

**Monsieur Daniel FABRE**

Maire

**HOTEL DE VILLE D'AMBERIEU-EN-BUGEY**

Place Robert Marcelpoil

CS 70429

01504 AMBERIEU-EN-BUGEY CEDEX

Nos ref. PF/FP/SM

Bourg-en-Bresse, le 10 octobre 2019

Monsieur le Maire,



Vous avez bien voulu me transmettre le projet de révision du PLU de votre commune et je vous en remercie. La Chambre soutient l'objectif du PLU d'organisation du développement communal, par un renforcement des zones d'habitat et des espaces d'activités économiques.

Ce fort développement devra s'appuyer sur des infrastructures, équipements et réseaux à mettre à niveau pour répondre aux besoins de la population et des entreprises, tout en maintenant un cadre de vie attractif.

Ainsi, le nombre et la diversité des **logements** créés est un élément essentiel pour attirer et fixer sur le territoire de futurs salariés. Les entreprises souhaitent une offre répondant à la fois aux besoins des jeunes actifs et des cadres.

Mais il faudra néanmoins veiller à "l'acceptabilité" par les populations de la densification de l'habitat, pour éviter l'émergence de conflits.

Par ailleurs, eu égard à l'importance des projets envisagés, une **saturation des réseaux routiers** est possible à l'avenir, en particulier de la RD1075.

En l'absence de l'A48, la RD1075 est en effet le seul itinéraire possible pour relier Bourg-en-Bresse à Grenoble.

A cette fonction principale de transit s'ajoute celles d'accès à l'A42, au centre-ville, au quartier de la gare, à la zone commerciale et aux futures zones d'habitat et d'activités, notamment du quartier du Triangle.

La réalisation d'un nouvel échangeur autoroutier à Leyment, si elle est actée, ne pourra entièrement remédier à cette problématique de traversée d'Ambérieu-en-Bugey.

Il conviendra donc de dimensionner dès à présent les accès aux différentes zones de la ville à la hauteur du trafic qu'elles sont susceptibles de générer à terme.

De plus, la nouvelle voirie envisagée, reliant la sortie d'autoroute A42 et la zone commerciale à l'avenue Léon Blum en direction du centre-ville, nécessitera l'aménagement d'une traversée de la RD 1075, qui devra garantir des conditions de sécurité et de visibilité optimales.

Dans tous les cas, la problématique des reports de trafic sur l'ensemble des axes routiers de la ville est complexe et mérite d'être analysée plus précisément pour ne pas compromettre la réussite des projets envisagés.

La possibilité d'une réalisation - à long terme et si nécessaire - d'un contournement Ouest d'Ambérieu-en-Bugey doit être envisagée.

En corollaire à l'augmentation des flux, les **besoins en stationnement**, déjà non satisfaits en particulier sur le secteur de la gare, vont s'accroître fortement. Ils nécessiteront la création de nombreux parkings à court, moyen et long terme.

La priorité doit être donnée à cette problématique pour permettre d'assurer à la fois le stationnement des résidents (en parc souterrain), des clients des commerces (places aériennes) et des pendulaires (parking relais spécifique).

Ainsi, la Chambre soutient les solutions envisagées dans le PLU en particulier dans le secteur de la gare :

- extension « à plat » sur du foncier libéré,
- étude pour un parking en ouvrage de grande capacité.

Elle soutient aussi la réalisation de parkings relais de capacité suffisante aux différentes entrées de la ville, et de stationnement en centre-ville.

Il conviendra aussi d'envisager des solutions de plus long terme anticipant l'augmentation constante des besoins.

En matière **commerciale**, la Chambre rappelle que de manière générale, la priorité doit être le renforcement de l'armature commerciale des centres villes, en maintenant l'équilibre entre les formes de distribution.

Il s'agit d'éviter toute dispersion commerciale :

- refuser la création d'ensembles commerciaux qui s'implanteraient autour d'hypermarchés ou de supermarchés hors de zone commerciale définie ou le long d'axes routiers importants, sans continuité urbaine ;
- interdire les activités commerciales dans les espaces d'activités à l'exception des commerces exclusivement destinés aux professionnels (commerce de gros) et des services exclusivement destinés à répondre aux besoins de la zone d'activités (restauration pour les salariés)
- interdire les commerces de moins de 300m<sup>2</sup> dans les zones commerciales périphériques, pour éviter la dispersion du commerce de proximité.
- les drives isolés doivent également être interdits dans les zones commerciales périphériques.

Ainsi, concernant le développement commercial de la zone « Porte du Bugey », la CCI rappelle ici son positionnement tel que formulé dans son avis sur le SCOT BUCOPA en 2016 :

*"La Chambre met en garde concernant l'implantation de commerces d'achats occasionnels légers (équipement de la personne) dans la zone à l'Ouest de la RD 1075. Il existe un risque de concurrence directe avec les commerces du centre-ville. Ce risque est particulièrement accru si ce nouveau site accueille une galerie marchande, entraînant le transfert d'enseignes du centre vers la périphérie. En effet, l'attractivité de cet espace réside dans sa visibilité et son accessibilité en termes de stationnement, le centre-ville ayant une attractivité moindre en termes d'accessibilité voiture.*

*A une échelle élargie, le développement commercial d'Ambérieu-en-Bugey, de part son surdimensionnement à hauteur de 17ha d'activités commerciales :*

- *impacterait nécessairement l'attractivité des pôles existants de Beynost (dont l'extension est prévue dans le SCOT) et de l'agglomération burgienne, qui, entre 2006 et 2013, a gagné 46 000 m<sup>2</sup> de grandes surfaces (+38%).*
- *impacterait également les pôles les plus proches de Meximieux et Lagnieu notamment, concernant leur commerce de centre-ville, et en allant également à l'encontre de leur possibilités de développement commercial (hors alimentaire).*



En revanche, la Chambre soutient la volonté de transfert d'enseignes situées dans la zone du Triangle, pour permettre la restructuration de ce quartier. Il conviendra d'être vigilant car ces transferts pourraient être freinés par des loyers plus élevés sur la zone de la Vie du Bois.

