

# PLAN LOCAL D'URBANISME

# PLU

## Commune d'Ambérieu-en-Bugey

### 3. OAP *Orientation d'Aménagement et de Programmation*

Signature et Cachet

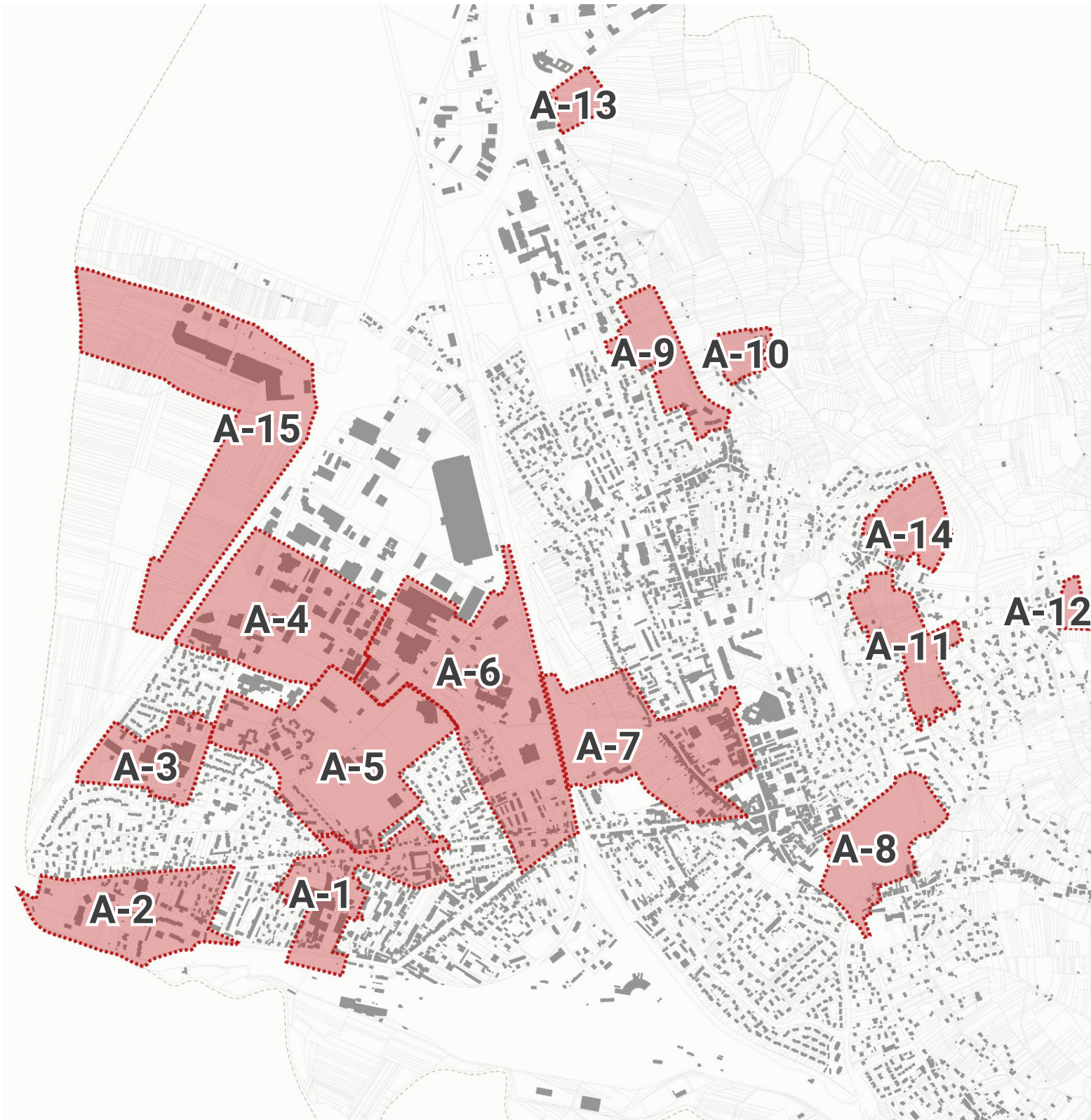
Vu pour être annexé à la délibération du  
Conseil municipal du 19 juin 2025



Hôtel de Ville  
Place Robert Marcelpoil  
01500 Ambérieu-en-Bugey  
Tél : 04 74 46 17 00

**URBICAND**  
71, rue Chabot Charny  
21000 DIJON  
03 80 36 49 42  
urbicand@urbicand.com

Répartition géographique des OAP «Aménagement» sur le territoire communal



# 1. SOMMAIRE

<b>1. OAP : POUR QUOI ? POUR QUI ?</b>	<b>4</b>
<b>2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES OAP DU PLU</b>	<b>5</b>
<b>3. LEXIQUE</b>	<b>7</b>
<b>4. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b>	<b>10</b>
Préambule .....	10
T-1 ..... Déplacements.....	11
T-2 ..... Trame verte et bleue .....	18
0.1. Extension du parc d'activités économiques « En Pragnat » (Cf. OAP A-13).....	22
0.2. Aménagement du secteur «Sous la Chaume» (Cf. OAP A-9).....	22
0.3. Aménagement du secteur «Sur Mollon» (Cf. OAP A-14).....	24
0.4. Aménagement du secteur Carré Baudin - Rougetant (Cf. OAP A-11).....	25
0.5. Aménagement du secteur «Vareilles» (Cf. OAP A-8) .....	26
0.6. Espaces verts en pas japonais .....	27
0.7. Cours d'eau du Gardon .....	27
0.8. Cours d'eau de l'Albarine .....	28
0.9. Avenue Roger Salengro / Avenue Général Sarrail – Rue Aristide Briand / Avenue Paul Painlevé / Rue Jean de Paris / avenue de la Libération .....	28
0.10. Rue Marcel Paul / Avenue de Mering .....	29
0.11. Coulée verte urbaine structurante .....	30
0.12. Avenue Léon Blum .....	31
0.13. Prolongement de l'avenue Léon Blum dans le futur parc d'activités économiques .....	31
0.14. Pelouses sèches remarquables de la Plaine de l'Ain.....	32
0.15. Avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Colonel Chambonnet / Rue Henri Dunant / Rue André Lemître / Avenue Roger Vailland .....	32
0.16. Projet agro-pastoral du plateau des Seillières .....	33
0.17. Secteur Saint-Germain .....	35
A-1 ..... Bravet.....	36
A-2 ..... Jean de Paris.....	41
A-3 ..... Les Mouettes.....	45
A-4 ..... Triangle d'activités .....	49
A-5 ..... Parc des sports .....	53
A-6 ..... Léon Blum - nouveau centre .....	57
A-7 ..... Centre-bourg-avenue de Verdun .....	63
A-8 ..... Vareilles .....	67
A-9 ..... Sous la Chaume .....	72
A-10 ..... Carré Sirand.....	76
A-11 ..... Carré Baudin / Rougetant .....	80
A-12 ..... Chagneux.....	84
A-13 ..... En Pragnat .....	86
A-14 ..... Sur Mollon .....	88
A-15 ..... Ouest RD 1075.....	90

## 2. OAP : POUR QUOI ? POUR QUI ?

Les articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme prévoient que le PLU « comporte des orientations d'aménagement et de programmation ».

« 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. »

Elles 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 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. »

Le présent document identifie des secteurs stratégiques à l'échelle de la commune d'Ambérieu-en-Bugey. Cette pièce distincte du PADD décline des principes d'aménagement, complétés par des schémas d'aménagement et éventuellement des illustrations.

Les orientations d'aménagement et de programmation sont opposables, au stade du projet de construction (et non de la vente du ou des terrains des secteurs concernés).

Elles sont opposables aux constructions prévues dans les secteurs, dans un rapport de «compatibilité» et non, comme le règlement, dans un rapport de conformité : ceci signifie que les projets ne pourront être contraires à ce qui est prévu, mais pourront prévoir quelques ajustements par rapport aux orientations suivantes, qu'elles soient exprimées de manière graphique ou rédigée, en particulier pour répondre à des contraintes techniques liées à la mise en oeuvre concrète du projet.

# 3. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES OAP DU PLU

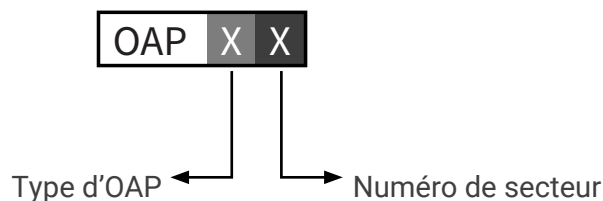
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU ont été catégorisées par typologie définie au sein du PADD. Ainsi, deux catégories d'OAP sont définies par le PLU, chacune correspondant à un type de projet et légendée par une lettre :

T - OAP thématiques

A - OAP «Aménagement»

Pour les secteurs de projet les plus importants ou présentant un enjeu particulier, ces orientations communes sont complétées par des schémas d'aménagement précisant par site les logiques d'organisation et les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Le document graphique identifie les secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation. Chaque secteur est étiqueté de la manière suivante, permettant de définir dans quelle typologie d'OAP il se trouve.











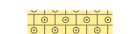

Les orientations des OAP se déclinent en 3 volets :

1. Un volet «**Déplacement**» : Il précise les différentes typologies de dessertes à créer et leur caractéristiques en matière d'usages et de partage de l'espace. Le volet déplacement intègre également les questions de stationnements lorsqu'une réflexion à l'échelle de l'îlot ou du quartier le justifie.
2. Un volet «**Espace public - Paysage**» : Il repère les éléments du patrimoine naturel à protéger (arbre remarquable, bosquet, boisement, haie vive) et les emplacements privilégiés pour la création d'espaces publics (place, square, jardin public, parc, etc.)
3. Un volet «**Urbanisation**» : Il détermine les modalités d'urbanisation des secteurs identifiés. Les indications concernent la nature de l'occupation du sol (habitat, activité économique, équipement, ou mixte) et des règles pour encadrer les conditions d'implantation et d'alignement des constructions par rapport aux emprises publiques.

## Légende




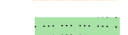
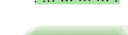




### DÉPLACEMENT

#### Déplacement

-  Boulevard à requalifier / à créer
-  Rue principale à requalifier / à créer
-  Rue à requalifier / à créer
-  Ruelle à requalifier / à créer
-  Cheminement doux existant / à créer
-  Boulevard urbain
-  Raquette de retournement
-  Voie à prolonger à long terme
-  Stationnements mutualisés
-  Parking relais











### ESPACE PUBLIC PAYSAGE

#### Espace public - Paysage

-  Espace vert arboré à préserver
-  Espace vert
-  Place/Placette
-  Terrain de sport
-  Mail végétalisé constituant une trame verte urbaine et participant à l'accompagnement paysager de la voirie
-  Haie vive ou de végétation
-  Arbre remarquable à préserver et conserver
-  Points de vue à valoriser
-  Ruisseau et cours d'eau à préserver et mettre en valeur

### URBANISATION

#### Urbanisation

-  Ilot à dominante d'habitat
-  Ilot à dominante d'activités économiques
-  Accueil de services et de commerces en rez-de-chaussée
-  Ilot d'équipement public
-  Urbanisation existante/en cours ou en projet
-  Densification encadrée
-  Densification spontanée
-  Sens principal d'implantation du volume de la construction (parallèle / perpendiculaire)
-  Alignement des constructions en recul par rapport à la rue
-  Bande non constructible

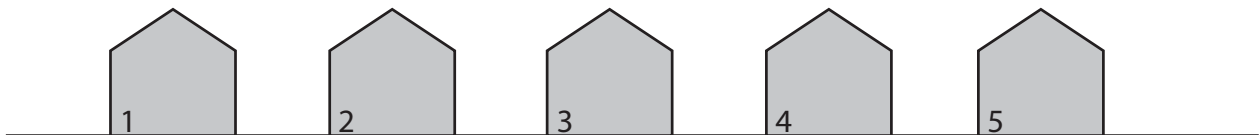
## 4. LEXIQUE

### HABITAT INDIVIDUEL :

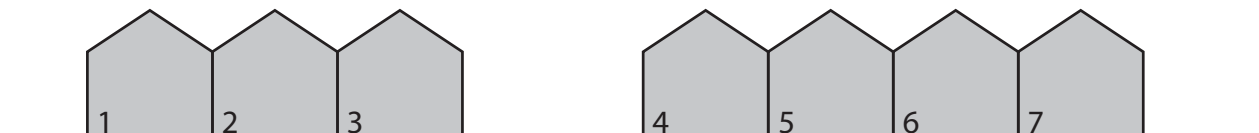
L'habitat individuel correspond aux constructions individuelles librement implantées sur leur parcelle. Il est souvent le reflet d'un besoin d'intimité. Il symbolise aussi une certaine liberté et indépendance. Pourtant l'habitat individuel n'aboutit pas toujours à une qualité du cadre de vie satisfaisante, tant dans l'esthétique des espaces de vie que dans les relations avec le voisinage.

On distingue trois types d'habitat individuel :

- *Individuel pur ou individuel diffus* : maison individuelle résultant d'une opération de construction ne comportant qu'un seul logement, généralement disposé en retrait des limites séparatives et des voies d'accès à la parcelle;



- *Individuel groupé* : Maison individuelle qui rassemble quelques-unes des caractéristiques de la maison individuelle diffuse qui l'apparentent à celle-ci sans en comporter l'aspect isolé. Il fait ainsi référence à des terminologies utilisées couramment comme « habitat en bande » ou « maisons de villes ».



Une maison individuelle sur une parcelle entourée de thuyas dans un lotissement a très souvent plus de vis-à-vis que des maisons en bande.

