

VU POUR ETRE ANNEXE A LA
DCM DU

CACHET DE LA MAIRIE



COMMUNE DU PEAGE-DE-ROUSSILLON

DEPARTEMENT DE L'ISERE



LE-PÉAGE-DE-ROUSSILLON
Cœur d'agglomération

PLAN LOCAL D'URBANISME

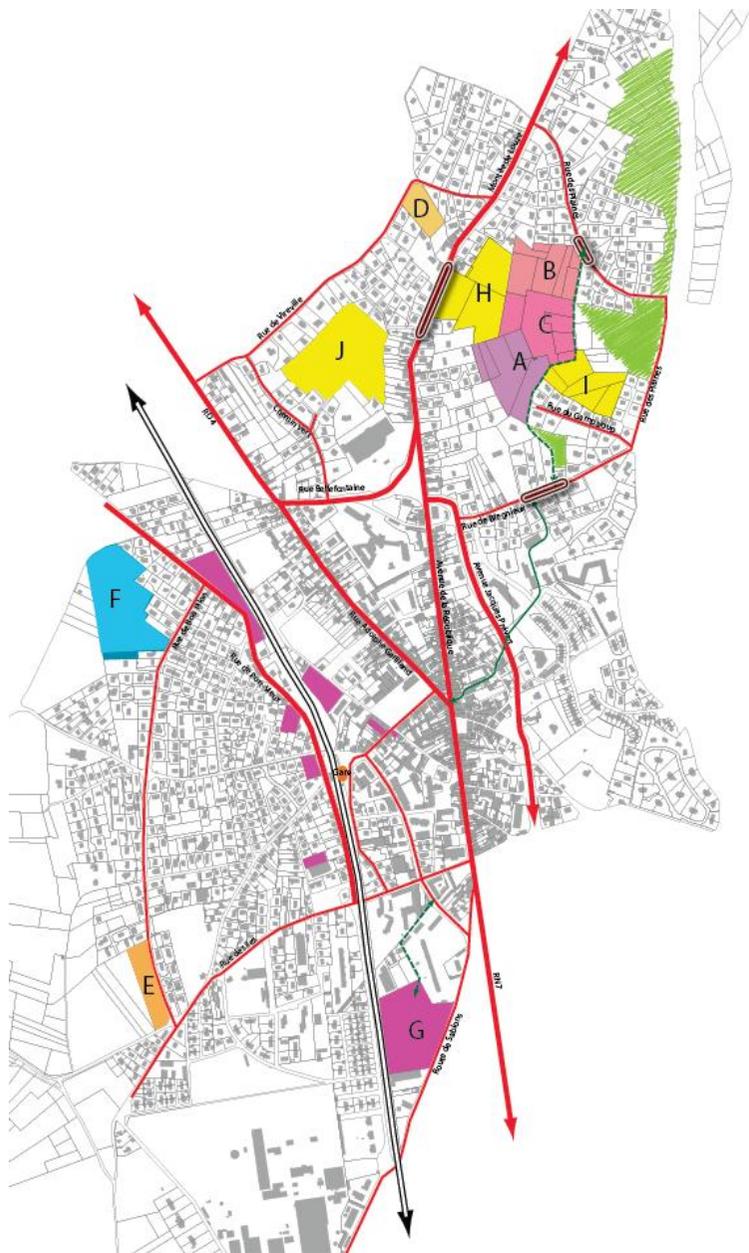
3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Table des matières

1.	Le Scénario d'Aménagement	6
1.1.1	Les secteurs de renouvellement urbain envisagés	9
1.1.2	Les disponibilités foncières nouvelles mobilisées.....	9
1.1.3	Bilan du scénario proposé.....	10
1.1.4	Recommandations bioclimatiques.....	10
2.	Secteurs de projet.....	11
2.1.	Secteur de la Montée de Louze	13
2.1.1	Etat initial du site	13
2.1.2	Le réseau viaire à créer	18
2.1.3	Les prescriptions d'intégration paysagère	20
2.1.4	Les densités, typologies de logements et phasage	22
2.2.	Secteur de la Pertuisiere	25
2.2.1	Etat initial du site	25
2.2.2	Le réseau viaire à créer	30
2.2.3	Les prescriptions d'intégration paysagère	32
2.2.4	Les densités et typologies de logement.....	34
2.3.	Secteur de la Gare	37
2.3.1	Etat initial du site	37
2.3.2	Valorisation du potentiel de renouvellement urbain	38
2.3.3	Zoom sur le secteur Est de la gare	38

2.3.4	Zoom sur le secteur de la rue Pierre Dupont.....	40
2.4.	Secteur du centre-ville	41
2.5.	Secteur de l'ancienne carrière	42
2.5.1	Etat initial du site	42
2.5.2	Les risques et contraintes sur le tènement.....	44
2.5.4	Les prescriptions d'intégration paysagère et aménagement des cheminements doux.....	45
2.5.5	Les densités et typologies de logement.....	47
2.6.	Secteur de Bois Pilon	48
2.6.1	Etat initial du site	48
2.6.2	Les risques et contraintes sur le tènement.....	49
2.6.3	Densité et typologie de logements	50
2.6.4	Intégration paysagère	50
2.7.	Secteur de Vireville	52
2.7.1	Etat initial du site	52
2.7.2	Les risques et contraintes sur le tènement.....	53
2.7.3	Desserte, densité et typologie de logements	54
2.8.	Secteurs de la Montée de Louze (2AU).....	55
2.8.1	Etat initial du site	55
2.8.2	Les risques et contraintes sur le tènement.....	56
2.8.3	Desserte, densité et typologie de logements	57
2.9.	Secteurs du Chemin vert (2AU).....	58
2.9.1	Etat initial du site	58
2.9.2	Les risques et contraintes sur le tènement.....	59
2.9.3	Desserte, densité et typologie de logements	60

1. LE SCENARIO D'AMENAGEMENT



L'urbanisation de demain s'inscrit dans les objectifs fixés par le Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône.

Les prescriptions fixées pour la commune de Péage-de-Roussillon sont les suivantes :

9 logements/an/1000 habitants, ce qui représente si on le rapporte aux nombre d'habitants de la commune un objectif minimal de 61 logements/an. Aussi pour les 10 prochaines années, le PLU doit être dimensionné pour accueillir **610 nouveaux logements (comprenant la densification, le renouvellement et les extensions urbaines)**.

Pour répondre à l'objectif de diversification du parc de logements, le PLU doit prévoir de permettre **le maintien d'un minimum de 20% de logements sociaux dans la commune**.

L'objectif de modération de la consommation de l'espace par l'urbanisation se traduit par le respect d'une densité moyenne de **40 logements/ha**.

L'urbanisation devra permettre par ailleurs **la consolidation du « pôle-gare »** afin d'augmenter le nombre de logements à proximité de la gare (elle-même desservie par différentes lignes de transport en bus ou cas).

L'objectif fixé vise la construction de 815 nouveaux logements dont :

- ✓ 650 logements en extension urbaine
- ✓ 165 logements en renouvellement urbain.

1.1.1 Les secteurs de renouvellement urbain envisagés

Secteur	Classement	Superficie	Densité urbaine (logements/ha)	Nombre de logements	Logement sociaux (20%)
Carrière (G)	Zone 2AU	2,5	50	125	25
Gare	Zone UA	1	40	40	

1.1.2 Les disponibilités foncières nouvelles mobilisées

Secteur	Classement	Superficie	Densité urbaine (logements/ha)	Nombre de logements	Logement sociaux (20%)
Montée de Louze		6,5	30	195	39
Dont (A)	1AU	2,5	30	75	15
Dont (B)	1AU	1,9	30	57	11
Dont (C)	1AU	2,1	30	63	13
Rue de Vireville (D)	UB	0,6	40	24	
Rue Bois Pilon (E)	1AU	0,7	40	28	
Chemin de Pertuisière (F)	1AU	3	37	111	22
Montée de Louze (H)	2AU	2,5	40	100	20
Montée de Louze (I)	2AU	1,6	30	48	10
Chemin Vert (J)	2AU	3,6	40	144	29
		18,5	35	650	120

1.1.3 Bilan du scénario proposé

Secteur	Classement	Superficie	Densité urbaine (logements/ha)	Nombre de logements	Logement sociaux (20%)
Rue de Vireville (D)	UB	0,6	40	24	
Gare	UA	1	40	40	
Montée de Louze		6,5	30	195	39
Dont (A)	1AU	2,5	30	75	15
Dont (B)	1AU	1,9	30	57	11
Dont (C)	1AU	2,1	30	63	13
Rue Bois Pilon (E)	1AU	0,7	40	28	
Chemin de Pertuisière (F)	1AU	3	37	111	22
Carrière (G)	2AU	2,5	50	125	25
Montée de Louze (H)	2AU	2,5	40	100	20
Montée de Louze (I)	2AU	1,6	30	48	10
Chemin Vert (J)	2AU	3,6	40	144	29
		22,0	37	815	145

1.1.4 Recommandations bioclimatiques

Ces orientations devront être prises en compte pour l'ensemble des secteurs de projets déclinés ci-après.

Les façades exprimeront la prise en compte et la maîtrise par le projet de la lumière naturelle et des apports solaires : les ouvertures principales des façades seront dans la mesure du possible orientées en direction du Sud (meilleur ensoleillement en hiver et réduction des apports solaires en été). Les usages secondaires des habitations tels que le garage seront implantés préférentiellement au Nord afin de créer un espace de transition avec les pièces de vie.

Les systèmes à «double peau», brise soleil, avancées de toiture exprimant la prise en compte et la maîtrise par le projet de la lumière naturelle et des apports solaires seront recherchés. La compacité des formes bâties permettra d'agir sur les déperditions de chaleur.

Il est par ailleurs demandé la plantation à proximité des constructions principales afin de limiter la création d'ilots de chaleur. A noter que la plantation d'arbres à feuilles caduques sur les façades Sud et Ouest facilitera le passage de la lumière en hiver et permettra la création d'ombres portées sur la construction en été.

2. SECTEURS DE PROJET

2.1. SECTEUR DE LA MONTEE DE LOUZE

2.1.1 Etat initial du site

2.1.1.1 Diagnostic paysager du tènement

Le tènement présenté pour cette Orientation d'aménagement et de programmation présente une superficie de **6,5 hectares**. Il est composé d'une pente allant de 8 à 10% en moyenne. **Les points culminants sont situés sur la limite Est de la parcelle**. Celle-ci fait face aux Monts du Pilat à l'Ouest, elle bénéficie **d'une bonne exposition solaire** sans vis-à-vis gênant créant ainsi une vue favorable pour toute la partie haute du tènement.

Un talus situé sur un axe Nord-Sud forme un accident topographique qui marque une pente plus sévère entre deux parties sur lesquelles la pente est modérée. Il s'accompagne d'une haie naturelle dense qui accentue l'effet de coupure.

D'autres haies marquantes sont situées en bordure Ouest du site. Elles forment une zone tampon entre les habitations et la parcelle dont l'occupation actuelle est majoritairement agricole. Ces haies jonchées d'arbres coupent en partie les vues sur les parties urbanisées de la commune du Péage-de-Roussillon. L'effet de covisibilité est donc très réduit. Elles ont aussi pour intérêt de réduire les nuisances sonores. Ces haies sont composées d'essences endogènes à conserver dans la mesure du possible.

L'entrée Nord-Est du site est marquée par un alignement d'arbres qui forme une petite allée et coupe la vue sur les maisons situées à l'Est de la parcelle. Cet alignement donne un attrait paysager de qualité au site.

Diagnostic paysager du tènement

I. Relief

225 m



Courbes de niveau
Talus, élément marquant du relief



Cônes de vue



Fond de vallon

II. Végétation



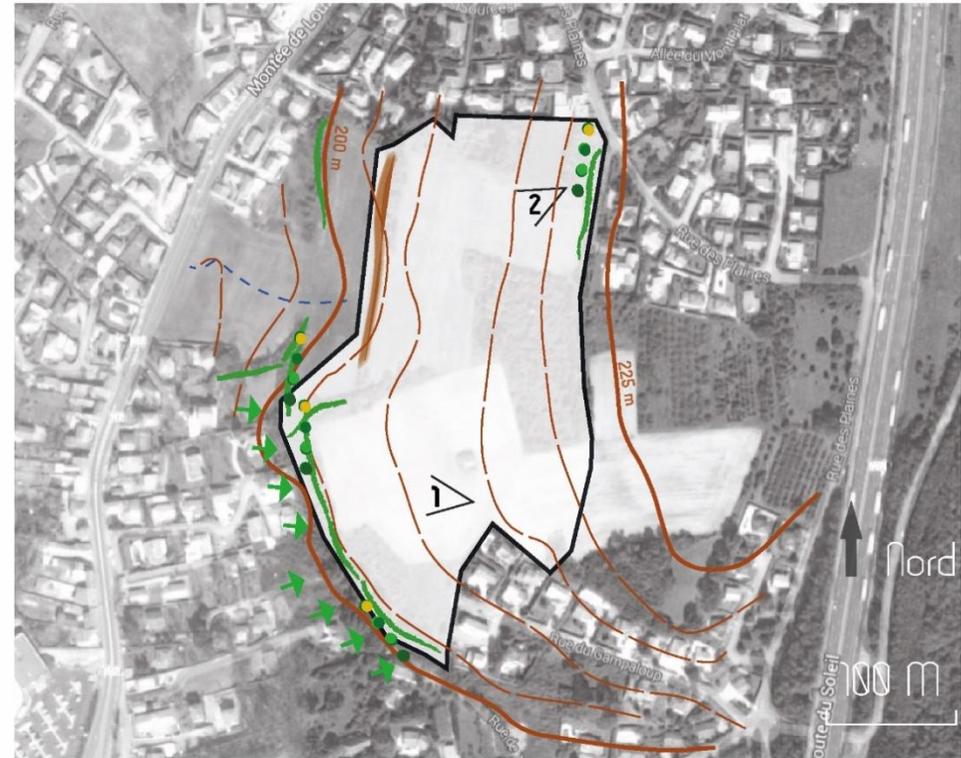
La végétation comme zone tampon



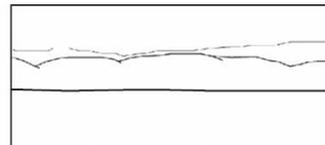
Alignement d'arbres



Haies significatives



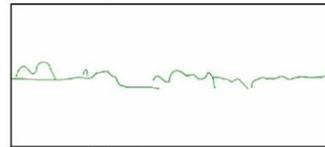
Bâti



Topographie

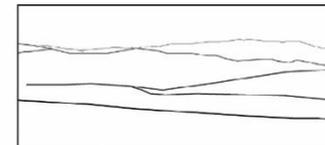


Cône de vue n°1

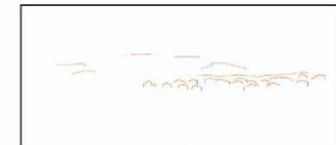


Végétation

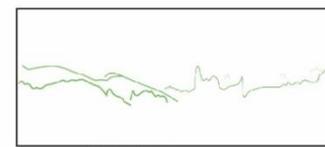
Décomposition paysagère



Topographie



Bâti



Végétation



Cône de vue n°2

2.1.1.2 Le réseau viaire autour du tènement

Le réseau viaire autour du tènement présente une hiérarchie hétérogène et diversifiée de voiries.

