientations du SCOT de la Dombes.
- Cette opération située dans le cœur de village comprendra du logement de type groupé intermédiaire.

Schéma d'aménagement :