### HABITAT INTERMEDIAIRE

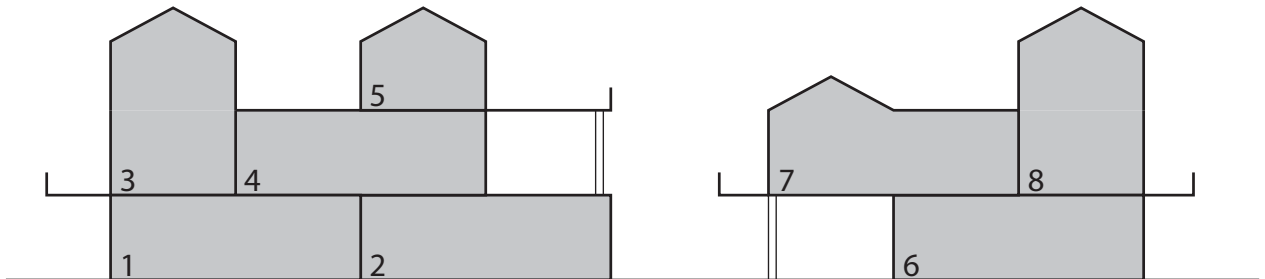
« Le concept d'habitat intermédiaire est né de la volonté de donner à l'habitat collectif l'allure et certains avantages de la maison individuelle ou, inversement, de penser le groupement des logements individuels de façon à approcher les densités et l'urbanité du logement collectif. »

L'habitat intermédiaire correspond à des ensembles d'habitat superposé ou semi-superposé disposant chacun d'une entrée individuelle accessible directement depuis l'espace extérieur. Les appartements peuvent être sur un niveau, en duplex ou en triplex, la hauteur de l'ensemble ne dépassant pas R+3.

Les logements peuvent bénéficier d'un espace extérieur privatif, une terrasse et parfois un jardin.

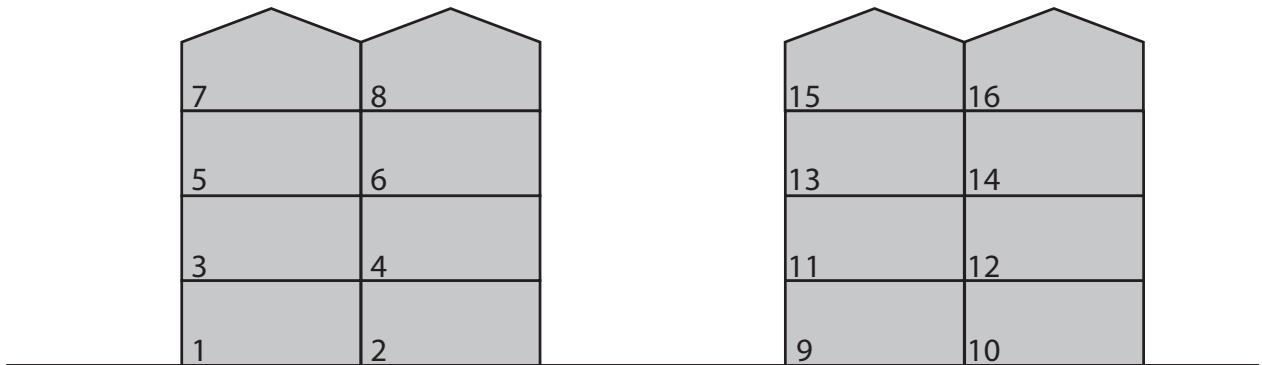
Source : CAUE Isère

L'habitat intermédiaire correspond à de l'individuel superposé décliné sur une plus grande échelle, permettant de recourir à des techniques industrielles de construction pour limiter les coûts de revient et les rapprocher de ceux « des logements collectifs plus classiques ». Cette notion d'habitat intermédiaire vise donc à définir une forme d'habitat entre collectif et individuel.



HABITAT COLLECTIF :

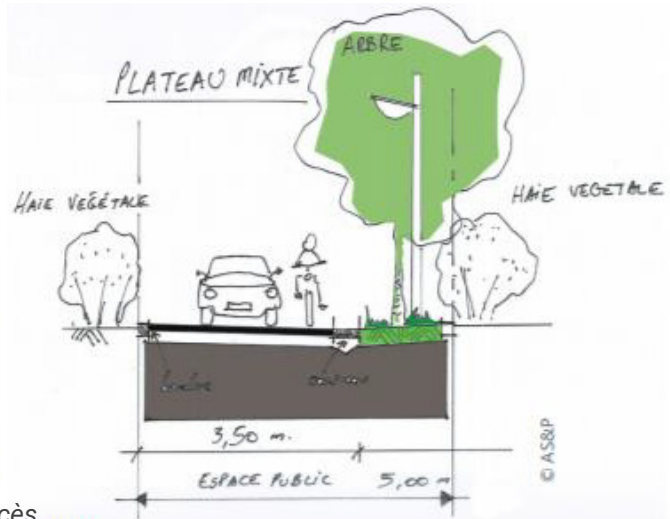
L'habitat collectif regroupe les immeubles collectifs mitoyens et linéaires alignés le long de l'espace public et généralement constitués sous la forme d'îlot fermé. Les halls et les accès au logement sont collectifs, partagés par tous. Ils distribuent des groupes de logements plus ou moins nombreux. La notion de copropriété est fortement présente. Les exemples retenus sont majoritairement regroupés sous forme d'îlots ouverts et de hauteur supérieure à R+3.



## VOIE PARTAGÉE :

Une voie est dite partagée lorsqu'elle permet un usage multimodal visant à faire circuler sur un espace mixte, des vélos et voitures sans distinction par un marquage au sol. Une signalisation verticale sera à implanter pour signaler la présence de vélos sur la voie dite partagée.

Ce dispositif met en avant des zones de circulation particulière, notamment les zones 30 ou les zones de rencontre (20 km/h), afin de mieux respecter les usagers vulnérables.



Extraits « quelles caractéristiques pour les voies et les accès ? », DREAL Poitou-Charentes

# 5. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## PRÉAMBULE

Elles sont au nombre de 17 sur l'ensemble de la commune d'Ambérieu-en-Bugey.

### • Deux OAP Thématiques

T-1 : OAP Déplacements

T-2 : OAP Trame verte et bleue

### • Quinze OAP «Aménagement»

A-1 : OAP «Bravet»

A-2 : OAP «Jean de Paris»

A-3 : OAP «Les Mouettes»

A-4 : OAP «Triangle d'activités»

A-5 : OAP «Parc des Sports»

A-6 : OAP «Léon Blum - nouveau centre»

A-7 : OAP «Centre-bourg - avenue de Verdun»

A-8 : OAP «Vareilles»

A-9 : OAP «Sous le Chaume»

A-10 : OAP «Carré Sirand»

A-11 : OAP «Carré Baudin - Rougetant»

A-12 : OAP «Chagneux»

A-13 : OAP «En Pragnat»

A-14 : OAP « sur Mollon»

A-15 : OAP «Ouest RD1075»

Ouverture des différents secteurs d'OAP à l'urbanisation (secteurs à dominante habitat) :

Afin de donner une cohérence globale aux opérations d'aménagement, en lien avec les capacités des collectivités en charge des infrastructures et des réseaux, et également en fonction des enjeux ciblés dans le PADD, **un échéancier d'ouverture à l'urbanisation pour chaque secteur est déterminé.**

En conséquence, deux niveaux de priorité sont établis et attachés à chaque secteur :

1

• **Niveau 1** : Les secteurs visés concernent les opérations en renouvellement urbain ou d'ores et déjà engagés. L'échéancier est fixé à **8 ans** à partir de l'approbation du PLU

2

• **Niveau 2** : Les secteurs visés concernent principalement les zones 1AUh et secteurs en extension urbaine. L'échéancier est fixé **entre 8 et 15 ans**. Par ailleurs, l'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est **conditionnée à la mise en service effective de la nouvelle station d'épuration d'Ambérieu-en-Bugey - Château-Gaillard.**

## OAP T 1 DÉPLACEMENTS

### CONTEXTE

Ambérieu est une ville historiquement divisée par d'importantes infrastructures de transport, ce qui génère une faible lisibilité de la ville, des circulations alambiquées (particulièrement pour les modes actifs) et le morcellement des tissus urbains et des continuités écologiques. La commune nécessite une vision claire et à long terme des politiques publiques à mener pour parvenir à structurer et organiser les mobilités et leur cohabitation sur le territoire communal.

### OBJECTIFS

- Augmenter la part modale des vélos, de la marche à pied et des transports en commun dans les déplacements quotidiens
- Rendre accessible les espaces publics et les différents modes à tous les usagers
- Améliorer la sécurité des déplacements
- Favoriser des espaces libres qualitatifs
- Développer le bien vivre ensemble

Les projets urbains devront être compatibles avec les orientations énoncées ci-après. Les enjeux sont à adapter en fonction de la taille et de la localisation de l'opération.

### Voirie

Pour toute opération, un principe général de hiérarchisation des voies sera décliné aussi bien au niveau des caractéristiques de la voie (profil, revêtement, etc.) que dans sa gestion et sa réglementation (classement en terme de vitesse autorisée, réglementation du stationnement). Ainsi, la trame viaire devra permettre de distinguer réseau structurant et réseau de desserte de l'opération.

- Les voies structurantes assurent une fonction circulatoire et sont le support de flux d'échanges, notamment entre quartiers. Elles doivent être traitées de manière à éviter un effet coupure au sein du quartier, notamment pour les modes doux.

- Les voies de desserte répondent à des fonctions et un usage de proximité, pouvant le cas échéant offrir un lieu favorable à la vie sociale. L'organisation et le traitement de ces voies devront ainsi permettre une circulation partagée et apaisée, favorable à la pratique des modes doux.

Ces principes de hiérarchie du réseau viaire seront également appliqués pour les projets à vocation économique, qui devront en outre prévoir des aménagements spécifiques à la circulation des poids lourds, un calibrage des voies adapté, des dispositifs permettant les retournements des poids lourds, etc. :

La lisibilité du réseau de l'opération sera également assurée par :

- Des connexions cohérentes entre les voies créées et le réseau existant ; il s'agit notamment d'éviter que les parcelles bénéficient d'un accès direct privatif au réseau structurant.

- Un maillage continu, privilégiant le prolongement des voies existantes en fonction de leur statut afin d'insérer le projet dans la trame viaire existante. En conséquence, la réalisation de voies en impasse est à éviter.

- Une trame viaire évitant, dans la mesure du possible et compte tenu des contraintes physiques (topographie notamment), les tracés à la géométrie complexe et peu lisible.

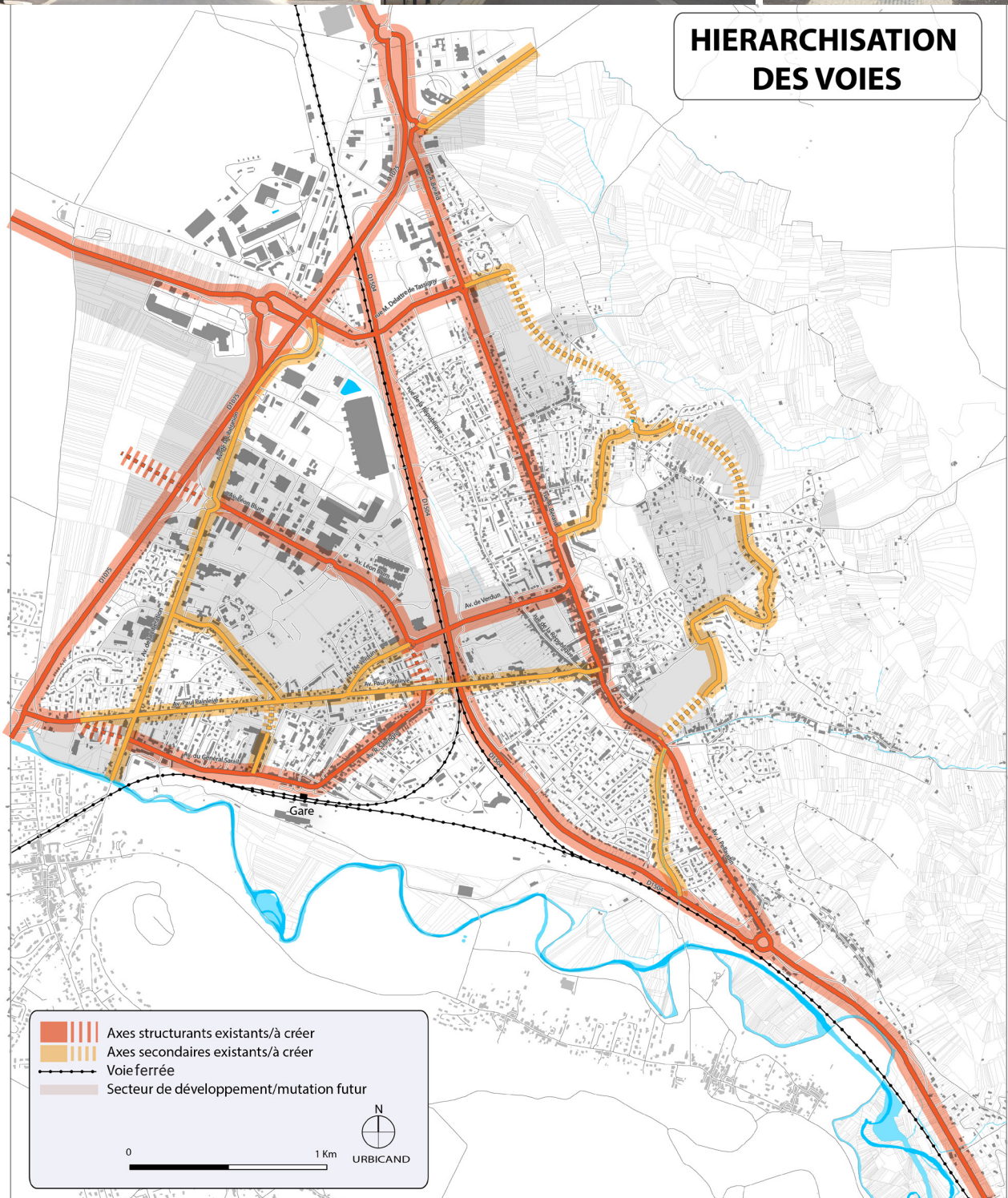
Tous les modes de déplacements devront être pris en compte dans les aménagements des espaces publics par la mise en place d'un partage de la voirie adapté. Si la réservation de voies spécifiques pour chaque mode n'est pas techniquement possible ou est écartée (par exemple pour éviter des profils de voies trop larges et donc consommateurs d'espace), la réglementation de la voie en termes de vitesse autorisée et son traitement devront permettre une cohabitation et une circulation apaisées entre les différents modes (zone de rencontre, zone 30, etc.).