L'autoroute du Soleil (A7) passe à une centaine de mètres du tènement à l'Est. L'échangeur le plus proche est situé à Chanas une dizaine de kilomètres plus au Sud. Le tènement subit une exposition relativement importante au bruit malgré des barrières de protection anti-bruit. Elle bénéficie cependant d'un accès facile à l'autoroute.

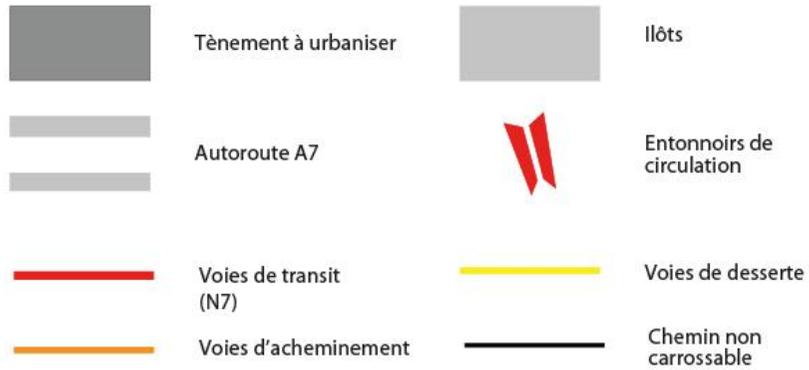
Cette autoroute suit un axe Nord-Sud parallèle à la **Nationale 7** qui borde le tènement sur sa partie Ouest. Le gabarit de la nationale 7 est large et le trafic assez dense. Elle a donc un impact avec des nuisances sonores supplémentaires.

Même si elle offre **la possibilité de créer un accès au secteur de projet, l'aménagement d'un tel débouché n'a pas été retenu, eu égard à l'importance des flux supportés par la RN7**. Outre la complexité de création d'un nouvel accès sur la Nationale 7, le choix a été fait de maintenir la nouvelle urbanisation à distance des nuisances sonores de cet axe.

Les rues des Plaines et la rue de Gampaloup constituent les deux axes permettant de connecter le secteur de la montée de Louze. La connexion de la rue de Turenne avec la rue de Gampaloup représente également une potentielle amélioration de la desserte du secteur.

- La rue de Gampaloup (qui se connecte à la rue de Brégnieux par un rond-point) est une impasse débouchant sur l'entrée sud du secteur. La largeur de la chaussée permet d'envisager un réaménagement de la voirie favorisant un partage plus sécurisé de la rue.
- Deux entonnoirs de circulation bordent l'entrée Nord-Est du site depuis la rue des Plaines, restreignant ainsi l'accès en voiture. En «cassant» la vitesse des automobilistes, ils garantissent une meilleure sécurité pour tous les usagers de la route et pacifient la porte du site.
- La rue de Turenne n'est actuellement pas aménagée dans la partie Nord et est aujourd'hui une impasse. Sa connexion à la rue de Gampaloup permettrait une desserte supplémentaire du secteur de la montée de Louze.

Le réseau viaire autour du tènement



1 Rue de Gampaloup



2 Rue des Plaines

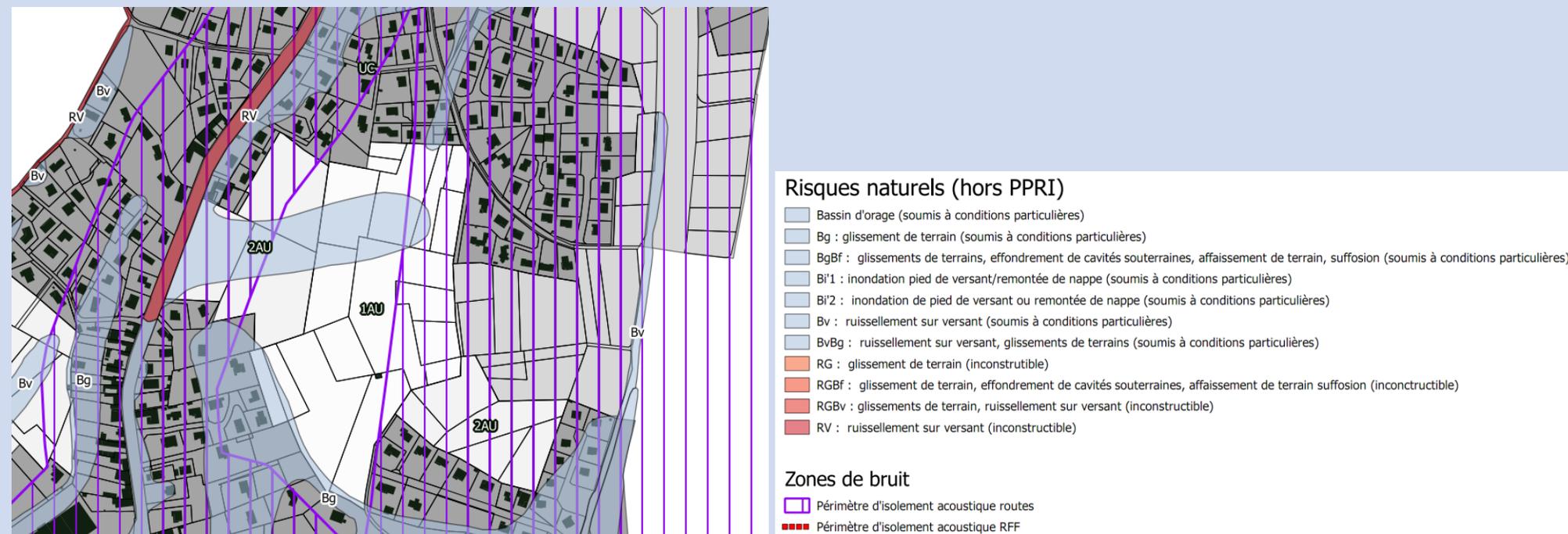


3 Nationale 7 : importance des flux



2.1.1.3 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de la montée de Louze



Le secteur de la montée de Louze est concerné principalement par un risque de ruissellement sur versant (bv - aléa faible). Sur sa frange Sud-Ouest, il est également concerné par des glissements de terrain (bg - aléa faible). En ce qui concerne les contraintes et les nuisances, le secteur est concerné par le périmètre d'isolement acoustique routier, notamment de part sa proximité avec l'autoroute A7 (en amont) et la nationale 7 (en aval).

2.1.2 Le réseau viaire à créer

Du fait de son intérêt paysager, **le talus doit être conservé dans son état actuel**. La voirie créée viendra s'appuyer sur la pente existante. Cette configuration permettra à la fois de limiter l'impact environnemental d'éventuels travaux de terrassement trop importants. Les coûts liés aux travaux seront par ailleurs réduits. Enfin, l'intégration paysagère sera plus douce et naturelle. Une seconde voirie principale permettra de rejoindre la Rue des Plaines en suivant les courbes de niveau.

Des voiries secondaires viendront créer un maillage pour desservir les autres parties du site. Amenées à être moins empruntées, ces voies auront un gabarit réduit afin de minimiser la consommation foncière et de réduire les coûts d'aménagement. Ces gabarits réduits permettront une réduction de la vitesse. Ces voies pourront par ailleurs être aménagées en sens unique dans certains cas.

Un troisième type de voie viendra compléter le maillage existant. Ces voies seront plus étroites et ne serviront que la desserte d'habitations dans de petites allées. Elles s'adapteront mieux à la topographie du site. Eventuellement faites en surface partagée elles créeront un espace plus sécurisant pour les riverains et les enfants à l'abord des logements.

Le choix de ce maillage a pour buts principaux de :

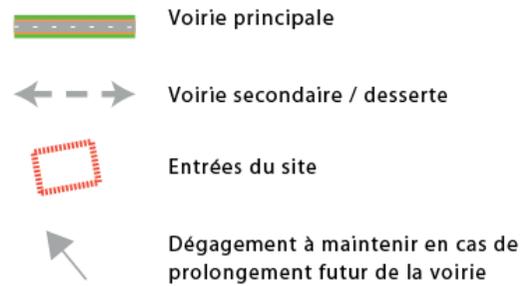
- réduire les coûts de construction et d'entretien
- réduire la vitesse des voitures
- pacifier les mobilités
- sécuriser au maximum les espaces proches des logements

L'aménagement de parkings en différents points du site (entrées notamment) sera aussi privilégié, avec pour but de réduire la place dédiée à l'automobile à l'intérieur du site.

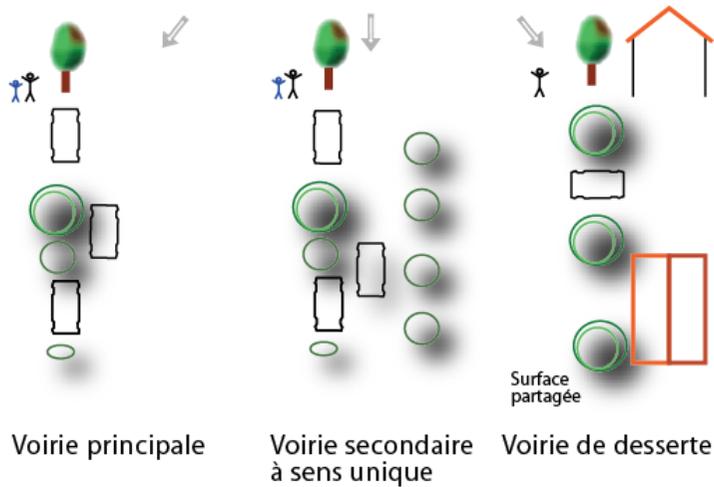
Des pistes cyclables pourront venir compléter certaines voies et ainsi encourager l'utilisation du vélo.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les entrées de site et le réseau viaire à créer



Exemple indicatif de types de voiries



Entrée nord-est du site : des possibilités limitées

Voie actuellement en impasse
Desserte potentielle du site,
complémentaire aux autres
connexions envisagées



2.1.3 Les prescriptions d'intégration paysagère

Les mobilités ne se réduisent pas uniquement à l'usage de la voiture et du vélo mais doivent être envisagées dans leur ensemble en considération des piétons notamment.

Pour cela des cheminements piétons seront créés à l'intérieur du site. Ils devront permettre de joindre les trois entrées du site au centre du tènement. Ces cheminements dont l'aspect sera soigné doivent apporter sécurité et confort au marcheur. En rendant la marche agréable, l'aménagement encourage le report modal et l'utilisation de ce moyen de transport qui réduit les nuisances et donne vie à l'espace public. **La rue de Turenne représente une potentielle liaison entre le secteur de la montée de Louze et le centre-ville. Sa connexion avec la rue de Gampaloup couplée à la mise en place d'une police de circulation adaptée permettrait la création d'une liaison apaisée avec le centre-ville.** Parallèlement, la rue de Brégnieux devra également faire l'objet d'un aménagement adapté.

L'alignement d'arbres situé à l'entrée donnant sur la Rue des Plaines, devra être conservé afin de favoriser l'intégration paysagère du site. Des bancs pourront éventuellement être installés à cet endroit afin de valoriser le large cône de vue sur l'Ouest.

Ces cheminements piétons se rejoindront au centre du site où **un espace public de verdure sera aménagé** et permettra de soigner le cadre de vie futur. Cette place sera située sur la partie haute du talus, créant ainsi un belvédère avec vue sur le Mont Pilat.

Des massifs naturels pourront être aménagés afin de réduire les coûts d'entretien tout en apportant un caractère sauvage à un site urbanisé.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Trame verte et espaces publics

-  Parc urbain et belvédère
-  Cheminements piétons : un accès depuis le centre sans longer la N7
-  Arbres pour accompagner le cheminement piéton
-  Arbustes pour délimiter les parcs et le cheminement doux
-  Talus



Exemple de cheminement piéton :

rendre la marche attractive,
sûre et agréable



Exemple de parc urbain :

laisser la nature libre pour
réduire les coûts



↑ Nord 100 M

2.1.4 Les densités, typologies de logements et phasage

Pour le secteur de la Montée de Louze, une densité de **30 logements par hectares** est retenue.

Au vu de la taille du tènement (6,5 hectares), environ **195 logements** devront occuper le site à terme.