De façon générale, les espaces de la ville dédiés au commerce doivent être bien définis au sein du PLU pour éviter une dispersion trop importante pouvant nuire à la préservation de l'animation du centre-ville. Il convient ainsi d'éviter l'implantation de commerces de détail dans la totalité des zones urbaines, notamment dans les zones les moins denses telles que les zones Uc.

De plus, la création de nouvelles offres commerciales dans le quartier de la gare et du Triangle notamment ne doivent pas entrer en concurrence avec l'offre pré-existante.

Ceci est d'autant plus important que le PLU instaure des linéaires de préservation de la diversité commerciale qui interdisent la transformation en logements des rez-de-chaussée commerciaux et d'artisanat le long de certaines rues.

Cette disposition peut être utile mais elle doit être utilisée avec discernement, en y apportant une limite de temps. En effet, si un emplacement a définitivement perdu toute valeur commerciale, sa transformation en logement peut être un moyen d'éviter un local vacant en front de rue, tout en permettant l'accueil d'une clientèle nouvelle pour les commerces qui se maintiennent.

A défaut de commerces, l'installation d'activités de services ou de professions libérales ou paramédicales peut générer des flux réguliers et de l'animation à proximité des commerces.

Ainsi, il est proposé que cette disposition ne s'applique pas aux locaux dont l'activité a cessé depuis plus de 5 ans.

En ce qui concerne les devantures et enseignes commerciales, les prescriptions du règlement du PLU ne doivent pas entraîner des problèmes de sécurisation des commerces et / ou des coûts supplémentaires, que les commerçants actuels et futurs ne pourraient supporter.

Elles ne doivent pas poser des problèmes techniques aux commerces : climatisation encastrée non efficiente, protection des produits frais en vitrine...

Par ailleurs, la préservation des commerces de proximité en centre bourg doit être assurée par la constitution d'un environnement favorable : la création de stationnements en nombre suffisant et faciles d'accès, une signalisation efficace et cohérente des parkings, l'aménagement de la voirie.

Concernant les **espaces d'activités**, ils doivent répondre en priorité aux besoins spécifiques des activités industrielles (infrastructures de transports, foncier, éloignement de l'habitat...) qui ne pourraient être satisfaits ailleurs.

Les installations classées pour la protection de l'environnement doivent également pouvoir y être accueillies.

En revanche, les commerces doivent être interdits à l'exception :

- des commerces exclusivement destinés aux professionnels - ne générant pas de flux de voitures particulières (commerces de gros),
- les services exclusivement destinés à répondre aux besoins de la zone d'activités (restauration pour les salariés).

En ce sens, il serait souhaitable que la future zone ZAU à l'Ouest de la RD 1075 soit dédiée exclusivement aux activités productives, industrielles et artisanales.



De plus, seuls les "logements de fonction", permettant d'assurer la direction, surveillance, gardiennage ou fonctionnement des établissements existants, doivent être autorisés. Les PLU doivent imposer :

- l'intégration du logement au local professionnel,
- une limite de superficie stricte.

L'environnement des espaces d'activités doit être préservé. Il s'agit d'éviter leur enclavement progressif dans le tissu urbain, propice à l'émergence de conflits, bien souvent en défaveur des entreprises. Le phénomène de grignotage du foncier d'activités par l'habitat engendre la délocalisation des entreprises, ce qui alimente l'artificialisation d'autres terres naturelles ou agricoles.

La délimitation des zones urbaines et à urbaniser doit tenir compte de la proximité des activités économiques, pour ne pas aggraver les conflits d'usage :

- Faire le choix de développer l'habitat en priorité à distance des activités économiques
- En cas d'impossibilité / d'habitations préexistantes, et en vue de prévenir l'émergence de conflits, il est essentiel de prévoir une gestion de l'interface activité-habitat (espace tampon).

Le PLU doit rendre possible l'extension des entreprises industrielles sur place, en n'imposant pas de ratio d'espace vert à la parcelle dans les espaces d'activités. La qualité paysagère de la zone doit être pensée globalement (traitement des abords).

La distance minimale de recul des bâtiments par rapport aux limites séparatives peut aussi être réduite, à condition qu'il n'y ait pas d'habitat en contiguïté.

Il n'est pas obligatoirement nécessaire de fixer de coefficient d'emprise au sol ou de hauteur maximale.

En revanche, les entreprises ne doivent pas être soumises à des contraintes architecturales inadaptées ou qui engendreraient des surcoûts.

Il est nécessaire de fournir aux entreprises industrielles :

- un accès direct à l'eau et à l'énergie d'un débit suffisant,
- un système d'assainissement collectif,
- un système de traitement des eaux pluviales collectif de capacité suffisante,
- une collecte et un traitement de leurs déchets,
- une desserte informatique à haut ou très haut débit.

Sur ce point, la Chambre recommande de réserver des fourreaux pour l'installation de la fibre optique lors de tous travaux de tranchées.

Enfin, la Chambre préconise de ne pas fixer de ratios de **stationnement** pour les activités économiques dans le PLU, le nombre de places devant être déterminé selon les besoins de l'activité.

En revanche, l'imposition de deux places de stationnement par logement s'avère nécessaire, eu égard à la bi-motorisation importante des ménages, et pour éviter l'occupation par des "voitures ventouses" des places dédiées à la fréquentation des commerces.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de mes salutations distinguées.

*Bien cordialement*

Patrice FONTENAT  
Président