# OAP T 1 DÉPLACEMENTS

Donner aux rues un vocabulaire urbain d'espace public et non plus de route pour que chaque usager puisse trouver sa place et prendre plaisir à arpenter la ville et son quartier



## HIERARCHISATION DES VOIES



## OAP T 1 DÉPLACEMENTS

### *Modes doux*

Plus encore que pour le réseau viaire, le principe de continuité des itinéraires modes doux est un enjeu majeur pour le développement de leur pratique. Une attention particulière sera donc portée au maillage de ces itinéraires pour lesquels toute voie en impasse sera évitée, sauf contraintes techniques avérées.

De la même manière, le principe de « perméabilité » des îlots sera recherché lors de la définition des projets et ce pour éviter les effets coupures liés au bâti, à une infrastructure de transports, etc. Les îlots bâtis seront donc définis en tenant compte des distances acceptables pour un parcours piéton.

A titre indicatif, pour estimer ce que représente une distance dite « acceptable », sont précisés les éléments suivants :

- La distance moyenne d'un déplacement piéton est de l'ordre de 750m à 1km (10 à 15mn de marche).
- Le rayon d'attractivité d'un arrêt de transports en commun urbain est de l'ordre de 300m à 500m (distance en suivant un itinéraire effectif).

Les tracés des itinéraires seront définis de manière à faciliter les accès modes doux les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en commun, etc.

Pour ce qui est des aménagements piétons et des espaces publics d'une manière générale, ceux-ci devront faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux services, transports en commun, centralités, etc. Plus particulièrement, au droit des arrêts de transports en commun, il sera nécessaire de maintenir un espace piéton suffisamment large, pour garantir la sécurité des clients en attente à l'arrêt. Pour faciliter les déplacements modes doux, dès lors que cela est possible, des aménagements spécifiques permettant de limiter le stationnement sauvage seront mis en place.

L'implantation d'équipements facilitant la pratique des modes doux devra être réalisée :

- Pour les vélos, il s'agira en particulier de mettre en place une offre de stationnement vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements (équipements, commerces, etc.). Cette offre de stationnement devra être visible, facilement accessible et permettre l'attache des vélos de façon sécurisée. Elle sera positionnée de manière à ne pas entraver les cheminements des piétons et dans la mesure du possible, sur des espaces distincts des cheminements piétons.
- Des dispositifs spécifiques de priorisation des flux vélos pourront également être implantés en concertation avec les services de la commune.
- Pour les itinéraires piétons et cyclables, un jalonnement spécifique devra être implanté, notamment lorsque l'opération intègre un équipement générateur de déplacements.



Exemples d'aménagement de bandes cyclables et piétonnes attractives : mise à distance de la chaussée par un aménagement paysager



## OAP T 1 DÉPLACEMENTS

### Transports en commun

Pour les opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme, il devra être étudiée la possibilité d'une desserte en transports commun. Dans ce cas, les voies devront être suffisamment dimensionnées et aménagées de manière à permettre le passage aisé d'un bus.

Pour faciliter le passage des bus, sauf contraintes techniques avérées, des voies d'une largeur minimale de 3m sont nécessaires, notamment lorsqu'une circulation à double sens est autorisée. Lorsqu'une voie bus est programmée en mixité avec les vélos, la largeur minimale nécessaire de la voie est de 4,5m.

Aux abords des arrêts de bus, les aménagements en faveur des piétons seront renforcés avec un travail particulier en termes de sécurisation. Ces aménagements seront adaptés au secteur desservi (équipements scolaires, maison de retraite, etc.).

Les services de la commune sont à la disposition des porteurs de projets pour étudier avec eux de façon anticipée ces différents aspects.

### Stationnement

En lien direct avec les lignes de bus et pour faciliter les déplacements depuis l'extérieur de la commune vers les équipements et pôles d'attractivités de la commune, des parkings-relais seront aménagés aux portes de la ville et aux extrémités des lignes de bus. Ces parkings-relais seront aménagés dans un souci d'intégration paysagère par la plantation d'arbres et pour contribuer à une bonne gestion des eaux pluviales par l'utilisation de matériaux perméables.

Ces aménagements doivent permettre une optimisation du report modal de l'automobile vers les transports en commun ou modes actifs. En conséquence, les parkings-relais devront incorporer des stationnements pour les vélos.

Le stationnement privé devra participer à la qualité paysagère des lieux. Des solutions alternatives à la réalisation du stationnement en aérien sur

la parcelle devront être étudiées, notamment l'intégration aux constructions.

Dès lors que le stationnement est projeté en aérien, un traitement qualitatif des espaces devra être réalisé :

- Plantations ;
- Aménagements paysagers ;
- Choix des revêtements, notamment vers des revêtements perméables ou facilitant des utilisations multiples ;
- Matériaux.

Le traitement apporté à ces espaces pourra favoriser des usages différents au cours de la journée/semaine (stationnement / aire de jeux / etc.)

Lorsque le stationnement est réalisé dans un volume bâti :

- Les garages en batterie devront faire l'objet d'un traitement qualitatif et s'intégreront bien dans l'environnement.
- Les rez-de-chaussée d'immeubles occupés par du stationnement devront faire l'objet d'un traitement architectural et/ou paysager particulièrement bien soigné notamment pour les façades visibles depuis l'espace public.
- Le stationnement en sous-sol devra être réalisé de manière à faciliter son accès et assurer ainsi son utilisation par les usagers.

Le stationnement des visiteurs est à prendre en compte afin de ne pas générer de stationnement sauvage.

La mutualisation du stationnement entre des vocations complémentaires et/ou le regroupement au sein d'un espace des places communes à plusieurs projets seront recherchés. Devront alors être pris en compte les besoins de toutes les catégories d'usagers potentiels pour définir au mieux le dimensionnement de cette offre.

Dans les zones à vocation économique, des zones de stationnement adaptées aux poids lourds seront prévues sur l'espace public pour répondre aux besoins spécifiques (régulation, attente avant livraison, consultation du relais d'information services).

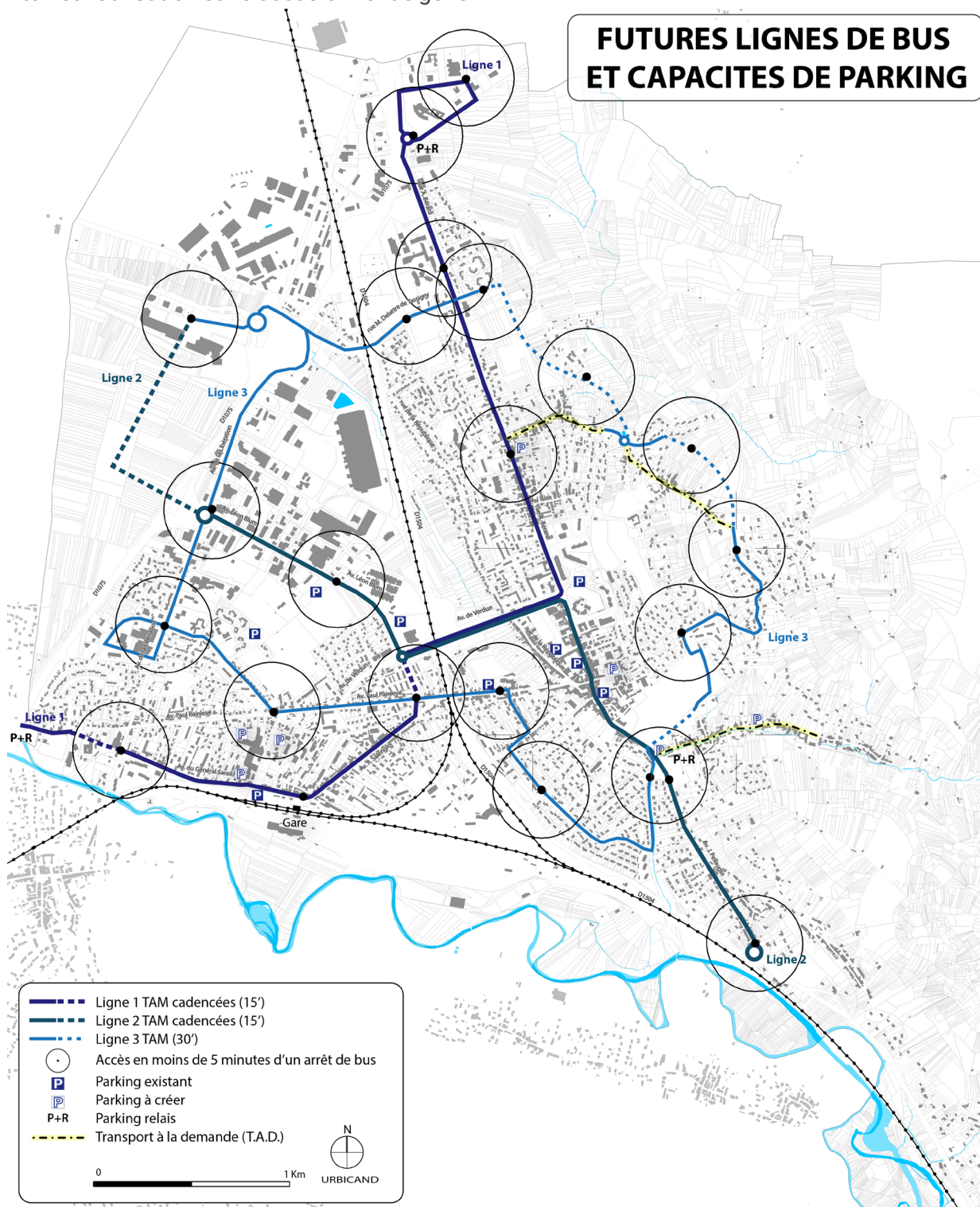
# OAP T 1 DÉPLACEMENTS

## Livraisons

L'implantation d'une activité économique nécessite l'aménagement de places pour les livraisons. Celles-ci devront être suffisamment dimensionnées et localisées de manière à faciliter leur utilisation sans occasionner de gêne

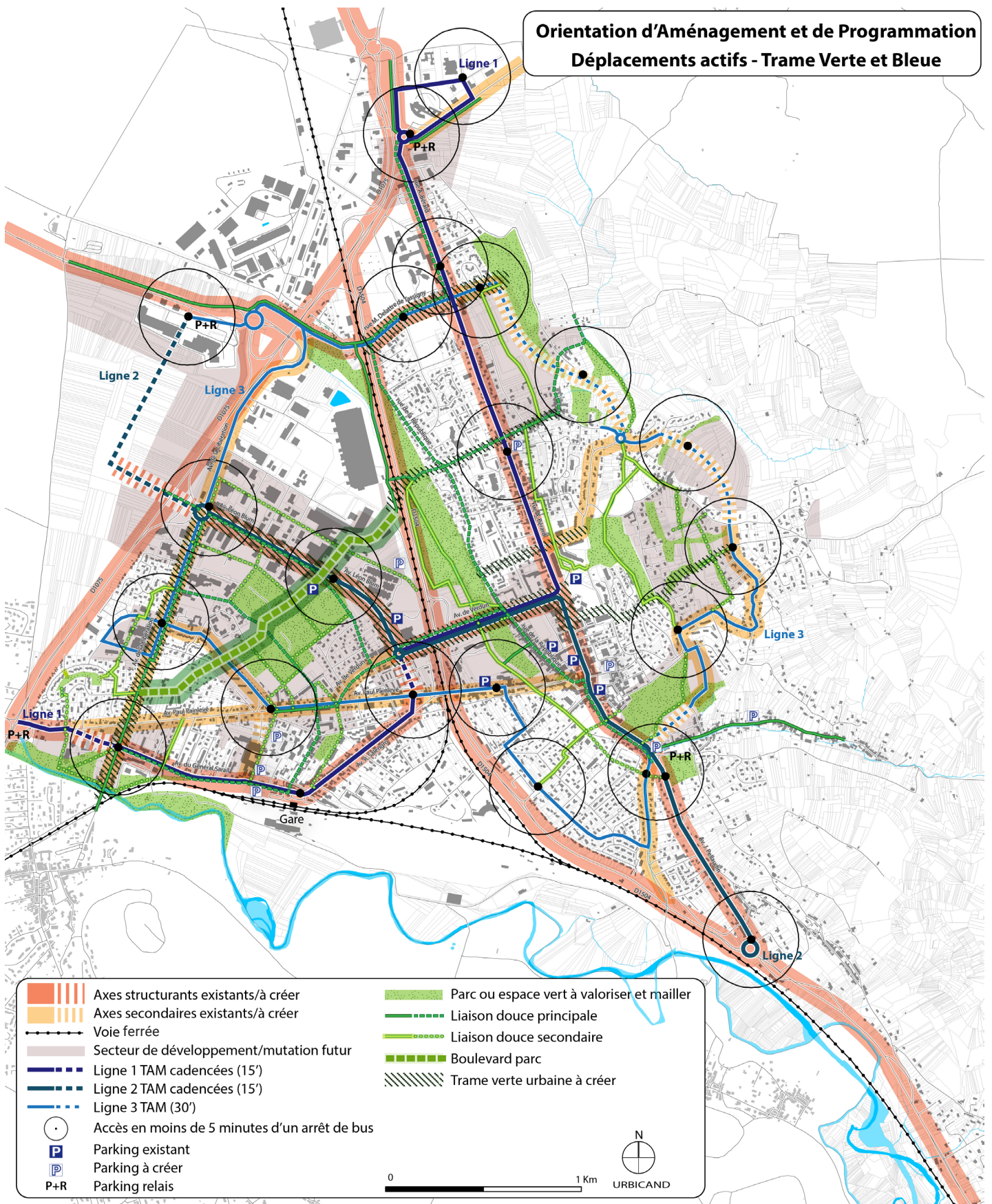
pour le fonctionnement des espaces publics.