Cette répartition a pour but de :

- **réduire les besoins d'accès du site** pour limiter les mobilités internes en voiture, la topographie contraignant les déplacements.
- économiser sur la création des réseaux (eau, assainissement, voirie...).
- **favoriser l'intégration paysagère** avec une transition douce entre les différents types d'habitat.

Cette mixité des formes bâties permettra de répondre à différentes demandes de logements et permettra ainsi une mixité sociale (âges, activités etc...). **Un objectif de 20% de logements sociaux est à respecter.**

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Densités et formes urbaines

I. Densités



Densité moyenne à faible :
logements intermédiaires / individuels groupés



Densité faible : logements individuels

II. Exemples de formes de bâti intermédiaire



III. Urbanisation



Sens de l'urbanisation : une densité qui augmente
au milieu du site permettant une transition douce
entre les formes de bâti



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Phasage des opérations



Le tènement proposé pour cet OAP étant particulièrement grand (environ 6,5 hectares), il sera nécessaire de procéder à un phasage pour son urbanisation. Afin de réduire les coûts le développement se fera en parallèle de la création des réseaux et voiries.

Les deux premières phases créeront une amorce de voirie principale. La phase 3 permettra alors de relier les points **A** au point **B**.



2.2. SECTEUR DE LA PERTUISIERE

2.2.1 Etat initial du site

2.2.1.1 Diagnostic paysager du tènement

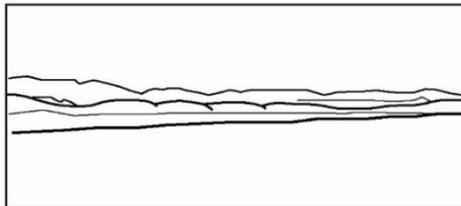
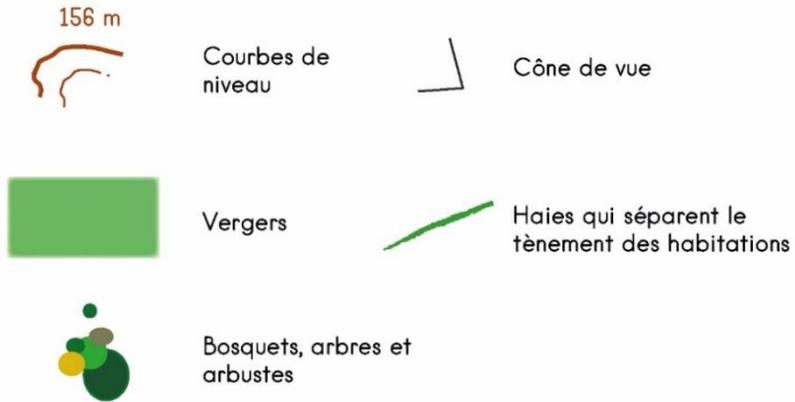
Le tènement présenté pour cette Orientation d'aménagement et de programmation mesure approximativement **3 hectares**. Sa topographie est très peu accidentée et plate. Le point culminant est situé sur la limite Est de la parcelle, à 156m d'altitude. Celle-ci fait **face aux Monts du Pilat à l'Ouest**, elle bénéficie d'une **bonne exposition solaire sans vis-à-vis gênant créant ainsi une vue dégagée très favorable**.

Quelques haies sont situées en bordure Est du site. Elles délimitent les parcelles où sont construites des maisons pavillonnaires. Ces haies remplissent une fonction séparative mais ne forment pas une véritable zone tampon, leur attrait esthétique est limité (du fait de leur uniformité) de même que leur intérêt écologique (peu de diversité).

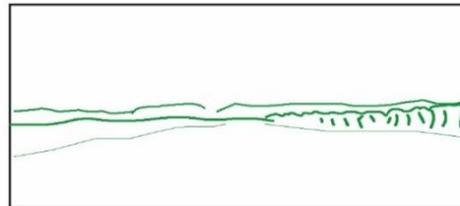
Il n'y a pas d'élément « repère » identifiant l'entrée du site. **Des vergers composent l'occupation du sol du site mais aussi des parcelles attenantes**, quelques rares bosquets viennent compléter ces vergers, d'une manière très anecdotique.

Au Nord-Ouest, sur le territoire de Saint-Maurice-L'Exil, **une opération d'aménagement est en cours de réalisation** au moment de la rédaction du PLU fait face au secteur de projet.

Diagnostic paysager du tènement



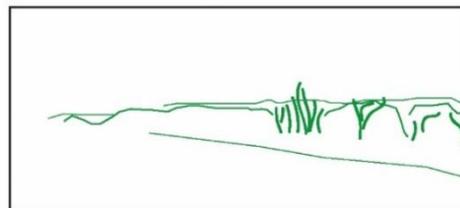
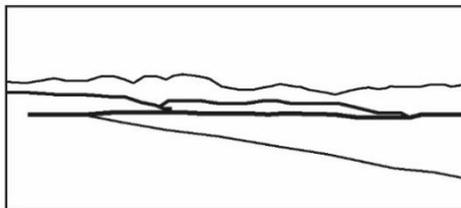
Relief



Végétation



1



2

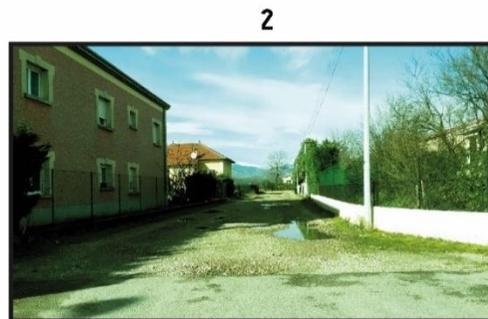
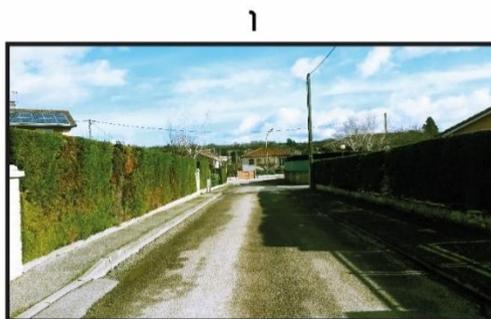
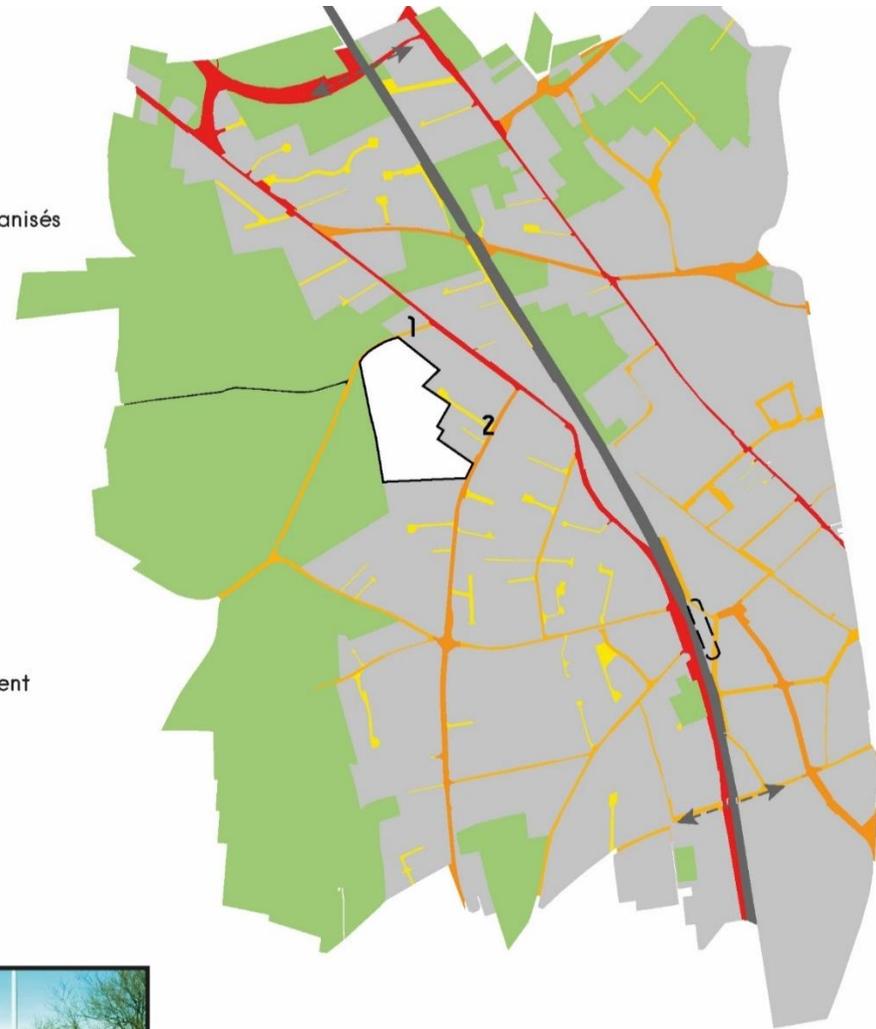
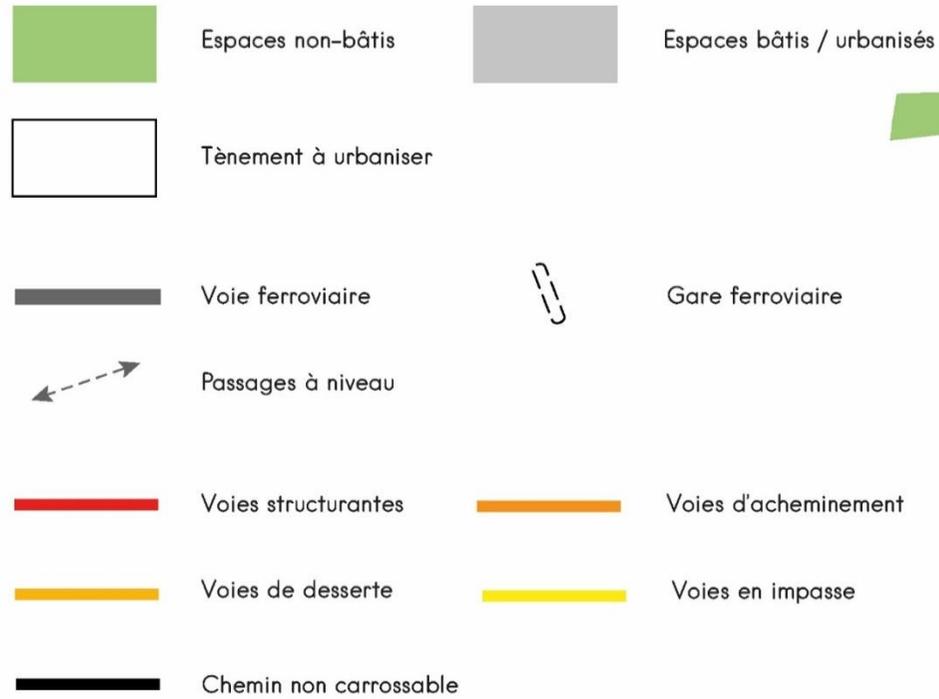
2.2.1.2 Le réseau viaire autour du tènement

Le réseau viaire autour du tènement est dense mais souffre de plusieurs faiblesses.

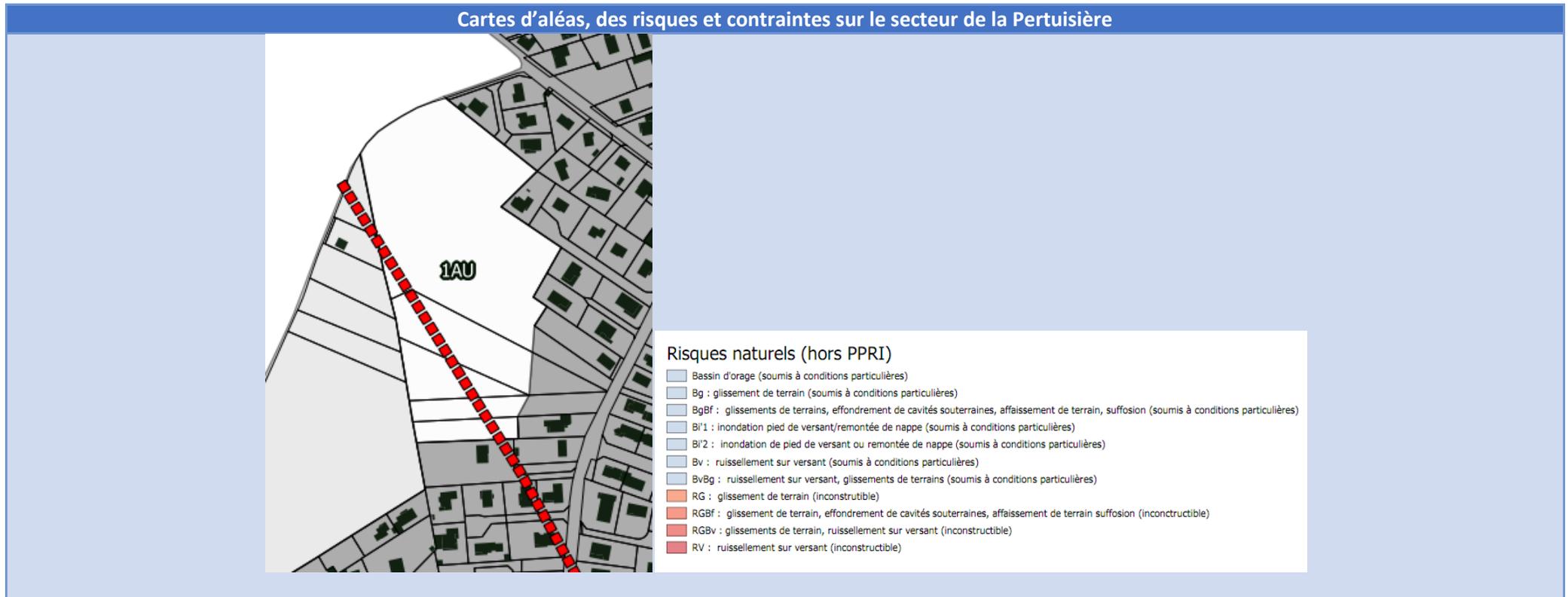
- A l'échelle de la partie ouest de la ville on note tout d'abord **un manque de connexions traversantes** sur la voie ferrée. Seuls deux passages de franchir celle-ci, respectivement au nord et au sud de la ville (rue François Truffaut sur la commune de Saint-Maurice-l'Exil et la rue des Iles).
- Plusieurs voies convergent vers la gare sans pouvoir traverser la voie ferrée à cet endroit. Ce sont les rues de Port Vieux, de Champanay et Croix Morand. La faiblesse des connexions implique des détours importants à effectuer.
- De nombreuses impasses privées servent de voies de desserte pour les habitations, ces voies ne sont pas valorisées et ne permettent pas l'interpénétration et la traversée des ilots.

Les axes principaux permettant de déboucher sur le site sont les rues de Port Vieux et de Bois Pilon. A l'Ouest du secteur, le chemin de la Pertuisière, hormis dans sa partie initiale, est un chemin agricole non-carrossable.

Le réseau viaire autour du tènement



2.2.1.3 Les risques et contraintes sur le tènement



Le secteur de la Pertuisière n'est concerné par aucuns aléas. Cependant une grande partie du tènement est concerné par le périmètre d'isolement acoustique généré par la voie ferrée.

2.2.2 Le réseau viaire à créer

Deux accès desservent le site :

- L'accès au nord se fait par une route étroite qui devient le **chemin de la Pertuisière** en longeant le site
- C'est **l'entrée sud** à partir **de la rue de Bois Pilon** dont le profil plus large lui confère un rôle structurant et devra être valorisé afin de marquer l'entrée du site. La plantation d'arbres pourrait remplir ce rôle de valorisation paysagère.

Il est donc proposé ici de relier les entrées nord et sud du site par **une voirie à double sens incluant éventuellement des pistes cyclables**. Un stationnement alterné avec des arbres pourra être implanté le long de cette voirie.

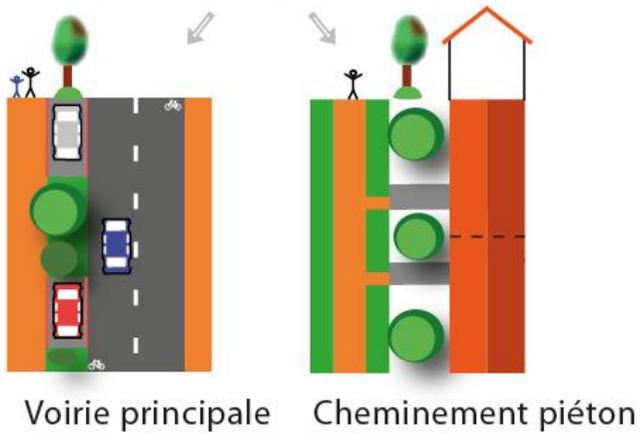
Dans l'éventualité d'un prolongement de l'urbanisation vers l'ouest, un accès potentiel devra être conservé à partir de la voirie centrale.

Les entrées de site et le réseau viaire à créer

-  Voirie principale
-  Extension de la voirie en cas de développement à l'ouest
-  Entrées automobiles du site
-  Entrée piétonne du site
-  Gare ferroviaire



Exemples indicatif de types de voiries



Exemple : une voirie équilibrée



Exemple : un cheminement piéton



2.2.3 Les prescriptions d'intégration paysagère

Le site, qui bénéficie d'une vue sur les Monts du Pilat, soignera son **intégration paysagère**.

Pour cela, des haies seront plantées **en bordure des secteurs déjà bâtis**, en utilisant des arbustes et arbres d'essences locales, favorisant la biodiversité à proximité d'un environnement agricole dominé par les vergers.

Des arbres seront aussi plantés le long de la voirie centrale et du cheminement doux afin de valoriser le cadre de vie et notamment les parties publiques empruntées par tous. Le cheminement dont l'aspect sera soigné doit apporter sécurité et confort au marcheur. En rendant la marche agréable, l'aménagement encourage le report modal et l'utilisation de ce moyen de transport qui réduit les nuisances et donne vie à l'espace public.

Alors que les haies doivent permettre de limiter la covisibilité à l'est avec une certaine densité et hauteur, les haies situées à l'ouest apporteront **un aspect aéré et ouvert en gardant la vue sur les Monts du Pilat**.

L'intégration paysagère

 Cheminements piétons : permettre l'aération et l'ouverture du projet

 Arbres pour limiter la covisibilité entre habitations

 Arbustes pour délimiter le cheminement doux

 Couper les vues sur le bâti à l'est

 Ouvrir les vues sur les Monts du Pilat à l'ouest

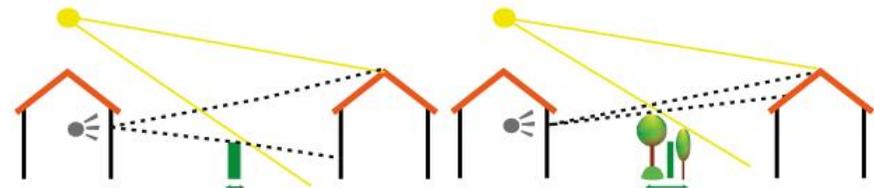


↑ Nord 100 M

1



Un besoin de verdure certaines séparations



Haies incluant arbres et arbustes :
réduire la covisibilité sans compromettre l'ensoleillement

2.2.4 Les densités et typologies de logement

La topographie plane de ce tènement et la relative proximité de la gare favorise une diversité des formes urbaines. Une densité de **37 logements par hectares** devra être suivie (soit un potentiel de **111 logements**).

En ce qui concerne la répartition sur le site, **un gradient de densité** doit être mis en place. Les logements individuels seront situés à l'est afin de favoriser une insertion harmonieuse avec le tissu urbain existant. La densité devra s'accroître en progressant vers l'ouest où seront implantés les logements collectifs. Les logements intermédiaires auront un rôle de transition entre les différentes formes de bâti afin d'obtenir une certaine cohérence visuelle.

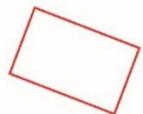
Cette mixité des formes bâties permettra de répondre aux besoins en logements de chacun et permettra ainsi une mixité sociale (âges, activités etc...).
L'objectif en termes de logements sociaux étant fixé à 20% du parc.

Densités, formes et répartition du bâti

I. Densités



II. Exemples de formes du bâti



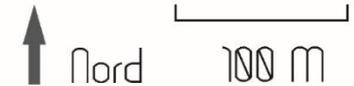
Collectifs



Intermédiaires : les terrasses épousent la pente



Individuels



III. Urbanisation



Transition avec le bâti pavillonnaire existant



Sens de l'urbanisation : une densité qui s'accroît à l'ouest

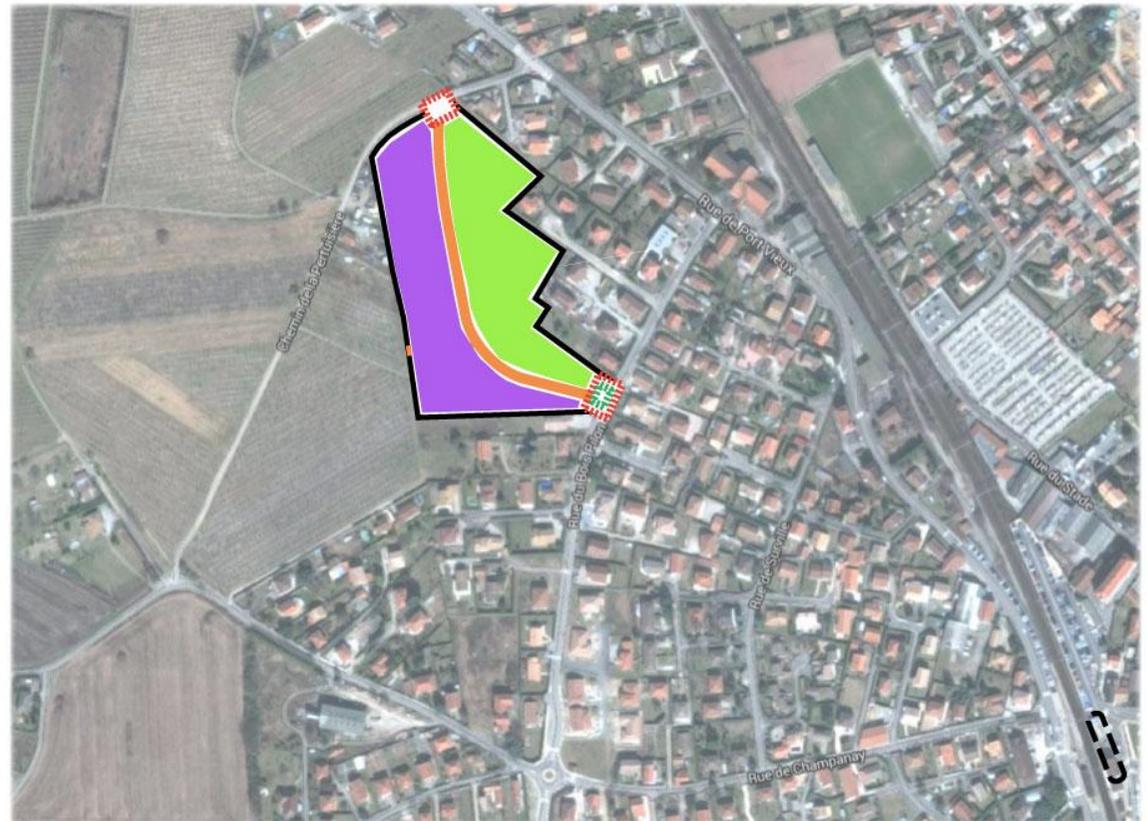
2.2.5. LE PHASAGE RETENU POUR L'AMENAGEMENT DU SECTEUR DE LA PERTUISIERE

Deux priorités d'aménagement ont été dégagées. La priorité 1 s'établit à l'Est de la voirie structurante qui desservira le secteur, tandis que la priorité 2 est localisée à l'Ouest. Ainsi l'aménagement du secteur de la Pertuisière devra être réalisée sous la forme d'une opération d'ensemble à l'échelle de chaque priorité définie, la priorité 1 devant intervenir avant la priorité 2.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le phasage retenu pour l'aménagement du secteur

-  Priorité 1 : aménagement de la partie Est du secteur
-  Priorité 2 : aménagement de la partie Ouest du secteur



2.3. SECTEUR DE LA GARE

2.3.1 Etat initial du site

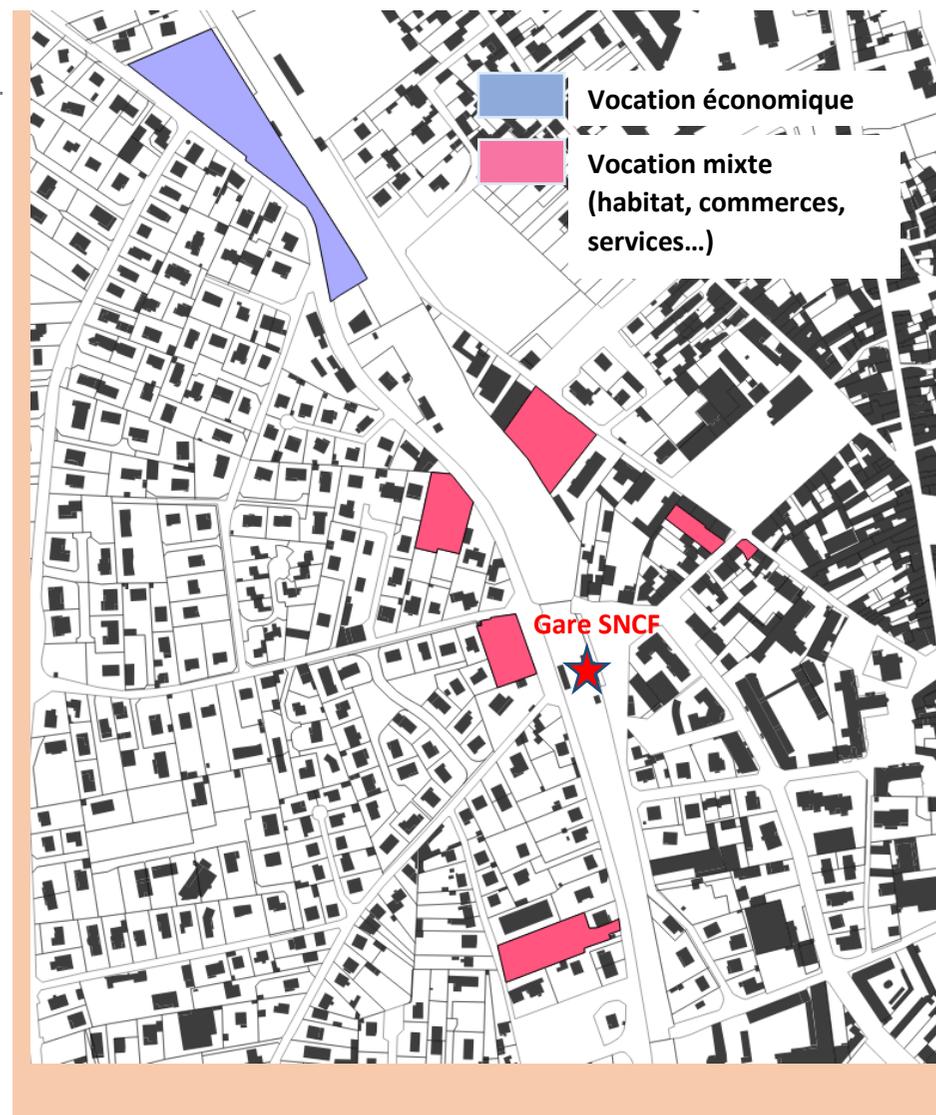
Le secteur de la gare est aujourd'hui un secteur entièrement urbanisé qui par conséquent fait face à des problématiques d'évolution du tissu urbain :

- Le diagnostic complété par différentes visites de terrain a permis d'identifier plusieurs bâtiments d'activités économiques peu compatibles avec l'habitat, susceptibles de muter à court ou moyen terme. Ces visites ont également permis d'identifier des bâtiments d'habitation dégradés et/ou peu denses mutables.
- La voie ferrée crée une rupture dans le fonctionnement urbain et notamment du centre-ville ; à l'ouest de la voie ferrée, le tissu bâti est composé d'un habitat à dominante pavillonnaire ce qui aboutit à une densité nettement plus faible que dans le centre-ville.