Sont par exemple à éviter les créations d'espaces de livraisons sur des sites gênant la visibilité et la sécurité des autres modes (en amont d'un feu ou d'un passage piéton).



OAP **T 1** DÉPLACEMENTS : CARTE DE SYNTHÈSE

Orientation d'Aménagement et de Programmation  
Déplacements actifs - Trame Verte et Bleue



## CONTEXTE et ENJEUX

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) décline l'objectif de préservation de la Trame verte et Bleue (TVB) sur le territoire de la ville d'Ambérieu-en-Bugey. Les corridors écologiques d'intérêt supra-communal, les corridors écologiques d'intérêt local et la trame verte urbaine constituent des éléments structurants du projet urbain et répondent aux enjeux de préservation de la biodiversité, des paysages, des continuités écologiques, d'aménagement équilibré du territoire, de nature en ville et de développement des modes actifs de déplacement.

A l'échelle d'Ambérieu-en-Bugey, la trame verte et bleue est constituée de grands réservoirs de biodiversité (massif forestier du Bugey, ripisylve de l'Albarine), de milieux relais (prairies, cultures, boisements, friches, etc.), de cours d'eau (Albarine, Le Gardon, Le Nantet, etc.), d'espaces verts urbains (Parc du Grand Dunois, Parcs du château de Tricaud et du château des Échelles, etc.), d'espaces de transition (coulée verte le long de la RD 1504), etc.

Ces espaces concourent à la qualité du cadre de vie des habitants mais subissent de nombreuses pressions foncières engendrant des pertes de continuités et à terme un appauvrissement de la biodiversité.

À l'échelle communale, les principaux enjeux sont de :

- Pérenniser les milieux naturels (boisements, milieux humides, cours d'eau, etc.),
- Conforter les continuités paysagères et écologiques,
- Mailler l'ensemble des espaces verts,
- Intégrer la trame verte et bleue dans les projets de développement.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation Trame verte et bleue traduit de manière générale la volonté communale et les principes directeurs énoncés dans le PLU. Elle permet la mise en valeur des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques communaux et supra-communaux à protéger, renforcer ou créer. Son objectif est d'énoncer les grands principes directeurs à mettre en oeuvre pour garantir la préservation de la trame verte et bleue communale et de servir de cadre aux futurs aménagements.

### 1. Conforter les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité correspondent principalement aux grandes entités naturelles de la commune (massif forestier du Bugey, les espaces agro-naturels du plateau des Seillières, cours d'eau de l'Albarine, etc.). Dans un objectif de préservation et de mise en valeur de ces espaces, ils seront principalement classés en zone naturelle au PLU.

Le PLU permet :

- D'assurer la pérennité des réservoirs de biodiversité grâce à un classement en zone naturelle. Les zones humides bénéficient d'une

protection renforcée spécifique.

- De protéger les espaces verts urbains ou les coupures d'urbanisation au titre de l'art. L.151-23 du code de l'urbanisme en vue de leur protection (Parc du Château, chemin piéton surplombé d'une voûte arborée, clos et son mur de pierres, etc.).
- De mettre en valeur les cours d'eau et leurs abords: protection du cours d'eau du Gardon qui traverse des zones urbanisées avant de se jeter dans l'Albarine ainsi que du cours d'eau de l'Albarine et sa ripisylve en tant que continuité écologique à maintenir ou à remettre en état (art. L.151-23 du Code de l'Urbanisme).

## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 2. Faire de la trame verte et bleue un élément fort de composition urbaine

La prise en compte, le maintien et la restauration des continuités écologiques identifiées dans le cadre du PLU permettent notamment d'assurer les échanges entre les milieux naturels périphériques et les espaces verts inclus dans l'enveloppe urbaine. Il s'agit également de garantir ces continuités dans les zones d'urbanisation future et de maintenir la pénétration de la nature en ville (liens entre les espaces naturels périphériques et les espaces de nature en ville.)

La préservation et le renforcement de la trame verte et bleue communale se traduit par :

- L'aménagement de la coulée verte le long de la RD 1504 en trame verte urbaine dédiée aux loisirs : développement des jardins familiaux, des espaces de jeux, d'espaces pédagogiques, des cheminements doux, etc.
- La reconstitution des continuités vertes urbaines (avenue Léon Blum, avenue de Mering, etc.) supports de modes doux qui sont aujourd'hui principalement constitués le long des

voies de circulation sous la forme d'alignements d'arbres et d'espaces verts urbains discontinus (pas japonais).

- Le maintien, la valorisation et le renforcement des continuités écologiques urbaines dans le tissu existant et des pénétrantes vertes au sein des secteurs d'urbanisation future : connexion entre le secteur Carré Sirand, le parc du Grand Dunois et le plateau des Seillières / connexion entre le secteur Vareilles, le parc du château et les boisements du massif du Bugey, etc.
- Le traitement paysager des espaces publics (requalification + création) pour étendre l'armature verte urbaine au sein des différents quartiers (alignements d'arbres le long des voies, aménagement de placettes végétalisées, etc.).
- Le développement des espaces de nature en ville, en particulier dans les zones d'urbanisation future, en limitant l'imperméabilisation des sols: stationnement perméable, végétalisation des façades et/ou des murs.
- La valorisation d'une gestion des eaux pluviales en aérien dans les nouveaux quartiers, vectrice de paysage et support de biodiversité : noue,

### 3. S'appuyer sur la trame verte et bleue comme nouveau support des modes actifs

La trame verte urbaine doit permettre de renforcer et de sécuriser les cheminements doux existants dans le milieu urbain. Les cheminements sont principalement présents en accompagnement des voiries et permettent de relier les différents quartiers de la commune. Les cheminements doux structurants identifiés doivent faire l'objet d'actions de verdissement sous la forme de petits îlots de verdure, d'alignements d'arbres, etc. afin de renforcer la présence de la nature en ville.

Il convient donc :

- De créer un maillage des cheminements doux efficace à l'échelle de la commune : connexion des cheminements urbains avec les chemins de randonnées identifiés au PDIPR, mise en relation des différents quartiers (centre-ville, pôle d'équipements, parc d'activités économiques, quartiers d'habitat, etc.)
- De redonner de la lisibilité aux cheminements doux existants : continuité des parcours, signalétique adaptée, etc.
- De mettre à profit les nouvelles opérations d'aménagements urbains pour compléter les cheminements doux (OAP de secteurs)

OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

- D'améliorer les franchissements des grandes voies de circulation et de la voie ferrée qui sont aujourd'hui peu attrayants.

- De structurer et réorganiser les grands axes urbains : avenue Léon Blum, avenue Paul Painlevé, rue Alexandre Bérard, etc.

Les nouveaux cheminements créés, notamment dans les zones d'urbanisation future devront respecter les règles suivantes :

- Être constitués d'un revêtement perméable

praticable pour les cycles, les personnes à mobilité réduite et les piétons.

- Bénéficier d'un accompagnement végétal adapté au contexte et garantissant les continuités écologiques : arbres à haute tige en alignement, arbres en bosquet, arbustes, végétation basse, noue végétalisée ou enherbée, etc.

- Recourir à une palette végétale adaptée au contexte local, peu allergène et peu consommatrice d'eau.

4. Prescriptions spécifiques aux aménagements

> Dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement :

- Privilégier une gestion aérienne des eaux pluviales (noues, fossés, bassin paysagers, etc.) lorsque les caractéristiques du site le permettent (topographie).

- Proscrire les haies mono spécifiques en privilégiant la plantation de haies champêtres (minimum 3 essences) support d'une biodiversité plus riche.

- Maintenir des continuités et des pénétrantes vertes (alignements d'arbres, espaces publics plantés, noues, etc.) permettant de connecter les espaces verts urbains et les espaces naturels de la commune.

- Mettre en place une gestion raisonnée des espaces verts : fauchage tardif, prairie fleurie, diversité des espaces verts, etc.

- Instaurer un coefficient de biotope à l'échelle des parcelles ou de l'opération d'aménagement.

- Limiter l'imperméabilisation des sols en privilégiant le recours à des matériaux perméables pour les cheminements et les

espaces de stationnement, en incitant à la mise en oeuvre de toitures végétalisées, etc.

- Réutiliser les eaux pluviales (cuve enterrée de stockage) pour l'arrosage des jardins et espaces verts ou pour un usage sanitaire.

- Ménager des espaces publics de proximité supports de lien social et espaces de respiration plantés au sein des quartiers.

> Dans le milieu urbain constitué :

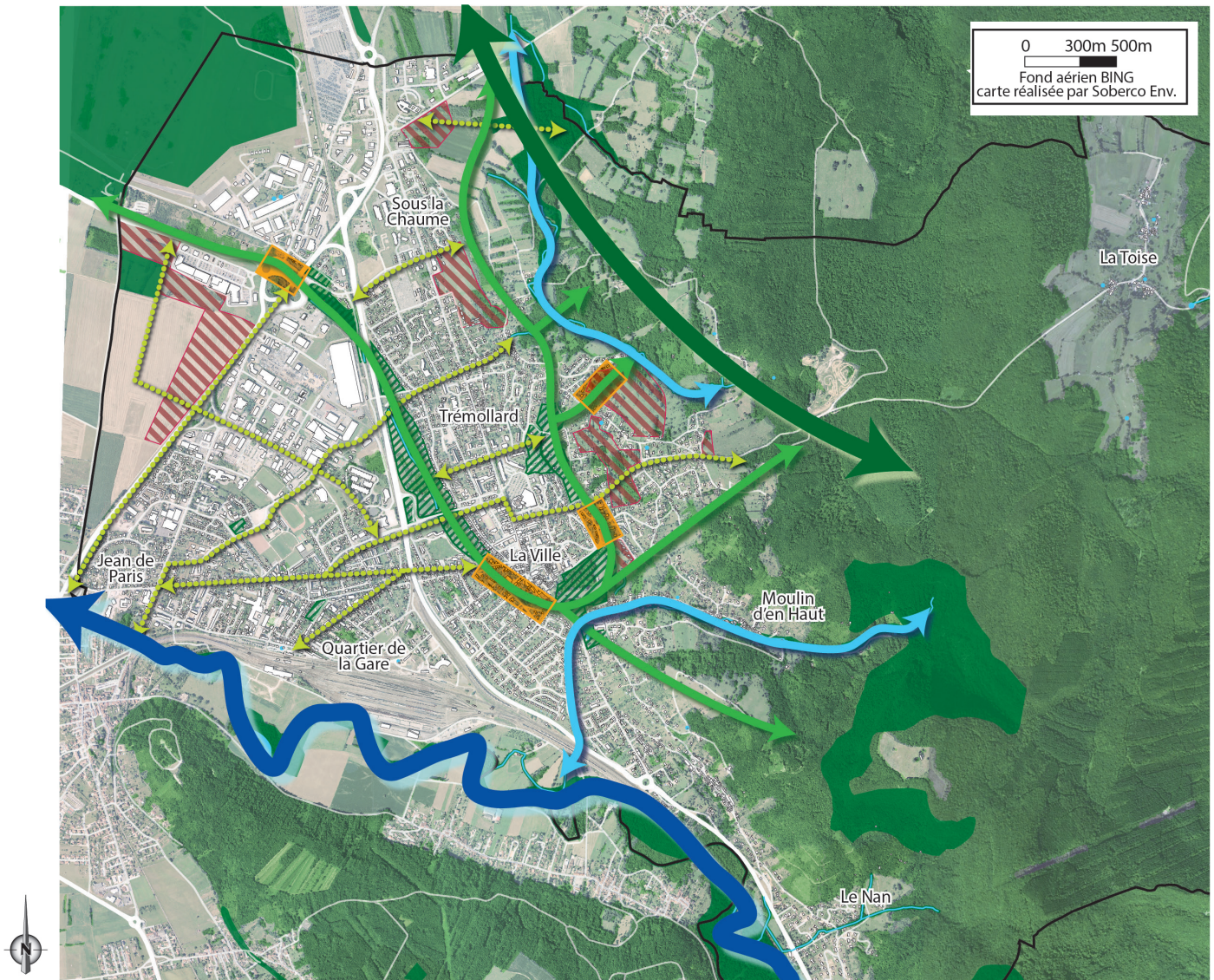
- Maintenir, dans la mesure du possible, les arbres, alignements d'arbres, haies, parcs, jardins, vergers, etc qui participent au fonctionnement écologique du territoire.