Il s'agit par conséquent de prendre en compte le potentiel de renouvellement urbain pour répondre aux besoins en logements mais aussi pour accroître la polarité du secteur de la gare et notamment le long de la rue Lavoisier qui longe la voie ferrée.

D'autre part, des emprises seront réservées à l'amélioration de la desserte du secteur et des circulations douces.

Au delà de ces aménagements programmables au sein du PLU, un nouveau franchissement de la ligne SNCF dédié aux piétons permettrait de créer une couture urbaine entre l'ouest et l'est qui fait actuellement défaut.



2.3.2 Valorisation du potentiel de renouvellement urbain

La cartographie ci-contre localise les tènements fonciers susceptibles de faire l'objet d'une **opération de renouvellement urbain**.

Dans toute nouvelle opération portant sur les secteurs à vocation mixte, il est attendu **une densité minimale de 40 logements/ha. Pour les unités foncières à proximité de la place Paul Morand, la densité et la hauteur du bâti devra s'intégrer dans l'environnement bâti existant.**

Hormis pour le secteur de l'ancienne coopérative qui devra présenter une vocation économique (artisanat, bureau, commerces, services) ou de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il est rappelé que les opérations pourront proposer **une mixité des usages**, notamment en rez-de-chaussée (commerces, services...). Les bâtiments situés sur les rues de la gare, rue Lavoisier et rue du Port Vieux les opérations devront présenter à minima un local d'activités en rez-de-chaussée.

2.3.3 Zoom sur le secteur Est de la gare

La rue de la gare

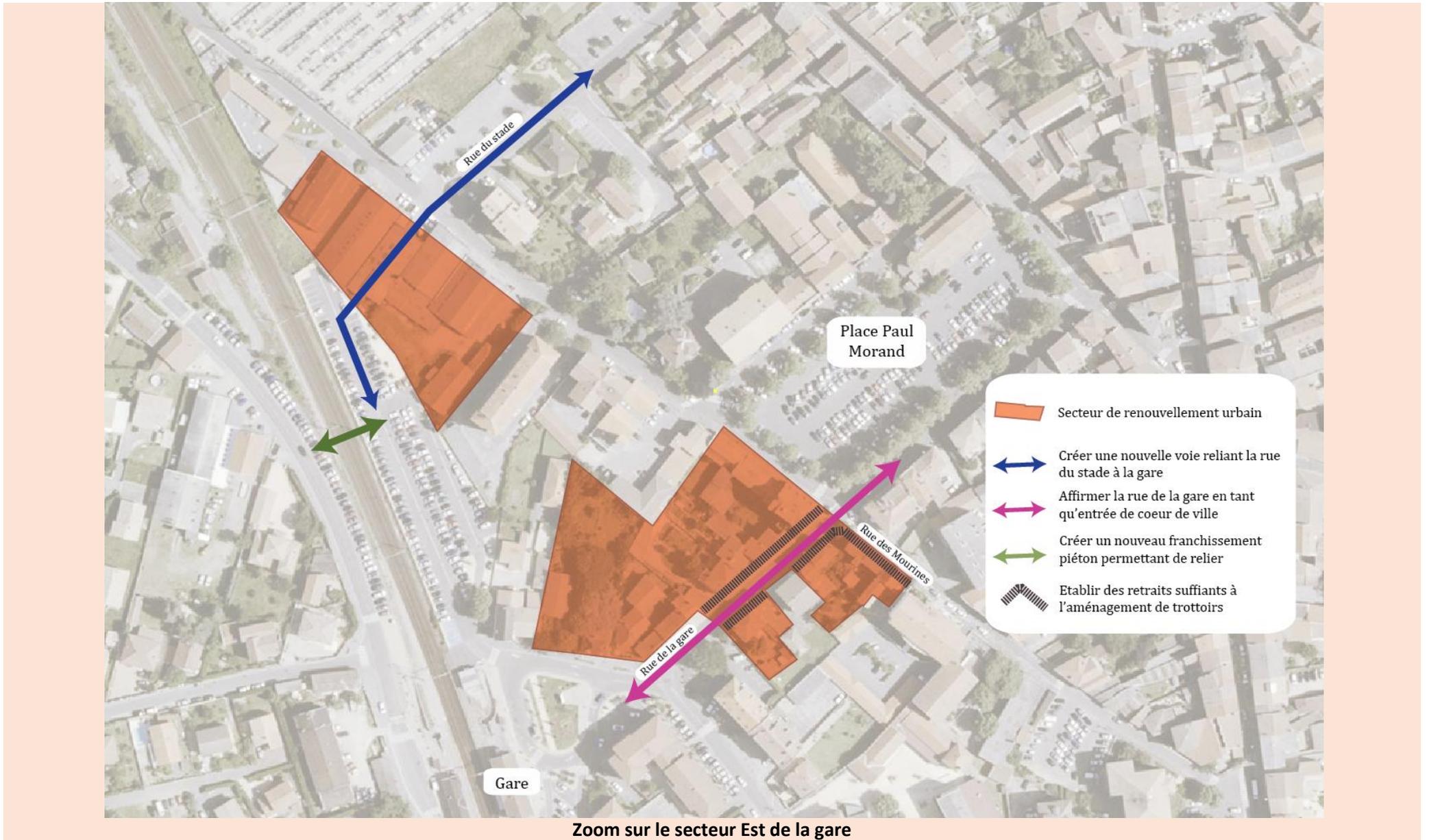
La rue de la gare doit être affirmée en tant qu'entrée du coeur de ville, avec une amélioration de la circulation piétonne et une mixité des usages. Pour ce faire, dans le cadre d'une opération de **renouvellement urbain, il sera attendu :**

- ✓ Un recul de l'implantation des nouveaux bâtiments par rapport à la limite parcellaire afin de créer des trottoirs **d'une largeur de 1,40 mètre** (à partir de la bordure actuelle). L'assiette foncière dévolue à ces aménagements sera ensuite reprise par la commune.
- ✓ **Les rez-de-chaussée** devront comprendre à minima un local d'activités économiques compatibles avec l'environnement résidentiel.
- ✓ Il est attendu une densité minimale de **40 logements/ha**.

La rue du stade

Des bâtiments d'activités composent ce tènement. Dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain sur cet ensemble, il sera attendu :

- ✓ La réserve d'une emprise nécessaire à la création nouvelle voirie dédiée au trafic routier mais également aux circulations douces afin de mieux desservir le secteur de la gare. La localisation précise de cette voirie sera définie lors de l'élaboration du projet de renouvellement, en concertation avec la collectivité et la SNCF, propriétaire de l'actuel parking de la gare.
- ✓ Un recul de l'implantation des nouveaux bâtiments afin de créer des trottoirs **d'une largeur de 1,40 mètre** (à partir de la bordure actuelle). L'assiette foncière dévolue à ces aménagements sera ensuite reprise par la commune.
- ✓ Il est attendu une densité minimale de **40 logements/ha**.



2.3.4 Zoom sur le secteur de la rue Pierre Dupont



Dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain sur ce secteur, il sera attendu :

- ✓ La création d'une voie de desserte reliant la rue Pierre Dupont à la rue Lavoisier,
- ✓ Une implantation de la façade principale des constructions parallèle à la voie de desserte créée,
- ✓ Un recul de l'implantation des nouveaux bâtiments par rapport à la rue Pierre Dupont, afin de créer des trottoirs d'une largeur de 1,40 mètre (à partir de la bordure actuelle). L'assiette foncière dévolue à ces aménagements sera ensuite reprise par la commune.
- ✓ Une densité urbaine minimale de 40 logements/ha.

2.4. SECTEUR DU CENTRE-VILLE



Le secteur Est du centre ville souffre d'une densité de bâti importante. D'autre part, il se trouve enclavé en contre bas de l'avenue Jacques Prévert. L'OAP du secteur centre ville vise à créer une liaison piétonne entre le coteau des Ayencins et le centre ville (parcelles AY 90) qui permettra une perméabilité Est Ouest. Cette orientation se traduit par la délimitation d'emplacements réservés visant à aérer ce secteur du Vieux Péage en renforçant l'offre d'espaces publics.

2.5. SECTEUR DE L'ANCIENNE CARRIERE

2.5.1 Etat initial du site



Etat initial du site avant remblaiement



Perceptions du site depuis la route de Sablons

Le secteur de l'ancienne carrière présente une superficie de **2,5 hectares**. L'exploitation ayant cessé, le site doit faire l'objet d'un remblaiement de façon remodeler la topographie. Aujourd'hui, le secteur se déploie sous la forme d'une « cuvette ».

Le site est implanté au sud de Péage-de-Roussillon bordé à l'est par la route de Sablons et à l'Ouest par la voie ferrée. Il est éloigné d'une distance :

- De 800 mètres par rapport à la place Paul Morand et 700 mètres de la gare,
- De 200 mètres du groupe scolaire Jeanne d'Arc,
- De 400 mètres du groupe scolaire Paul Ollier.



Il s'agit aujourd'hui d'un **enjeu fort de renouvellement urbain** pour la commune à la fois pour répondre à l'objectif d'économie de l'espace mais aussi de redynamisation des tissus bâtis existants.

On soulignera par ailleurs que le secteur est situé **en dehors du Périmètre de Protection du Risque technologique** en vigueur.

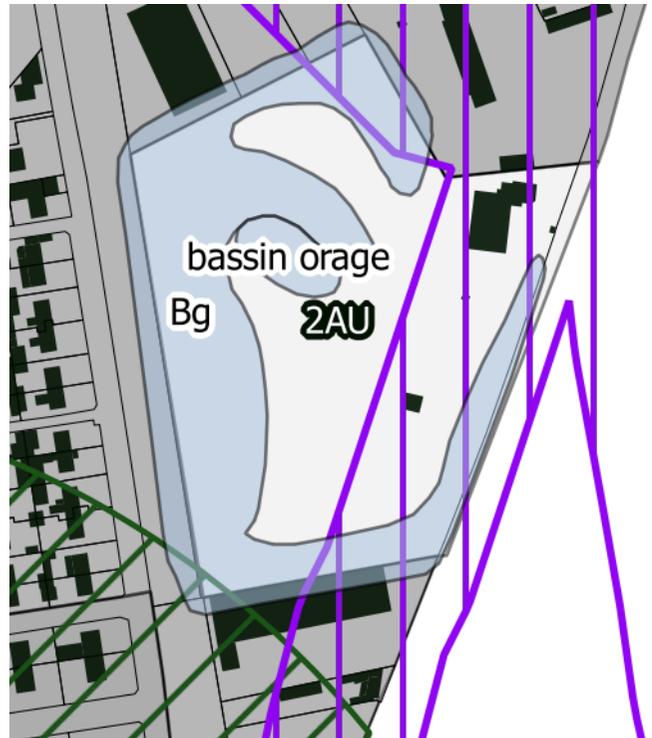
En bordure de la route de Sablons, axe à partir duquel est connecté l'ancien accès à la carrière, une haie dense de thuyas limite les perceptions visuelles.

Les trottoirs bordant la route de Sablons permettent les déplacements en mode doux. Le tissu bâti qui se déploie au Nord se révèle peu perméable et ne laisse pas entrevoir la possibilité de créer un cheminement en site propre (notamment en bordure de la voie ferrée).

A noter que le site fait aussi l'objet d'une réflexion afin d'améliorer la gestion des eaux pluviales de cette partie Sud de la commune. Un emplacement réservé a pour cela été délimité dans la partie Sud du site. Il convient de se reporter au document graphique et au rapport de présentation.

2.5.2 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de l'ancienne carrière



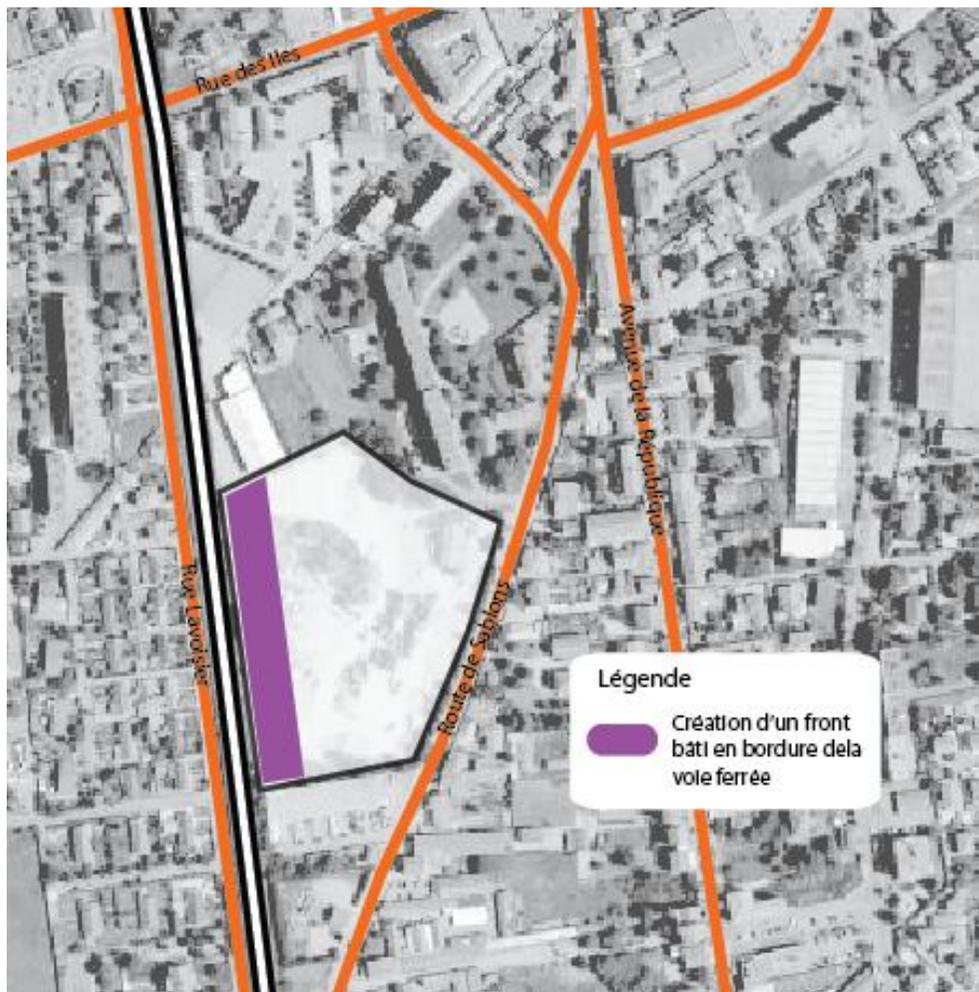
Risques naturels (hors PPRI)

- Bassin d'orage (soumis à conditions particulières)
- Bg : glissement de terrain (soumis à conditions particulières)
- BgBf : glissements de terrains, effondrement de cavités souterraines, affaissement de terrain, suffosion (soumis à conditions particulières)
- Bf'1 : inondation pied de versant/remontée de nappe (soumis à conditions particulières)
- Bf'2 : inondation de pied de versant ou remontée de nappe (soumis à conditions particulières)
- Bv : ruissellement sur versant (soumis à conditions particulières)
- BvBg : ruissellement sur versant, glissements de terrains (soumis à conditions particulières)
- RG : glissement de terrain (inconstructible)
- RGBf : glissement de terrain, effondrement de cavités souterraines, affaissement de terrain suffosion (inconstructible)
- RGBv : glissements de terrain, ruissellement sur versant (inconstructible)
- RV : ruissellement sur versant (inconstructible)

Zones de bruit

- Périmètre d'isolement acoustique routes
- Périmètre d'isolement acoustique RFF

Le tènement est concerné par un risque de glissement de terrains (Bg, aléa faible). Il est très partiellement concerné par le Plan de Prévention des Risques Technologiques. La route de Sablons génère par ailleurs un périmètre d'isolement acoustique dans sa partie Ouest.



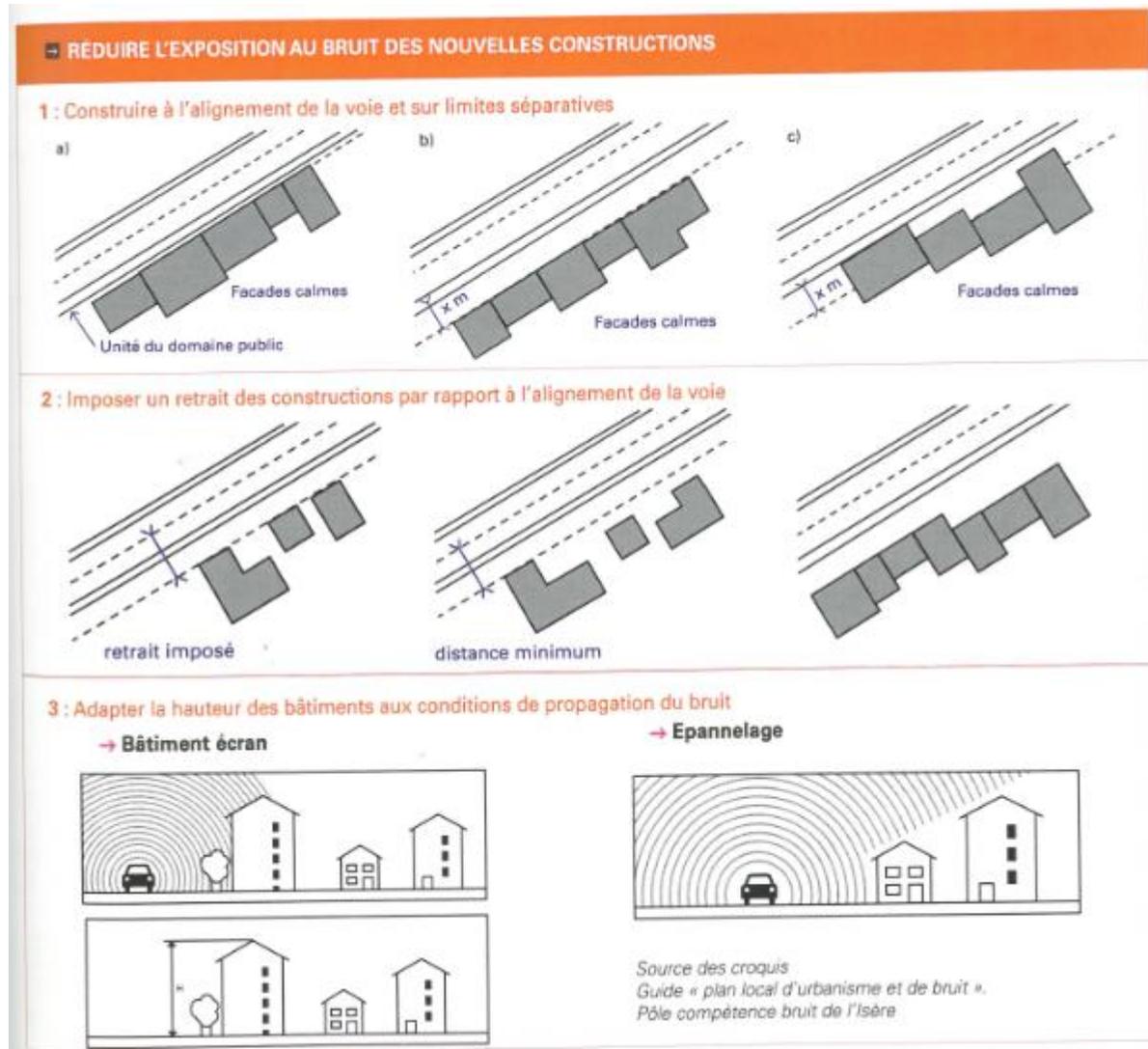
2.5.4 Les prescriptions d'intégration paysagère et aménagement des cheminements doux

L'aménagement du site prendra en compte les nuisances sonores liées à la présence de la voie ferrée.

Pour cela, des haies seront plantées **en bordure de la voie ferrée**, en utilisant des arbustes et arbres d'essences locales.

L'aménagement devra favoriser la création d'un front bâti en bordure de la voie ferrée (à destinations d'activités économiques, d'équipements publics hors ERP, de stationnement...) de façon à mieux gérer les nuisances sonores. Les constructions à usage d'habitation et les établissements recevant du public (ERP) ne seront pas admis dans une bande de 40 mètres mesurée à partir de la limite occidentale du secteur.

Un **cheminement doux** sera réalisé depuis le Nord du secteur de projet et se connectera à la rue Poincaré.



Extrait du DOG du SCoT des Rives du Rhône (p 145)

2.5.5 Les densités et typologies de logement

La localisation du site au sein de l'enveloppe bâtie existante mais aussi la superficie (environ 2,5 ha) implique de proposer une densité bâtie permettant de pourvoir aux besoins en logements et d'optimiser cette opération future de renouvellement urbain.

Une densité de **50 logements par hectares** devra être suivie, soit un potentiel de **125 logements**. **Le potentiel sera affiné avec l'émergence d'un projet urbain permettant de répondre à l'ensemble des problématiques une fois le site remblayé (et notamment la gestion des eaux pluviales).**

Cette mixité des formes bâties permettra de répondre aux besoins en logements de chacun et permettra ainsi une mixité sociale (âges, activités etc...). **L'objectif en termes de logements sociaux est fixé à 20% du parc soit 25 unités.**



**Exemple de logements collectifs
à Salaise-sur-Sanne**



**Exemple de petits collectifs/logements intermédiaires
à Saint-Maurice-l'Exil**

2.6. SECTEUR DE BOIS PILON

2.6.1 Etat initial du site

Ce tènement foncier est une **propriété communale**.

D'une superficie de 7000 m², le site est implanté au croisement de la rue de Bois Pilon avec la rue des Iles et présente un profil très linéaire (200 mètres de longueur pour 35 mètres de profondeur) ainsi qu'une topographie plane.

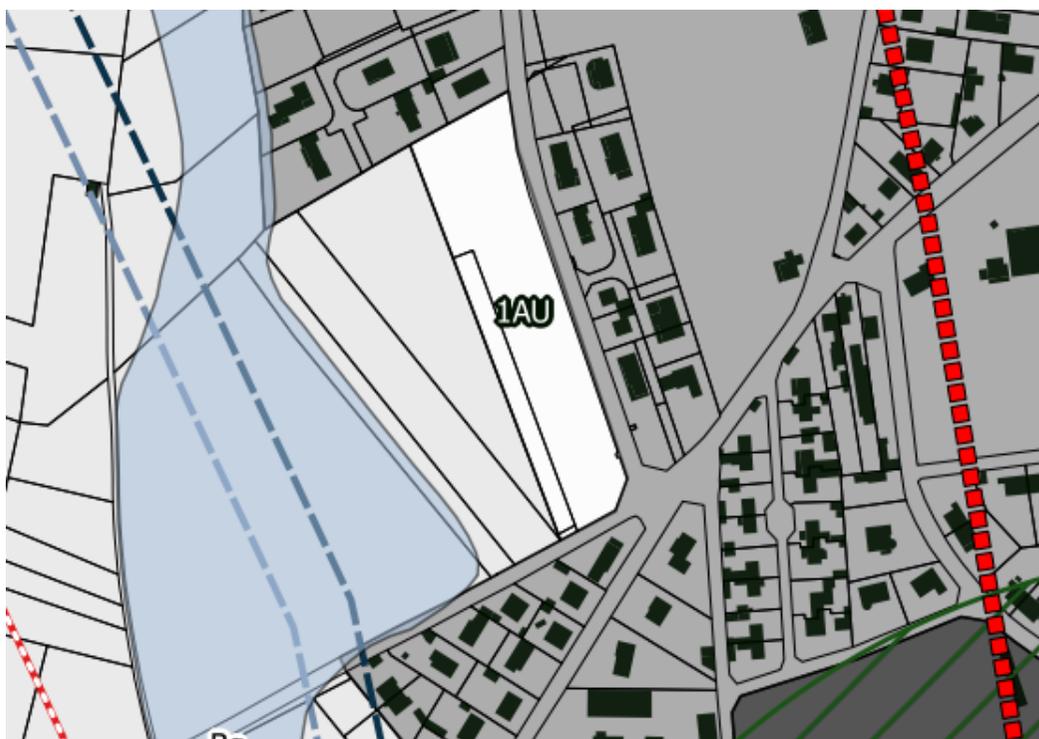
L'occupation du sol est constituée par une surface toujours en herbe (non identifiée en ilots de culture par le registre parcellaire graphique). Les vergers localisés sur la frange Ouest contribuent à l'intégration paysagère du secteur.

Dans sa partie Sud, la rue de Bois Pilon propose une séquence rurale, faiblement aménagée ; les cheminements piétons et trottoirs sont inexistant.



2.6.2 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de Bois Pilon



Risques naturels (hors PPRI)

- Bassin d'orage (soumis à conditions particulières)
- Bg : glissement de terrain (soumis à conditions particulières)
- BgBf : glissements de terrains, effondrement de cavités souterraines, affaissement de terrain, suffosion (soumis à conditions particulières)
- Bi'1 : inondation pied de versant/remontée de nappe (soumis à conditions particulières)
- Bi'2 : inondation de pied de versant ou remontée de nappe (soumis à conditions particulières)
- Bv : ruissellement sur versant (soumis à conditions particulières)
- BvBv : ruissellement sur versant, glissements de terrains (soumis à conditions particulières)
- RG : glissement de terrain (inconstructible)
- RGBf : glissement de terrain, effondrement de cavités souterraines, affaissement de terrain suffosion (inconstructible)
- RGBv : glissements de terrain, ruissellement sur versant (inconstructible)
- RV : ruissellement sur versant (inconstructible)

Zones de bruit

- Périmètre d'isolement acoustique routes
- Périmètre d'isolement acoustique RFF

Transport de matière dangereuse

Zones de danger

- Canalisations Air Liquide : zone de dangers très graves, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU
- Canalisations Air Liquide : zone de dangers graves, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU
- Canalisations Transugil : zone de dangers très graves, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU
- Canalisations Transugil : zone de dangers graves, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU
- Canalisations de gaz : SUP 1, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU
- Canalisations de gaz : SUP 2 et 3, se référer aux servitudes d'utilité publique en annexe du PLU

Le secteur de Bois Pilon n'est pas concerné par des risques ou contraintes identifiés au sein de la carte de synthèse

2.6.3 Densité et typologie de logements

Une densité de **40 logements par hectares** devra être respectée sur l'ensemble du secteur, ce qui représente un potentiel de **28 logements**.