- Inciter à la végétalisation des murs, des clôtures, des toitures dans les espaces urbains minéraux pour diminuer les effets d'îlots de chaleurs et développer la biodiversité.






- Préserver des perméabilités entre les jardins, les parcs, etc. en privilégiant la mise en place de clôtures perméables permettant à la faune urbaine de circuler.






- Créer des continuités végétales lorsque l'emprise des espaces publics le permet : alignements d'arbres, végétalisation des délaissés urbains, etc.

OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT  
ET DE PROGRAMMATION  
Trame verte et bleue

-  Espace naturel à conserver et à connecter
-  Parc ou espace vert à valoriser et à mailler
-  Secteur d'urbanisation future
- Corridor écologique d'intérêt supra-communal à préserver :
-  Trame verte
-  Trame bleue

-  Corridor écologique d'intérêt local à valoriser :
-  Trame verte
-  Trame bleue
-  Perte de continuité terrestre
- Trame verte urbaine à renforcer (alignement d'arbres, espace vert résiduel ...)
- 

## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### Zoom et prescriptions d'aménagement

#### 0.1. Extension du parc d'activités économiques « En Pragnat » (Cf. OAP A-13)

Le site d'extension du parc d'activités est composé d'espaces agricoles (culture céréalière, prairie de fauche) ainsi que de boisements.

L'objectif est de préserver les boisements qui assurent la pénétration de la trame verte au cœur du futur parc d'activités.



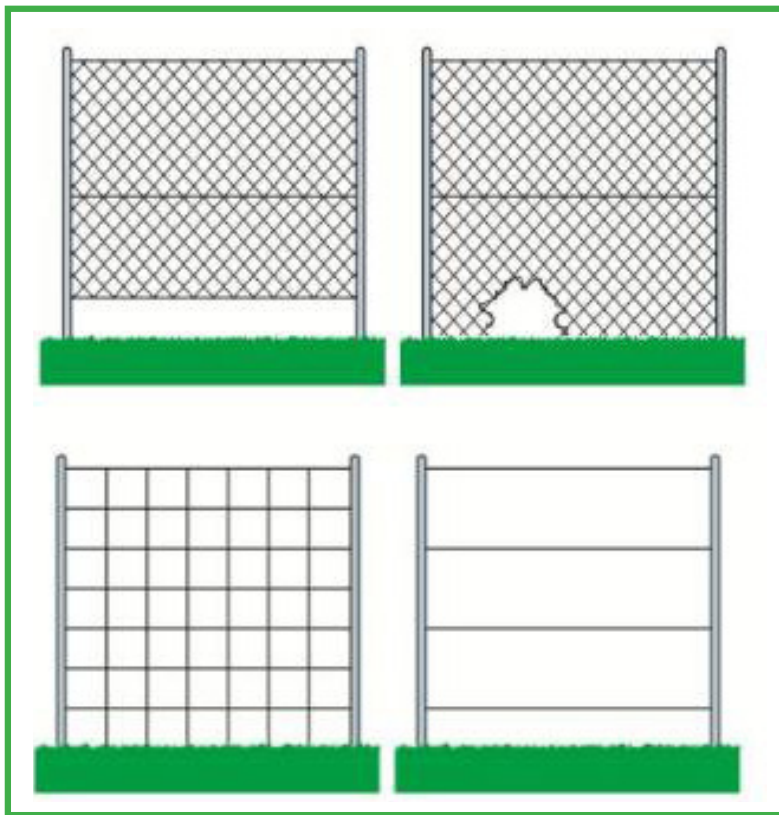
#### 0.2. Aménagement du secteur «Sous la Chaume» (Cf. OAP A-9)

Ce secteur qui est déjà en cours d'aménagement doit garantir sur sa partie Est la sauvegarde de corridors écologiques le long de la côtière pour permettre la libre circulation de la faune.

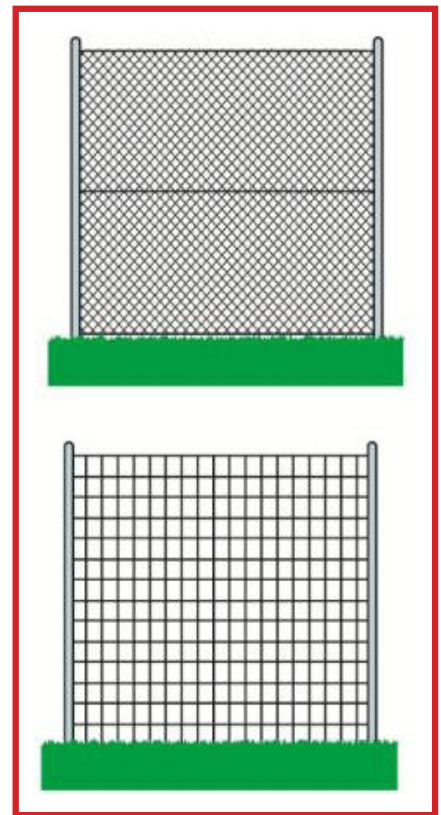
Les constructions devront s'implanter avec un recul minimal de 5 m par rapport à la limite de référence (voirie) et garantir une transparence des clôtures (haies vives, barrière bois avec une hauteur minimale de 20 cm pour le passage de la petite faune, etc.). Les grillages, palissades opaques, murets de soubassement, etc. sont proscrites.



OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE



*à privilégier*



*à proscrire*



*exemple de passage  
à hérisson dans un  
grillage*

## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.3. Aménagement du secteur «Sur Mollon» (Cf. OAP A-14)

Ce tènement est en cours d'enclavement suite à des opérations successives de lotissements. Il permet une connexion directe au cours d'eau Le Nantet. Les opérations successives ont cloisonné cet espace et interrompu les corridors écologiques entre les espaces naturels limitrophes (cours d'eau, boisements, etc.) et le parc du Grand Dunois.

L'objectif est de préserver des pénétrantes naturelles au cœur du futur quartier. Ces espaces seront également support de la gestion des eaux pluviales des futurs aménagements (points bas du site) qui doit prioritairement être faite en aérien (noues paysagères, fossés, bassins, etc.). L'aménagement de la zone devra faire l'objet d'une réflexion d'ensemble cohérente.

Pour garantir la préservation de ces pénétrantes vertes, le PLU classe une bande inconstructible d'une largeur de 10 m. minimum au titre de l'article L.151-23 (préservation d'un espace non bâti nécessaire au maintien des continuités écologiques et à la gestion des eaux pluviales).



OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

0.4. Aménagement du secteur Carré Baudin - Rougetant (Cf. OAP A-11)

Ce secteur s'inscrit en continuité du hameau ancien du Carré Jobert. Il est déjà en partie occupé par des maisons individuelles récentes en particulier le long du chemin de la vie de Gacieux.

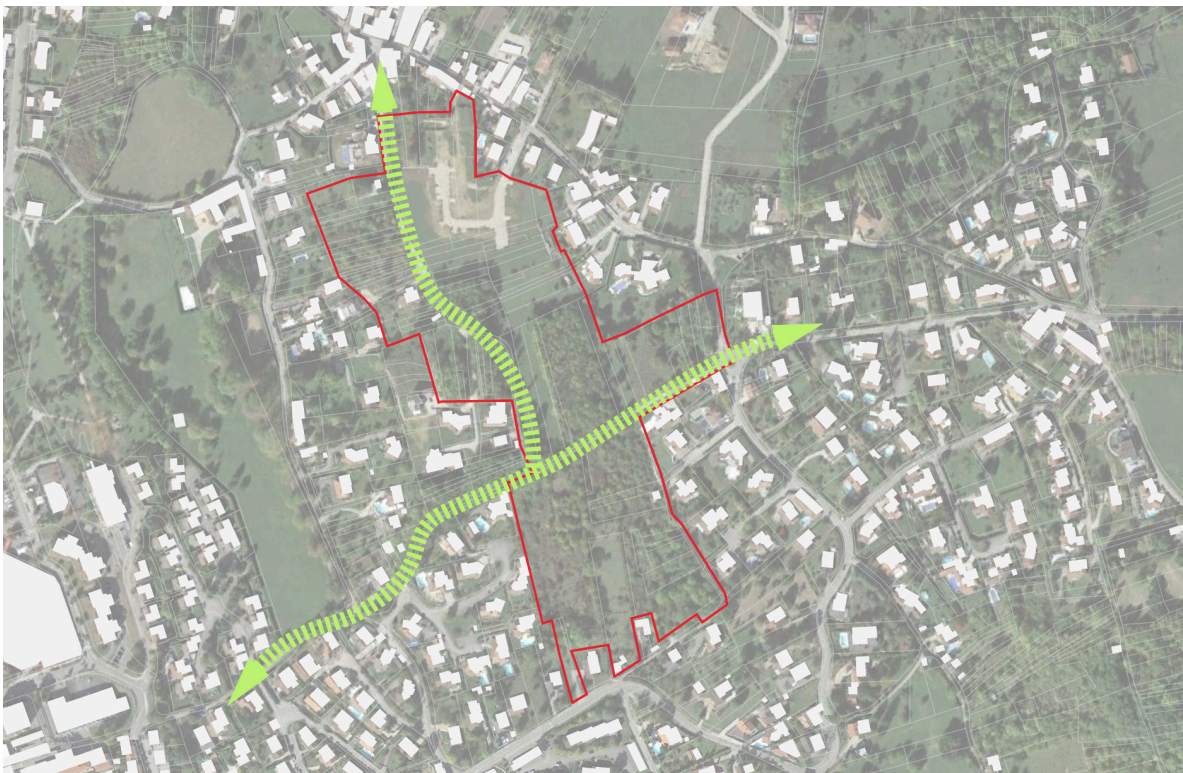
L'objectif est de s'appuyer sur le réseau de chemins existants, de les remettre en état pour qu'ils constituent des axes modes doux à l'échelle communale. Les cheminements devront bénéficier d'un accompagnement végétal garantissant la continuité de la trame verte urbaine.

Le principe de connexion à préserver est détaillé dans l'orientation d'aménagement et de programmation de ce secteur.

*Chemin de Dame Louise Rougetant*



*Vue dégagée sur le massif du Bugey*



## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.5. Aménagement du secteur «Vareilles» (Cf. OAP A-8)

Il s'agit d'une vaste dent creuse qui est aujourd'hui support de corridors écologiques, de par son caractère naturel, entre le parc du château de Tricaud et les boisements du massif du Bugey. Il s'inscrit en connexion avec plusieurs espaces verts urbains (parc des Echelles, jardins familiaux, etc.).

L'objectif est de conserver les corridors écologiques existants et de maintenir des espaces de respiration dans l'urbanisation future.

Pour garantir les espaces de respiration, le PLU classe en zone naturelle le parc des Échelles ainsi que le vaste parc de Tricaud attenant au hameau de Vareilles.

Le principe de corridors écologiques à préserver est détaillé quant à lui dans l'orientation d'aménagement et de programmation de ce secteur.



Chemin du Plâtre



## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.6. Espaces verts en pas japonais

Aux abords de son centre-ville, proche du hameau de Vareilles, la commune bénéficie de plusieurs espaces de respiration complémentaires à ceux cités précédemment. Il s'agit d'un espace de jardins ainsi que de clos arborés le long du chemin de Ronde.

L'objectif est de sauvegarder ces espaces semi-naturels situés en cœur de ville qui sont susceptibles d'accueillir une biodiversité variée et qui sont complémentaires aux espaces verts urbains limitrophes.

Le PLU protège ces secteurs en les classant en zone naturelle de jardin et en zone naturelle couplée à une protection au titre de l'art. L.151-23 du code de l'urbanisme (élément de paysage à mettre en valeur pour des motifs d'ordre écologique et paysager).



### 0.7. Cours d'eau du Gardon

Ce cours d'eau s'inscrit au cœur d'espaces urbanisés mais constitue un corridor écologique entre le massif du Bugey et le cours d'eau de l'Albarine.

L'objectif est de protéger le cours d'eau et ses abords.

Le PLU garantit la protection de ce cours d'eau en l'inscrivant en tant que continuité écologique à maintenir ou à remettre en état (art. L.151-23 du CU).



## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.8. Cours d'eau de l'Albarine

Le cours d'eau de l'Albarine et les milieux qui lui sont associés représentent un corridor écologique avéré dépassant l'échelle communale.

L'objectif est de protéger le cours d'eau et ses abords (ripisylve, milieux humides associés, etc.) afin d'affirmer son rôle de corridor écologique supra-communal.

Le PLU classe le cours d'eau de l'Albarine et ses abords (ripisylve + zone humide) en zone naturelle avec une protection supplémentaire sur les milieux humides et la ripisylve (L.151-23) du cours d'eau pour garantir leur pérennité.