Cette mixité des formes bâties permettra de répondre aux besoins en logements de chacun et permettra ainsi une mixité sociale (âges, activités etc...). **Les photographies ci-après visent à illustrer les formes urbaines attendues sur le secteur de projet.**



Logements individuels accolés



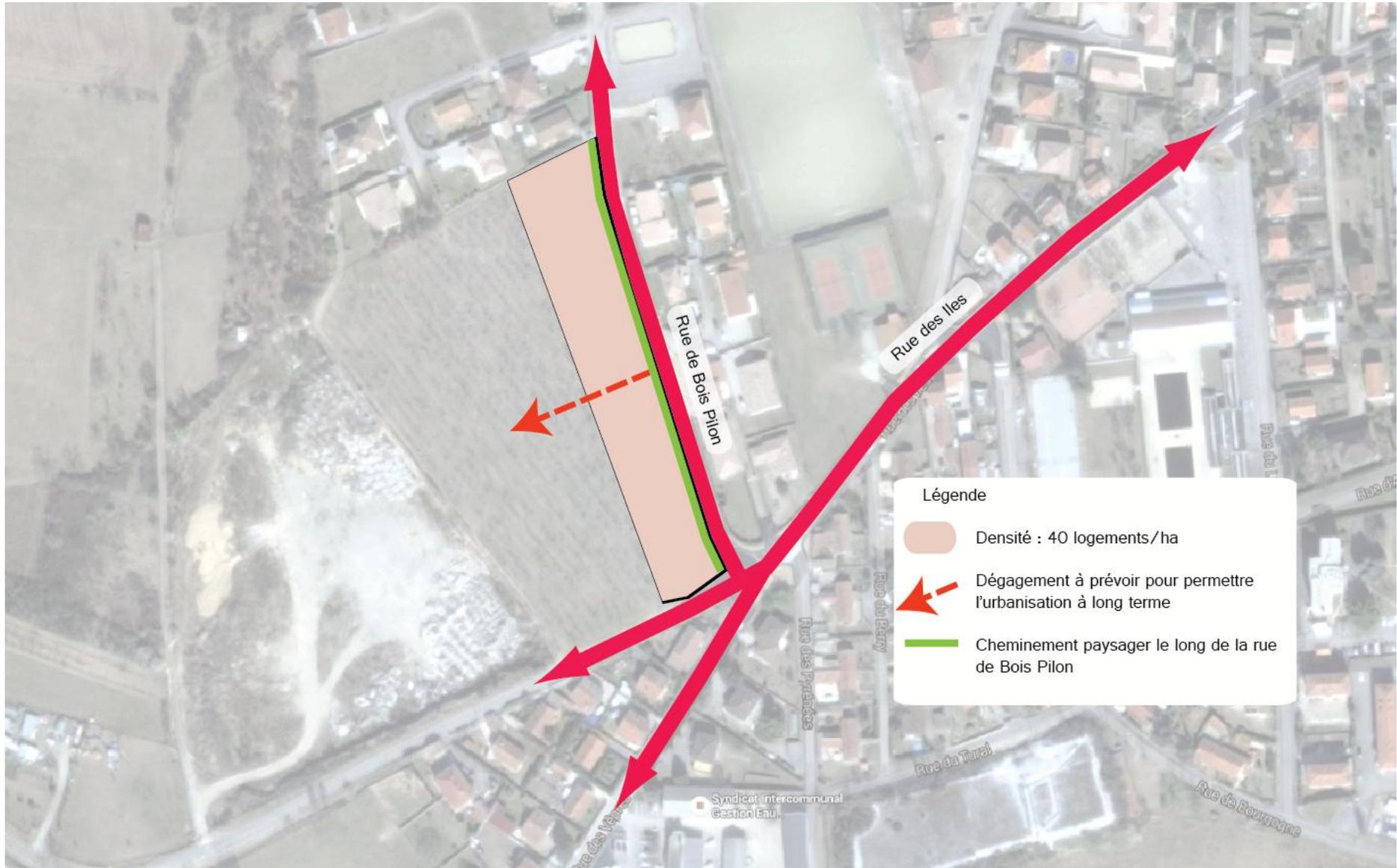
**Logements collectifs / Logements intermédiaires
(R+1 - Saint-Maurice-l'Exil)**



Logements collectifs (R+2 - Salaise-sur-Sanne)

2.6.4 Intégration paysagère

Les constructions respecteront un retrait par rapport à la voie, de telle sorte que l'opération apportera un soin à l'aménagement paysager des espaces libres en bordure de la rue et privilégiera la plantation de clôture végétale. La création de haies d'essences locales participe à l'intégration paysagère des espaces bâtis. C'est d'ailleurs en l'absence de l'élément végétal que l'impact de l'urbanisation se ressent.



2.7. SECTEUR DE VIREVILLE

2.7.1 Etat initial du site



Ce tènement foncier, à la topographie plane, présente une superficie de 6000 m².

Accessible depuis la montée de Louze, le site est implanté au carrefour de la rue de Vireville et de la rue des Chênes.

L'occupation du sol est constituée par une surface toujours en herbe (non identifiée en ilots de culture par le registre parcellaire graphique).

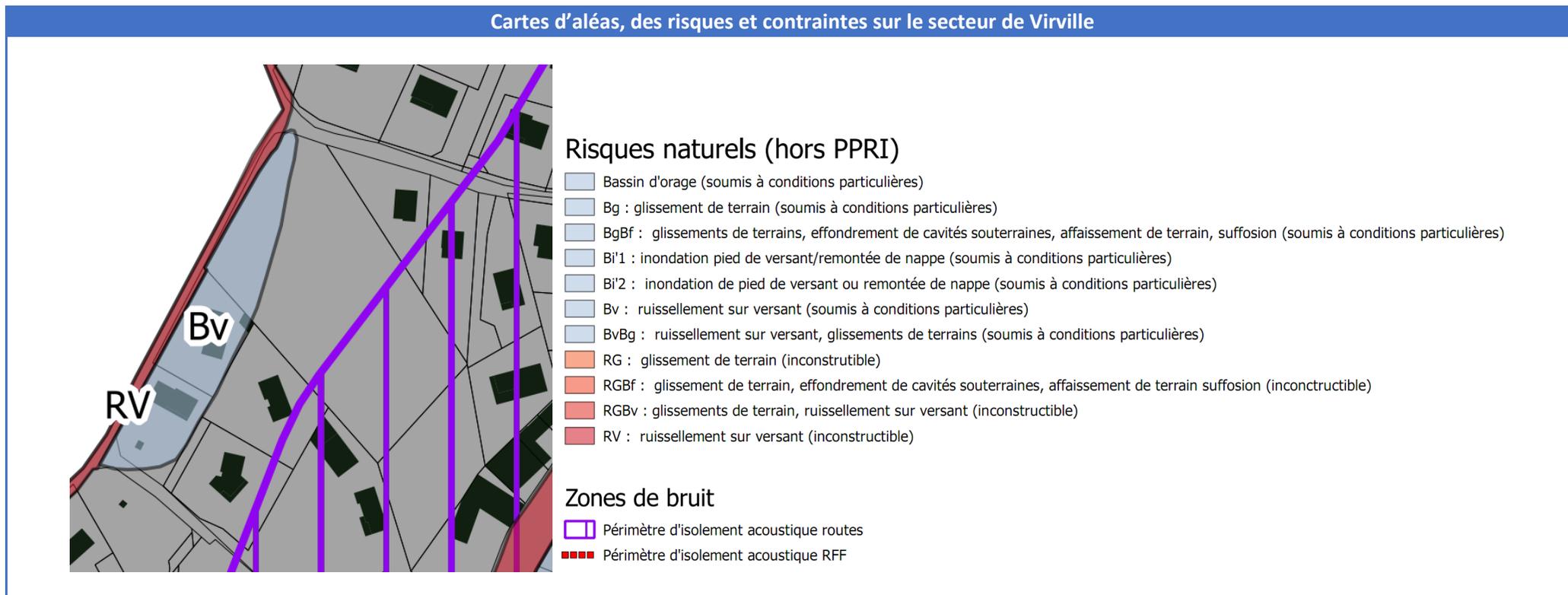
La localisation au sein de l'enveloppe bâtie existante rend aisée son intégration dans l'environnement urbain.

Les aménagements de voirie sont existants ; les photos ci-contre permettent d'illustrer la présence des trottoirs de part et d'autre de la voirie.



2.7.2 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de Virville



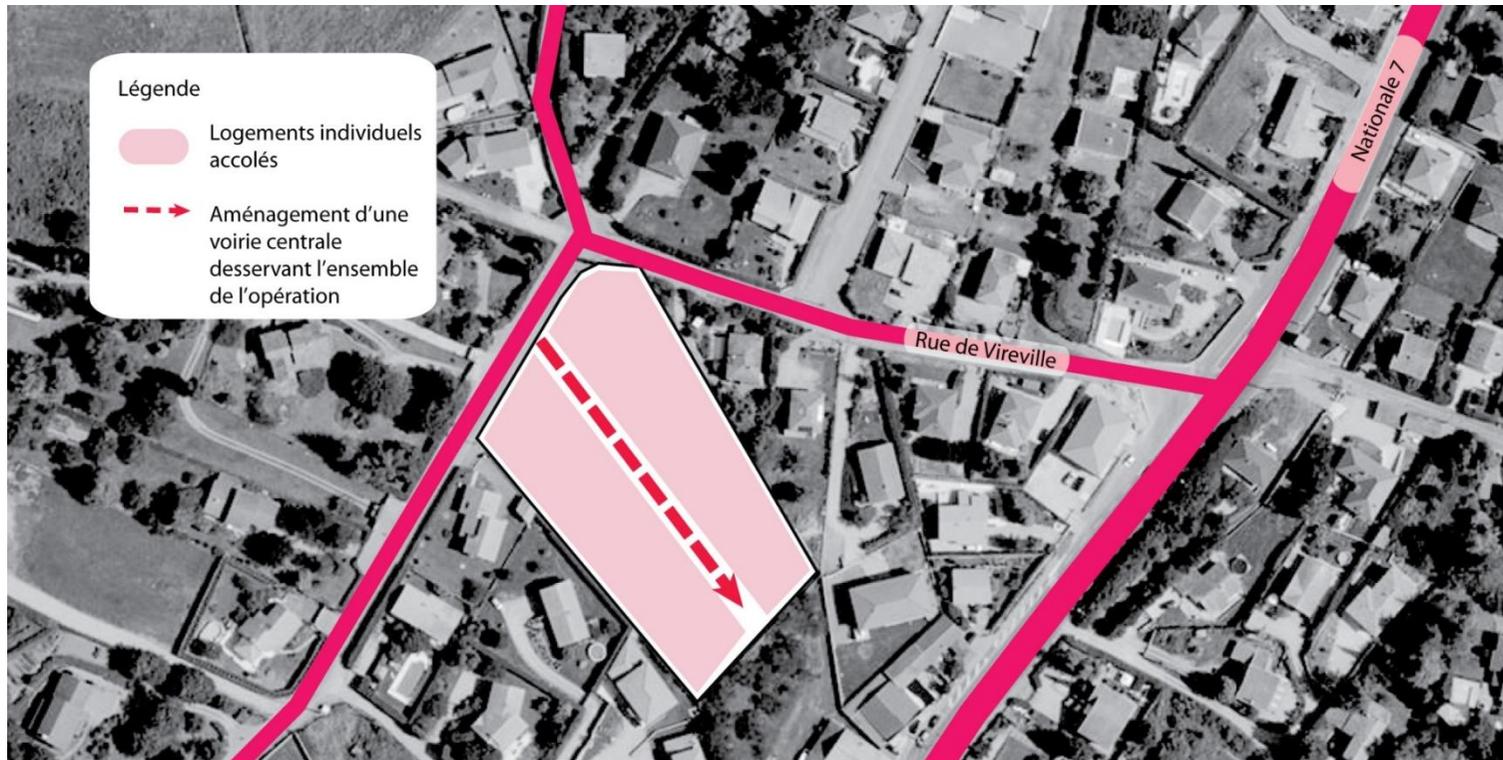
Le secteur de Bois Pilon est concerné par le risque de ruissellement sur versant dans sa partie Ouest (Bv – aléa faible). Sur sa frange Est le secteur est concerné par le périmètre d'isolement acoustique routier généré par la RN7..

2.7.3 Desserte, densité et typologie de logements



Logements individuels accolés

En termes de formes urbaines, le projet proposera des logements individuels accolés implantés **de part et d'autre d'une voirie unique** permettant de desservir l'ensemble des constructions.

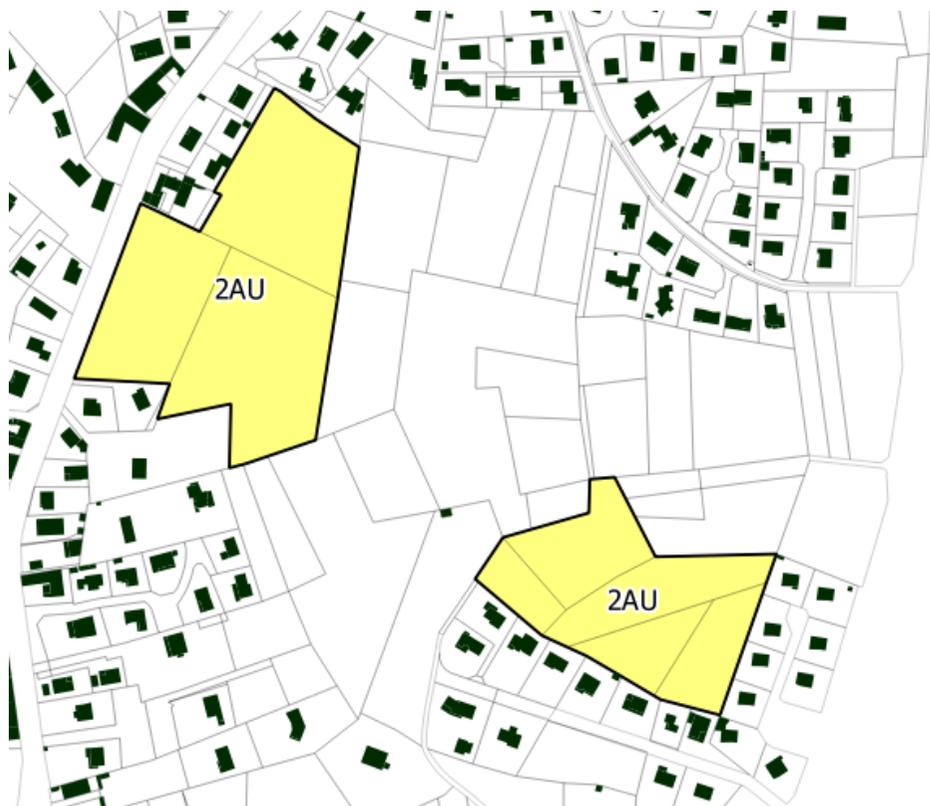


Légende

- Logements individuels accolés
- Aménagement d'une voirie centrale desservant l'ensemble de l'opération

2.8. SECTEURS DE LA MONTEE DE LOUZE (2AU)

2.8.1 Etat initial du site

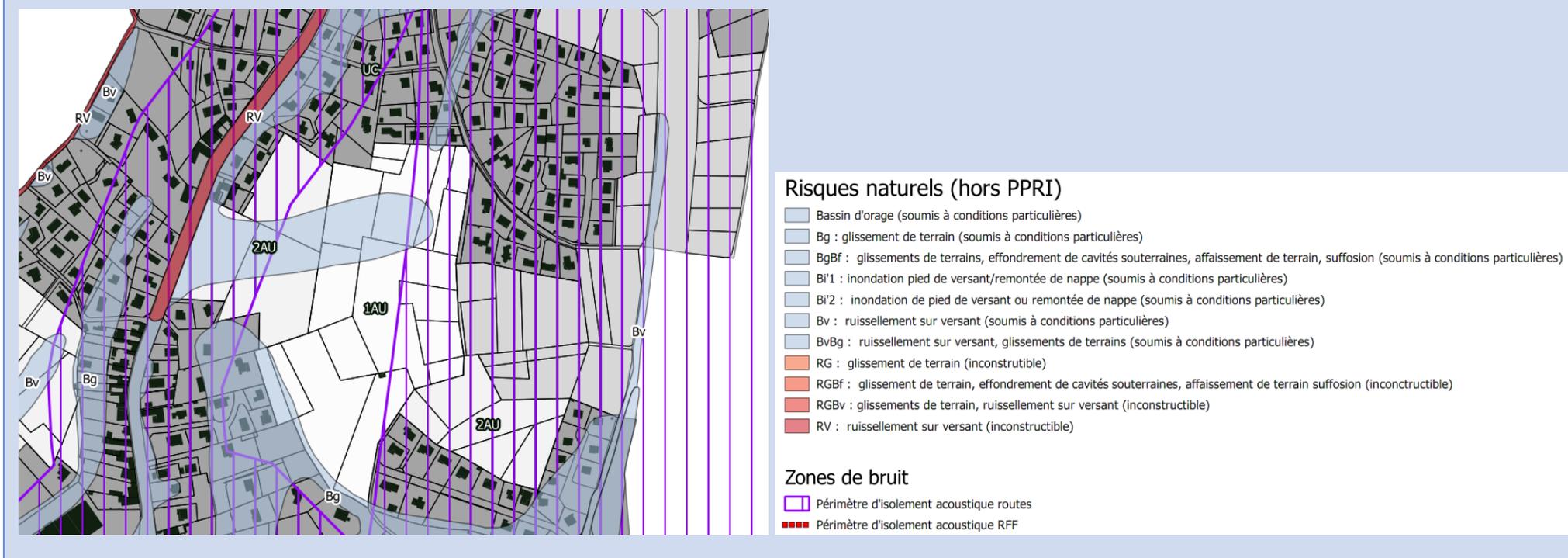


Ces tènements fonciers qui ont vocation à recevoir une urbanisation future à long terme sont localisés en périphérie de la zone 1AU de la Montée de Louze :

- ✓ **Le secteur H** du scénario d'aménagement (se référer à la partie 1 du présent document) est situé en bordure de la Nationale 7
- ✓ **Le secteur I** du scénario d'aménagement est situé au Sud-Est de la zone 1AU (se référer à la partie 1 du présent document) ne présente pas aujourd'hui d'accès direct depuis les rues de Gambaloup et des Plaines.

2.8.2 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de la montée de Louze



Le secteur de la montée de Louze est concerné principalement par un risque de ruissellement sur versant (bv - aléa faible). Sur sa frange Sud-Ouest, il est également concerné par des glissements de terrain (bg - aléa faible). En ce qui concerne les contraintes et les nuisances, le secteur est concerné par le périmètre d'isolement acoustique routier, notamment de part sa proximité avec l'autoroute A7 (en amont) et la nationale 7

2.8.3 Desserte, densité et typologie de logements

L'ouverture à l'urbanisation des secteurs classés en zone 2AU de la Montée de Louze est conditionnée par l'aménagement d'un accès sécurisé depuis la Route Nationale 7 en accord avec le service gestionnaire de cette route.

Le secteur de la Montée de Louze classé en zone 2AU localisé en bordure de la Nationale 7 (secteur H) devra répondre aux prescriptions suivantes :

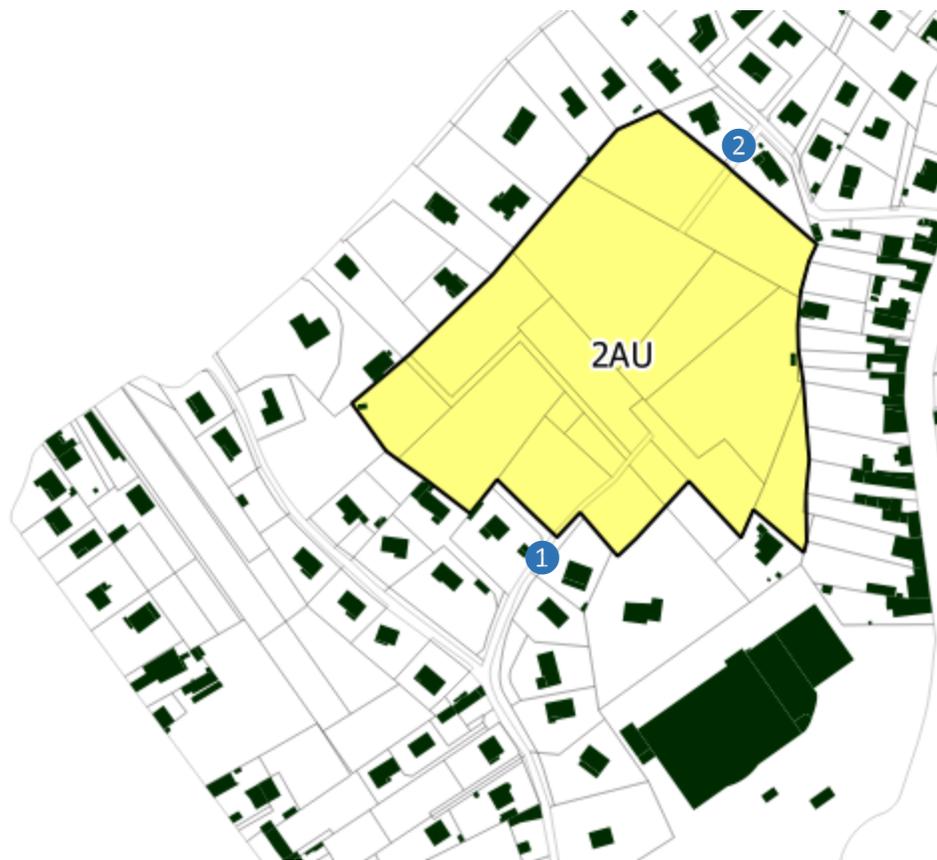
- ✓ les opérations devront proposer des programmes diversifiés en logements et comporteront un minimum de 20% de logements locatifs sociaux,
- ✓ une densité de 40 logements/ha devra être suivie.

Le secteur de la Montée de Louze classé en zone 2AU localisé en amont des zones 1AU de la Montée de Louze (secteur I) devra répondre aux prescriptions suivantes :

- ✓ les opérations devront proposer des programmes diversifiés en logements et comporteront un minimum de 20% de logements locatifs sociaux,
- ✓ une densité de 30 logements/ha devra être suivie.

2.9. SECTEURS DU CHEMIN VERT (2AU)

2.9.1 Etat initial du site



Cette zone, d'une superficie de 3,6 ha, a vocation à recevoir une urbanisation future à long terme compte-tenu de la faiblesse des accès en présence :

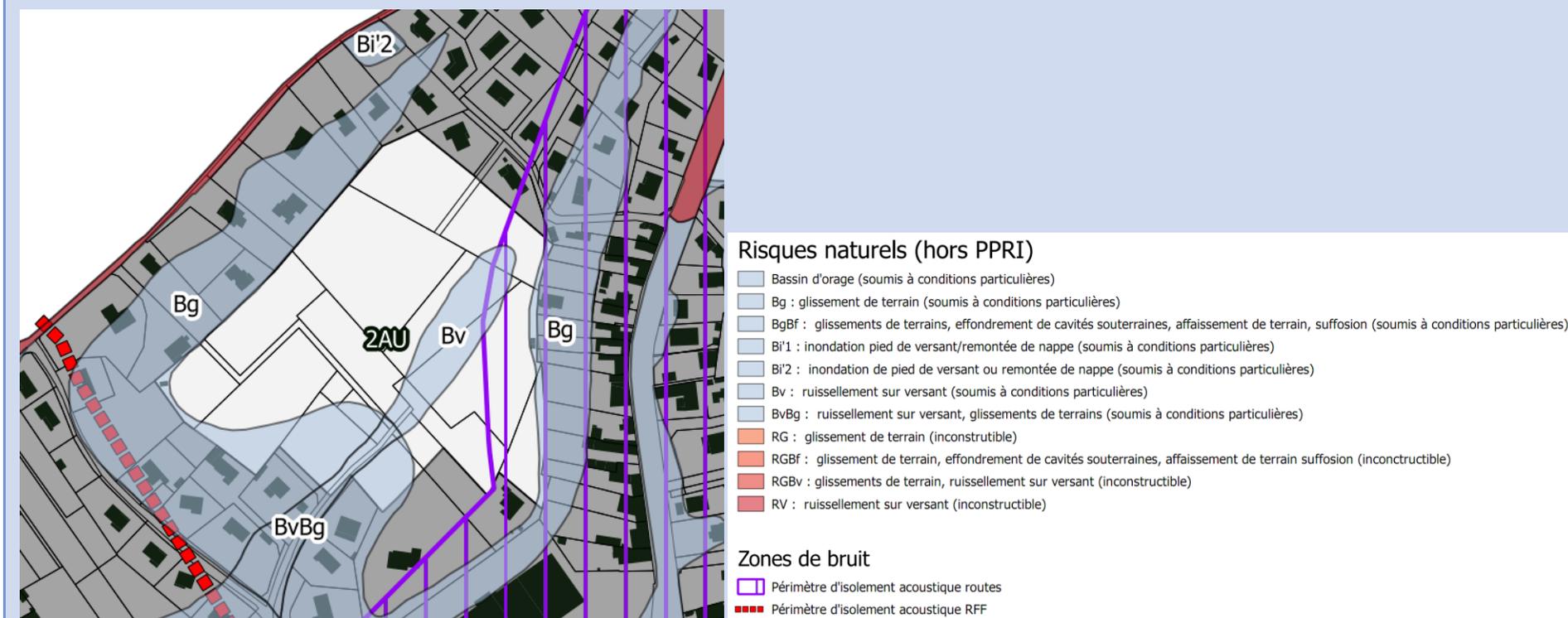
- ✓ Depuis le Chemin vert au Sud (1)
- ✓ Depuis la rue de Mulhouse au Nord (2)

La création d'un accès depuis la rue de Vireville n'est pas immédiatement possible puisque l'ensemble de la rue aujourd'hui est urbanisée (maisons individuelles).

Il s'agit d'un secteur présentant un fort potentiel pour l'urbanisation future à condition que la desserte soit consolidée pour lever cette situation d'enclave urbaine.

2.9.2 Les risques et contraintes sur le tènement

Cartes d'aléas, des risques et contraintes sur le secteur de la montée de Louze



Le secteur du Chemin Vert est concerné principalement par un risque de ruissellement sur versant (bv - aléa faible) et par des glissements de terrain (bg - aléa faible). En ce qui concerne les contraintes et les nuisances, le secteur est concerné par le périmètre d'isolement acoustique routier, notamment de part sa proximité avec la nationale 7.

2.9.3 Desserte, densité et typologie de logements

L'ouverture à l'urbanisation du secteur du Chemin Vert est conditionnée **par l'aménagement d'accès adaptés à l'urbanisation intégrale du site** depuis le Chemin Vert et la rue de Mulhouse. **Un autre accès devra en outre être déterminé depuis la rue de Vireville de façon à permettre une circulation à double sens et des cheminements de part et d'autre de la voirie (soit une largeur de 9 mètres).**

Le secteur du Chemin Vert classé en zone 2AU devra répondre aux prescriptions suivantes :

- ✓ les opérations devront proposer des programmes diversifiés en logements et comporteront un minimum de 20% de logements locatifs sociaux,
- ✓ une densité de 40 logements/ha devra être suivie.