Route de Bettant



Avenue de la Libération

### 0.9. Avenue Roger Salengro / Avenue Général Sarrail – Rue Aristide Briand / Avenue Paul Painlevé / Rue Jean de Paris / avenue de la Libération

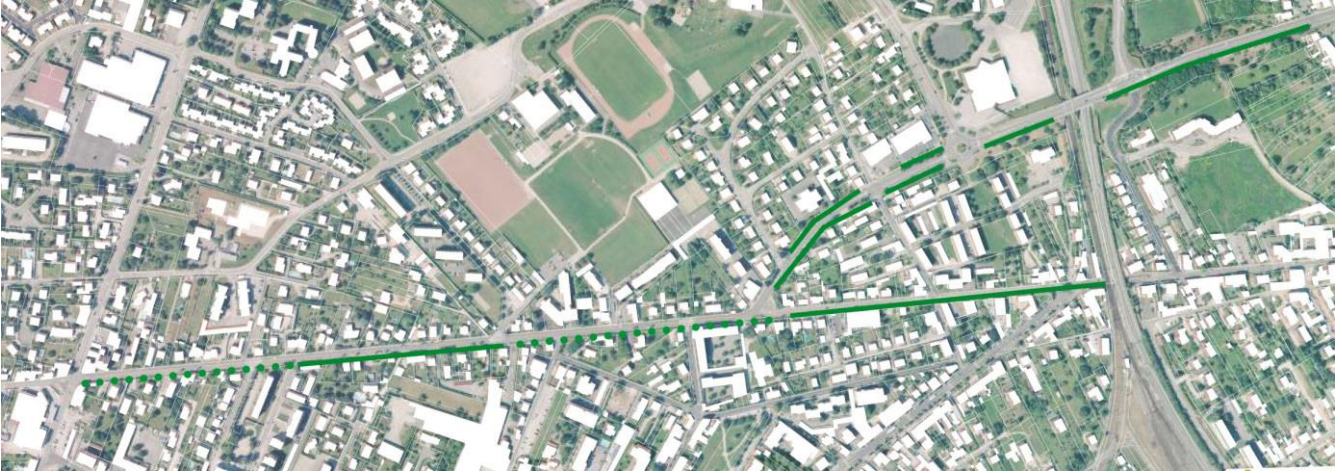
Ces axes de la commune sont des supports des modes de circulations doux existants ou à développer (trottoirs + piste mixte partagée entre les cyclistes et les piétons). Ils doivent accueillir à terme une végétalisation (alignements d'arbres, haies, massifs,...).

Le PLU préserve les alignements d'arbres existants au titre de l'article L.151-23 du CU, qui sont à prolonger sur une partie de ces axes.



Avenue Roger Salengro

OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE



Avenue Paul Painlevé

### 0.10. Rue Marcel Paul / Avenue de Mering

Cette voie structurante de la commune traverse le pôle d'équipement. Elle revêt aujourd'hui un caractère routier.

L'objectif est de replacer, cette voie qui dessert les équipements communaux, au centre de la commune en la réaménageant sous la forme d'une voie urbaine qualitative (support modes doux, support de la trame verte communale, etc.).



## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.11. Coulée verte urbaine structurante

Cette coulée verte longe la RD 1504 et se situe en contrebas de la rue de la République. Elle constitue un vaste espace vert urbain.

L'objectif est de concevoir un cœur vert au centre de la ville, support de loisirs, de sport et lieu de promenade.

Le PLU classe ce secteur en zone naturelle dédiée à la création d'un espace agro-paysager (jardins familiaux, apiculture, espaces de détente et récréatifs pour les habitants) afin de garantir son caractère actuel.

Aujourd'hui confidentiel, cet espace peut devenir à terme un véritable poumon vert urbain support de loisirs (aménagement d'un verger pédagogique, espace de jeux pour enfants, plateforme de compostage, etc.) et de biodiversité en disposant d'un mode de gestion raisonné (prairie fleurie, fauchage tardif, etc.)



Illustrations de principe

Verger pédagogique



Prairies fleuries et hôtel à insectes



Jardin communautaire



Jardin ouvrier



## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

### 0.12. Avenue Léon Blum

L'avenue Léon Blum dessert la zone d'activités du Triangle. Elle revêt un caractère très routier (emprise importante, absence d'aménagement, absence de mobilier, etc.). À terme, elle sera une des entrées principales de la Ville et s'inscrira dans le prolongement de la voie de desserte du futur parc d'activités économiques et devra être mise en cohérence avec cette voie.

Dans l'objectif d'un renouvellement urbain de l'ensemble de ce secteur en quartier mixte, l'avenue Léon Blum deviendra une voirie urbaine « apaisée », support de modes doux confortables et d'une armature végétale qualitative.

L'objectif est de réaménager cette voie dont l'emprise est importante (environ 19 m) en boulevard urbain planté (noue paysagère, bosquets, alignement d'arbres, etc.) support des déplacements doux communaux (piste cyclable, trottoir, etc.).



### 0.13. Prolongement de l'avenue Léon Blum dans le futur parc d'activités économiques

Cette voie sera le support de l'armature verte urbaine et participera à l'ambiance paysagère du futur parc d'activités. Elle devra accueillir des cheminements piétons et cycles ainsi qu'une armature végétale qualitative et cohérente avec l'avenue Léon Blum.

L'objectif est de concevoir une voie de desserte du parc d'activités structurante accueillant des modes de déplacements doux (cheminements sécurisés et confortables, piste mixte, etc.) et un accompagnement végétal (noue plantée, alignement d'arbres, etc.).

**OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE****0.14. Pelouses sèches remarquables de la Plaine de l'Ain**

Les pelouses sèches représentent aujourd'hui un milieu naturel menacé qui accueille de nombreuses espèces de faune et de flore remarquables.

L'objectif est de préserver et d'entretenir ces espaces de pelouses sèches pour garantir leur rôle écologique.

Ce secteur est classé inconstructible dans le PLU afin de préserver ses caractéristiques naturelles et de compléter le réseau de pelouses sèches communales (aérodrome, coteaux vers le hameau Les Abbéanches).

**0.15. Avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Colonel Chambonnet / Rue Henri Dunant / Rue André Lemitre / Avenue Roger Vailland**

Ces axes urbains doivent, dans la mesure du possible et quand leur emprise le permet, être support d'un développement des espaces verts publics (alignement d'arbres, bosquet, accotement en pavé, etc.) mais également propice à l'initiative privée (mur ou façade végétalisés, toiture végétale, etc.).

A ce jour, la requalification des avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Colonel Chambonnet est effectuée. Avec l'aménagement d'une voie verte (cycles-piétons) complémentaire sur la partie Nord de la rue Alexandre Bérard, c'est 1,5 km de voie pour les cyclistes et les piétons qui a été créé, permettant ainsi la jonction de 3 pistes intercommunales (vers Douvres et Ambronay au Nord et vers Château-Gaillard à l'Ouest).

OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE



Vues des aménagements réalisés sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

**0.16. Projet agro-pastoral du plateau des Seillières**

Espace de transition entre le massif du Bugey et le tissu urbain d'Ambérieu-en-Bugey, le plateau des Seillières et plus globalement tous les espaces situés entre la ville et les forêts plus à l'Est, connaissent un enrichissement important du fait du recul de l'activité agricole d'une part, et d'une spéculation foncière sur les terrains classés en AU dans le PLU actuel d'autre part. Ce secteur constitue en outre une continuité écologique forte entre le massif du Bugey et la Plaine de l'Ain, dont la fonctionnalité doit être assurée à long terme.

Afin de maintenir ces espaces de transition entre les massifs forestiers, l'urbanisation et les espaces agricoles qui sont de moins en moins présents dans la commune, ce secteur fera l'objet d'un projet agro-pastoral communal avec le développement d'une agriculture péri-urbaine de proximité, mixant des petites activités maraîchères, arboricoles, d'élevage modeste (volailles, lapins...), des jardins familiaux, de vastes pelouses et prairies sommairement entretenues, des milieux humides protégés plus ou moins ouverts au public.



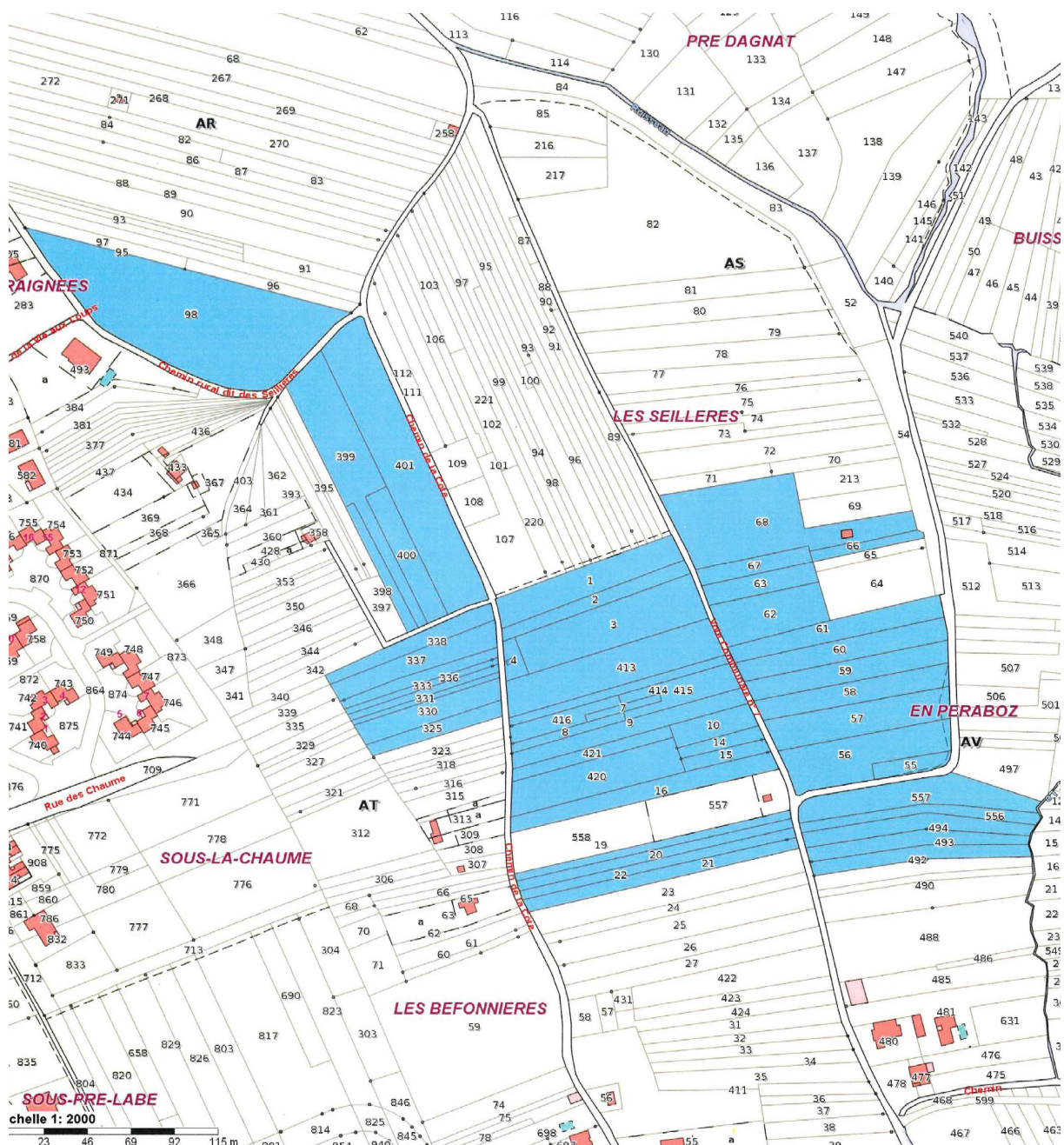
## OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

Pour cela, le PLU stoppe toute urbanisation sur ce secteur et réaffirme son caractère agro-naturel.

Une étude foncière et agricole est en cours sur l'ensemble de la côtère des Seillères (structure parcellaire, propriétés foncières, qualité des sols et types d'exploitation envisageable, nombre d'exploitations pouvant vivre de l'exploitation du site, circulations agricoles, pré-localisation de secteurs stratégiques pour l'implantation d'exploitations, recherche d'initiatives et porteurs de projets, etc.).

Une emprise du projet a été établie par la SAFER qui mène les négociations foncières pour le compte de la Ville (cf. plan ci-dessous).

À l'horizon 2020-2021, l'objectif est de disposer d'un projet à initier avec l'ensemble des acteurs concernés.



OAP T 2 TRAME VERTE ET BLEUE

0.17. Secteur Saint-Germain

Situé au Sud-Est de la commune d'Ambérieu-en-Bugey, au pied du massif du Bugey, ce secteur accueille un développement pavillonnaire. Quelques coupures vertes demeurent entre les maisons et permettent de garder un lien entre le massif du Bugey et l'Albarine.

L'objectif est de préserver les coupures vertes entre l'urbanisation.



**OAP A 1 BRAVET**

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	10,85	1,45	2,75
Nombre de logements attendus : 80 à 116			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

**CONTEXTE**

Situé à proximité immédiate de la gare, le secteur Bravet est un espace stratégique pour le développement de la ville.

Il est majoritairement occupé par des bâtiments et des hangars désaffectés de l'entreprise de logistique Cordier. Son assiette foncière importante représente un délaissé urbain conséquent, dont le potentiel de densification permettra de mener une opération de renouvellement urbain d'envergure.

Les abords de l'îlot Cordier sont caractérisés par un tissu d'habitat de faubourg, mélangeant à la fois des immeubles collectifs et des maisons individuelles.

Le secteur est enfin traversé du Nord au Sud par la rue Emile Bravet.

Très minérale et peu aménagée pour les déplacements doux, cette rue carrossable est principalement utilisée en espace de stationnement en raison de sa proximité directe à la gare.

**OBJECTIFS**

- Densifier le quartier de la gare par le renouvellement urbain et améliorer l'attractivité du pôle de la gare.
- Optimiser les emprises foncières dédiées au stationnement de véhicules.
- Affirmer un axe structurant Nord-Sud permettant l'accès à la gare.
- Permettre la création d'emplois.
- Créer une centralité urbaine au milieu du tissu de faubourg

**VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE**

- Activités économiques : services, bureaux et commerces.
- Habitat
- Accueil d'équipements pour le quartier .

OAP **A 1** CONTEXTE



*Stationnements le long de la rue Emile Bravet.*



*Parkings le long de la rue Emile Bravet*



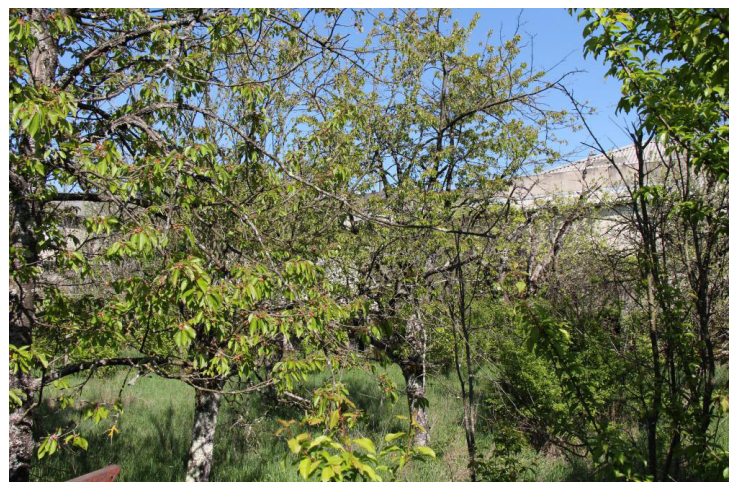
*Ancien bâtiment Transports Cordier - rue Emile Bravet*



*Dent creuse : accès potentiel au site*



*Avenue Paul Painlevé*



*Verger en friche à proximité des entrepôts Cordier.*

## OAP A 1 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Requalification de la rue Emile Bravet / deux séquences (deux rôles dans la hiérarchisation de la trame viaire) : Séquence Sud : voie structurante et paysagère intégrant les modes doux ; Séquence Nord : ruelle carrossable intégrant les modes doux et un traitement paysager (prolongement de l'ER 3)

- Nouvelle voie Sud-Nord : Dans la continuité de la séquence Sud de la rue Emile Bravet. Cette nouvelle rue structurante et paysagère, assure la liaison directe depuis le cœur du quartier des savoirs vers l'avenue Paul Painlevé et la rue Saint-Exupéry. Elle constitue avec la séquence Sud de la rue Emile Bravet, l'axe structurant Nord-Sud entre l'avenue Paul Painlevé et l'avenue Général Sarrail.

- Aménagement d'un square central végétalisé au croisement de l'axe Nord-Sud (Rue Emile Bravet + nouvelle voie) et l'axe Est-Ouest (rue à créer avec maillage piéton et bouclage avec la rue Berthelot), véritable espace vert de proximité.

- Aménagement d'une cour végétalisée à l'intérieur des bâtiments conservés, identifiés comme témoignages du passé industriel du quartier Gare. Cet espace doit développer des surfaces perméables et favoriser la perméabilité visuelle entre la rue Emile Bravet et la cour centrale.

- Création d'une rue Est-Ouest à sens unique ou double sens intégrant les modes doux entre la rue Emile Bravet et la rue du Clos de la Fontaine. Ce bouclage permettra de mailler le quartier en supprimant les impasses et en développant le maillage des modes doux

- Requalification de l'avenue Général Sarrail dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) : elle devra permettre l'évolution aisée et en sécurité de tous les modes de déplacements au sein d'espaces publics de qualité en préservant des vues sur le grand paysage.

- Possibilité de création d'un parking (îlot 3) et d'une connexion viaire avec l'avenue Paul Painlevé.

- Emprises pour la création de trois poches de stationnement :

- > *Parking relais, une poche au Nord de la friche «Cordier» (îlot 7) avec possibilité d'un stationnement sur plusieurs niveaux.*

- > *Une poche au Nord de l'avenue Général Sarrail (parking mutualisé pour le covoiturage).*

- Emprise potentielle pour la création d'un parking silo le long de la voie ferrée (îlot B) permettant de stationner à proximité de la gare et de dégager du foncier (en vue d'un renouvellement urbain futur).

- Valorisation et sécurisation des espaces publics aux abords de l'école Jean-Jaurès et de l'intersection entre l'avenue Paul Painlevé et l'avenue de Verdun.

- Désenclavement des îlots 2 et 3 et développement du maillage de l'espace public avec la création d'une nouvelle voie reliant la rue Berthelot et la rue du Clos de la Fontaine en passant par la rue Emile Bravet.

- Création d'un réseau de cheminements piétons et de ruelles créant des espaces de liaison entre les secteurs d'habitat et les secteurs d'activités.

### Paysage et environnement

- Avenue Paul Painlevé - rue Emile Bravet : aménagement d'un mail paysager support de la trame verte et bleue urbaine, de circulations douces, de zones de stationnements et d'aménagements paysagers.

- Suppression des arbres fruitiers à l'Ouest de l'entreprise Cordier compte tenu de leur mauvais état sanitaire. Réalisation en lieu et place d'un espace vert et d'une liaison piétonne Nord-Sud.

- Le projet d'aménagement devra prévoir un système de gestion des eaux pluviales du quartier.

## OAP A 1 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Les aménagements devront prendre en compte la faible pente du secteur qui limite le raccordement gravitaire. L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.

### Urbanisation

L'ensemble du secteur est concerné par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE). L'ensemble des constructions devront intégrer des mesures afin de limiter les nuisances pour les logements et locaux projetés.

#### > 4 îlots à vocation d'habitat (îlots 1 à 4) :

- Îlot 1 : habitat collectif de R+3+attique maximum (entre 10 à 13 logements) ;
- Îlot 2 : habitat collectif de R+2+attique maximum (entre 10 à 16 logements) ou hébergement pour étudiants /jeunes travailleurs ;
- Îlot 3 : habitat collectif de R+3+attique maximum (entre 20 à 27 logements) ou hébergement pour étudiants /jeunes travailleurs ;
- Îlot 4 : habitat collectif ou intermédiaire R+3+attique maximum (entre 40 et 60 logements).

- Densification spontanée par extension de bâtiment existant ou par création de nouveaux bâtiments aux volumétries en R+2 maximum. Ces opérations de densification devront comporter un stationnement mutualisé paysager en entrée de parcelle ou bien le long d'une ruelle de desserte. La densification spontanée au Nord de l'avenue Paul Painlevé devra préserver les habitations existantes et former un alignement sur rue.

#### > Principes d'implantation (îlots 1 à 4) :

- Le sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots.
- Îlots 2 et 3 : pas d'implantation en limites séparatives. Pour les constructions avec des façades n'offrant pas d'ouverture, le recul doit être de h/3 avec un minimum de 3m. Pour les constructions avec des façades proposant des

ouvertures pour les logements, le recul doit être de h/2. Les annexes sont tolérées en limite si leur hauteur est inférieure à 3,5m. Le recul entre les constructions d'une même entité foncière sera égal à la hauteur de la construction la plus haute.

- On cherchera à décomposer les volumes et à rythmer les façades pour animer les constructions et développer les perméabilités visuelles.

#### > 5 îlots à vocation d'activités économiques (îlots 5 à 8bis) :

- Îlot 6 : îlot mixte à vocation d'activités économiques pouvant éventuellement accueillir un équipement d'intérêt collectif.
- Îlot 7 : îlot mixte pouvant accueillir des bureaux, salle de formation, restauration, salle de sport, auditorium et autres équipements d'intérêt collectif.
- Îlots 5, 8 et 8bis : îlots à vocation d'activités économiques pouvant éventuellement accueillir au rez-de-chaussée des activités de service
- La densification des îlots 5, 8 et 8bis se fera par des opérations d'ensemble. Deux îlots contigus peuvent proposer un projet global, en respectant les principes de composition et d'implantation définis pour chaque îlot.

#### > Principes d'implantation (îlots 5 à 8bis) :

- Sur la rue Emile Bravet : La notion de bande de constructibilité principale ou secondaire ne s'applique pas pour les îlots 5, 8 et 8 bis.
- Le sens d'implantation du volume principal de la construction : parallèle ou perpendiculaire selon les cas et les îlots. L'objectif est d'accompagner l'espace public grâce à un alignement discontinu, pour offrir des perméabilités visuelles significatives sur le fond des parcelles.
- Les implantations en limites séparatives sont interdites. Le recul sera égal à h/3 avec un minimum de 4m pour assurer la transition avec l'existant.
- Îlot 5 : Alignement discontinu des constructions sur la rue Emile Bravet avec un retrait de 4 mètres. Une implantation perpendiculaire à la rue Emile Bravet sera privilégiée. Le retrait de 4 mètres aura obligatoirement un traitement paysager. Si clôture, elle sera localisée dans l'alignement des

## OAP A 1 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

futures constructions.

- Îlot 5 : La distance entre les constructions sur une même entité foncière sera de 12m minimum.

- Îlot 8 : Le bâtiment doit affirmer l'angle Nord-Ouest de la parcelle, avec un retrait minimum de 4 mètres le long de l'ER 4. Le retrait de 4 mètres aura obligatoirement un traitement paysager.

- Îlot 8bis : Il est attendu au minimum une interruption de 6 mètres du front bâti sur la rue Emile Bravet.

- Îlot 8 et îlot 8bis : Si un projet global est proposé sur les deux îlots, il est attendu au minimum deux interruptions du front bâti sur la rue Emile Bravet (distance de l'interruption = 8 mètres minimum).

- Hauteur pour les îlots 8 et 8bis : R+4 maximum

- Hauteur pour l'îlot 5 : R+4 maximum avec une partie en R+3 au Nord de l'îlot pour assurer la transition avec les constructions existantes.

- Les immeubles de bureaux devront proposer des toitures terrasses et privilégier un traitement favorisant l'utilisation des énergies propres (photovoltaïque) et le développement de la biodiversité (végétalisation). Tous les éléments techniques en toiture devront faire l'objet d'un traitement architectural afin d'assurer leur intégration au volume principal.

- La norme de stationnement pour les bâtiments à destination de bureaux est d'1 place pour 50 m<sup>2</sup> SDP. Le stationnement pourra être localisé en sous-sol ou en surface. Le stationnement en surface devra faire l'objet d'une attention particulière (Un traitement paysager ou architectural devra alors être proposé afin de limiter l'impact visuel de ce stationnement).

>> Deux îlots mixtes :

- Îlot A : possibilité de renouvellement urbain et création d'un équipement de quartier ponctuant l'avenue Paul Painlevé.






- Îlot B : Emprise potentielle pour la création d'un parking silo dans le prolongement de la gare routière

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	Total
10 à 13	10 à 16	20 à 27	40 à 60	80 à 116







OAP A 1 PLAN GUIDE

Légende











Déplacement

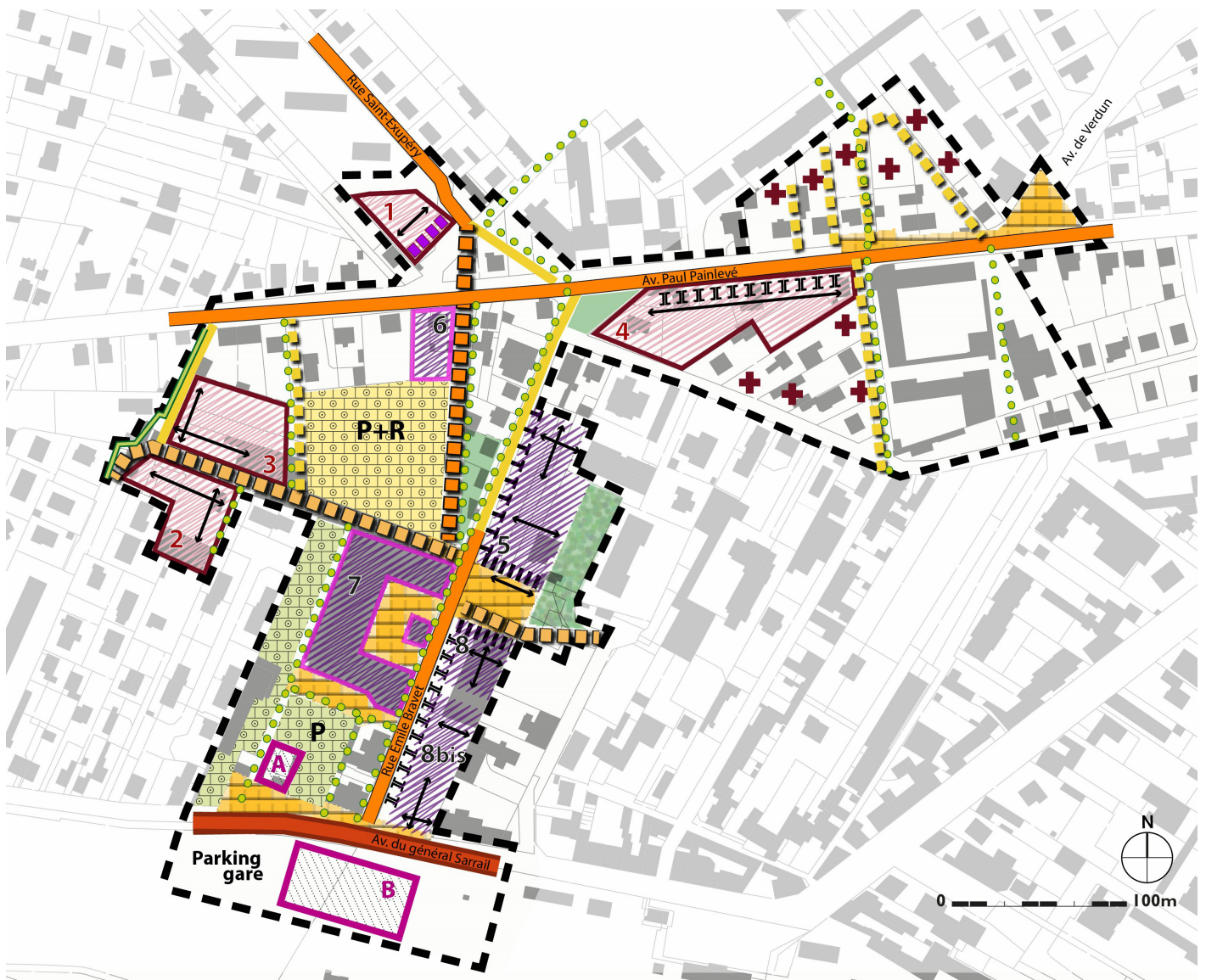
-  Boulevard à requalifier
-  Rue principale à requalifier / à créer
-  Rue à requalifier / à créer
-  Ruelle à requalifier / à créer
-  Cheminement doux existant / à créer

Espace public - Paysage

-  Espace vert arboré à préserver
-  Espace vert / square / placette végétalisée
-  Place / placette / parvis paysagers
-  Stationnement paysager
-  Parking relais
-  Parking mutualisé (parking covoiturage)

Urbanisation

-  Ilot à dominante d'habitat
-  Ilot à dominante d'activités économiques
-  Ilot à dominante d'activités économiques pouvant accueillir un équipement public
-  Possibilité d'accueil de services et de commerces en rez-de-chaussée
-  Ilot d'équipement public
-  Densification spontanée
-  Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
-  Alignement discontinu des constructions (prise en compte de l'ER 3)
-  Alignement discontinu des constructions selon un retrait de 4 mètres
-  Retrait de minimum 4 mètres par rapport à l'espace public (ER 4)



OAP **A 2** JEAN DE PARIS

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	14,7	2,8	-
Nombre de logements attendus : 180 à 230			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

### CONTEXTE

Le secteur Jean de Paris est situé en entrée de ville, au Sud-Ouest de la commune. Il a une position stratégique, puisqu'il est longé par la RD 1075 reliant Ambérieu-en-Bugey à Saint-Denis-en-Bugey (au Sud) et à Pont d'Ain (au Nord). Proche de la gare, il constitue également un espace privilégié de densification urbaine.

Le Centre Technique Municipal est implanté sur le site de l'ancien abattoir à l'entrée de ville Jean de Paris. Ses abords sont en partie urbanisés par des constructions anciennes de faible qualité architecturale et urbaine. Ils accueillent notamment les ateliers techniques de la ville, de petites maisons ouvrières et quelques logements collectifs (au Sud-Est).

Le site est très fortement contraint par les risques d'inondation en raison du passage de la rivière de l'Albarine au Sud. Ainsi, le PPRNI identifie sur ce secteur une zone rouge (inconstructible) et une zone bleue constructible sous conditions.

Le secteur est concerné par un poste source survolé par deux lignes électriques haute tension de 63kv.

### OBJECTIFS

- Densification du secteur.
- Requalification de l'entrée de ville.
- Prise en compte des caractéristiques et des sensibilités du site : inondation, nuisances sonores, ligne à haute tension.
- Renforcement de la trame verte et bleue.
- Mise en valeur du cadre de vie.

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Création d'un minimum de 30 logements locatifs sociaux
- Aménagement d'un parc paysager aux abords de la rivière Albarine

OAP A 2 CONTEXTE



Espace public à requalifier av de la Libération



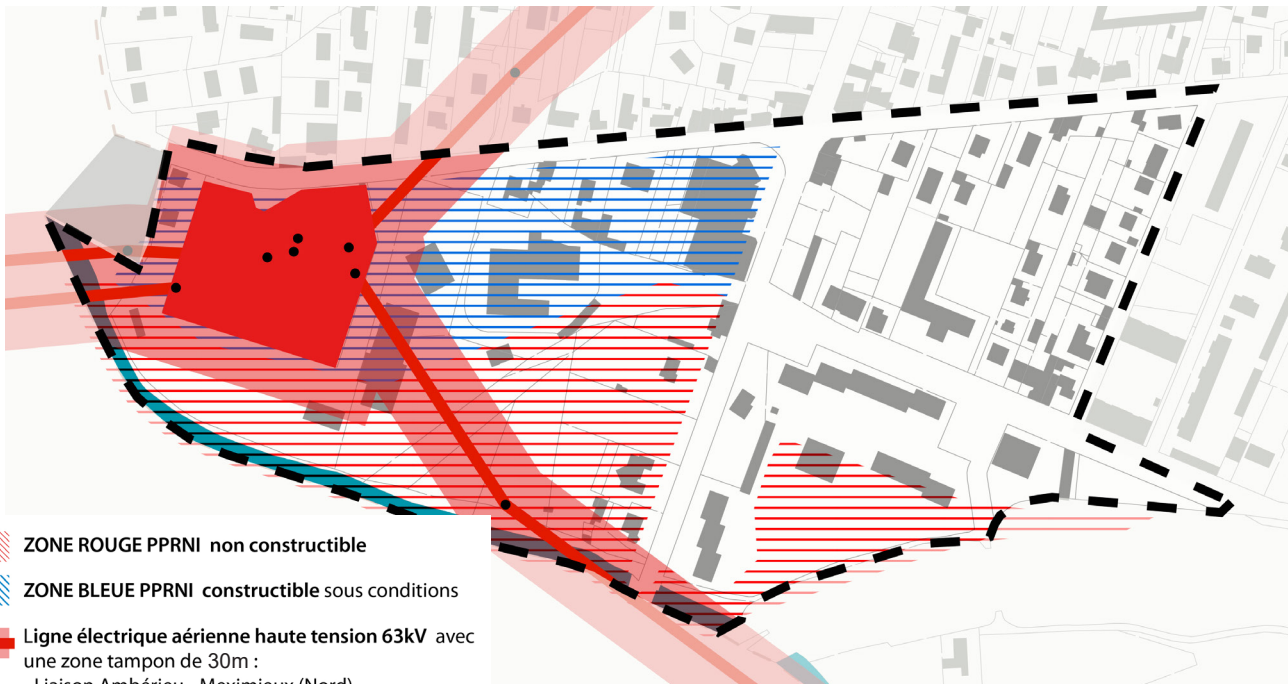
Immeuble d'habitation Dynacité av. Général Sarrail








Av. de la Libération (au fond : St Denis en Bugey)



Vue sur l'Albarine



-  ZONE ROUGE PPRNI non constructible
-  ZONE BLEUE PPRNI constructible sous conditions
-  Ligne électrique aérienne haute tension 63kV avec une zone tampon de 30m :
  - Liaison Ambérieu - Meximieux (Nord)
  - Liaison Ambérieu - Taches (Sud)
-  Pylone électrique
-  Transformateur

## OAP A 2 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Aménagement de l'entrée de ville :
  - Création d'une nouvelle portion de voie entre la rue Jean de Paris et l'avenue de la Libération permettant d'améliorer l'accessibilité à la gare,
  - Aménagement d'une place marquant l'entrée dans le quartier et le parc permettant de réduire le niveau acoustique de la voie de circulation,
- Avenue Général Sarrail :
  - Recalibrage de la voirie (16 m d'emprise minimum) pour permettre la hiérarchisation des voies et des usages (espace piéton, mobilité douce, transport en commun, espaces de terrasse) ;
  - Mise en valeur de la rue comme espace public ;
  - Création d'un front urbain (densification du bâti le long de la rue) ;
  - Réduction de l'emprise de la chaussée en faveur de la sécurisation des modes de déplacement doux et de la diminution de la vitesse de circulation.
- Av. de la Libération : aménagement d'un mail paysager le long de la voie afin d'assurer les liaisons piétonnes et vélo avec les quartiers voisins et le boulevard parc (situé plus au Nord).
- Création d'une passerelle au dessus de l'Albarine pour relier Saint Denis en Bugey au parc et quartier gare

### Paysage et environnement

- Création d'un parc en entrée de ville sur la zone inondable non constructible. Ce parc permettra de mettre en valeur les abords de l'Albarine depuis la ville et ponctuera la finalité du boulevard-parc traversant la commune depuis la gare jusqu'au centre-ville. Il permettra d'intégrer de manière paysagère le transformateur électrique et ses abords.
- Traitement paysager de l'avenue de la Libération par l'aménagement d'un mail paysager pour marquer l'entrée du parc et l'entrée de ville.

- Conservation d'un espace vert en cœur d'îlot (îlot de fraîcheur) d'environ 1 300 m<sup>2</sup> à l'Est de l'îlot 3 pour préserver la qualité de vie des habitants actuels et futurs
- Création d'un passage piéton/cyclable sécurisé au niveau de l'avenue de la Libération pour créer une continuité douce entre la gare et le parc.
- Le périmètre de l'îlot 1 doit respecter un retrait de 30 m minimum par rapport à la ligne haute tension et au transformateur électrique.
- L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.

### Urbanisation

L'ensemble du secteur est concerné par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE). L'ensemble des constructions devront intégrer des mesures afin de limiter les nuisances pour les logements et locaux projetés.

Le secteur pourra éventuellement accueillir un équipement d'intérêt collectif.

> 3 îlots à vocation d'habitat par démolition/reconstruction d'ensemble :

- Îlot 1 : habitat collectif ou intermédiaire bénéficiant d'accès et de vues directes sur le parc, forme urbaine de R+3+attique maximum en préservant le cône de vue sur la Tour de St Denis depuis l'entrée de ville;
- Îlot 2 : habitat collectif de R+4+attique maximum avec possibilité d'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée.
- Îlot 3 : habitat mixte (collectif, intermédiaire et/ou individuel) de hauteur maximum R+3+attique dans une bande de 25 m depuis l'avenue de la Libération puis R+2 en arrière de parcelle.
- Densification spontanée de certaines parcelles bâties possibles le long de l'avenue Paul Painlevé.

OAP **A 2** PLAN GUIDE

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	Total
30 à 45	110 à 130	40 à 55	180 à 230



**Légende**

**Déplacement**

- Boulevard à requalifier / à créer
- Rue principale à requalifier
- Rue à requalifier
- Cheminement à créer
- Passerelle à créer

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Place/Placette
- Mail paysager
- Cours d'eau à préserver et mettre en valeur
- Point de vue à valoriser

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Densification spontanée
- Implantation des constructions selon une marge de 0 à 3 m par rapport à la rue

**OAP A 3 LES MOUETTES**

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	7,8	5,3	-
Nombre de logements attendus : 200 à 275			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

**CONTEXTE**

Situé au Sud-Ouest de la commune, le secteur des Mouettes s'étend entre l'avenue de la Libération et la RD1075. Ce secteur est d'ores et déjà en cours de mutation, mais au coup par coup.

L'îlot d'étude comprend des bâtiments d'activités commerciales ainsi que le tènement de l'ex-entreprise Soquet. Aux abords, des lotissements résidentiels, principalement pavillonnaires, accueillent des espaces verts centraux. Des opérations récentes de renouvellement urbain ont apporté des formes collectives ou intermédiaires plus volumineuses.

La proximité de ce secteur avec la gare, le parc des sports et les équipements scolaires font de ce secteur un lieu propice de développement de l'habitat.

**OBJECTIFS**

- Organiser la cohérence du renouvellement urbain du quartier.
- Permettre l'accueil et le développement de logements.
- Requalifier les espaces publics pour limiter le caractère routier et améliorer la qualité du cadre de vie.
- Affirmer un cœur de quartier plus dense au sein du quartier résidentiel.

**VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE**

- Habitat
- Mise en valeur de l'Avenue de la Libération
- Création d'un minimum de 20 logements locatifs sociaux

OAP A 3 CONTEXTE



Maisons en bande et immeuble rue des Mouettes



Entrepôt d'activité rue des Mouettes



Entrepôt d'activité rue des Mouettes



Avenue de la Libération à requalifier



Quartier résidentiel à proximité du secteur (rue du Prémonin)



Quartier résidentiel situé au Nord du secteur (rue des Mouettes)

## OAP A 3 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Requalification de l'avenue de la Libération et de son profil en tant que rue principale : apaisement du caractère routier, prise en compte des déplacements doux, réduction de la largeur de chaussée.
- Création d'une liaison douce piétonne centrale reliant le quartier des Mouettes aux quartiers voisins : Jean de Paris et Panissette.
- Requalification de la rue des Mouettes dans la continuité du traitement qualitatif de la rue du Prémonin.
- Création d'une rue de bouclage entre la rue des Mouettes et l'avenue de la Libération afin d'assurer une bonne desserte des îlots urbanisés.
- Création d'une ruelle de bouclage entre le lotissement des Acacias au Nord et la rue des Mouettes au Sud pour desservir l'ensemble des parcelles de l'îlot 3 et remédier au repli sur lui-même du lotissement des Acacias
- Prolongement de la ruelle de bouclage ainsi créée par des cheminements piétons vers l'impasse au Sud-Ouest débouchant sur la rue du Prémonin et vers la rue à créer débouchant sur l'avenue de la Libération

### Paysage et environnement

- Aménagement d'un espace vert arboré tampon entre les îlots à urbaniser et la route départementale 1075. Le retrait doit permettre la mise en oeuvre d'aménagements spécifiques pour limiter les nuisances acoustiques et la qualité de l'air.
- Aménagement d'un mail paysager support de la trame verte et bleue urbaine, de la hiérarchisation

des circulations douces et automobiles, de zones de stationnements et d'aménagements paysagers.

- Aménagement d'une coulée verte centrale conçue comme un espace public de liaison entre les îlots urbanisés.
- Les aménageurs prendront les dispositions nécessaires pour ne pas saturer le réseau d'assainissement rue des Mouettes et protéger les constructions contre la mise en charge du réseau.

### Urbanisation

L'ensemble du secteur est concerné par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE). L'ensemble des constructions devront intégrer des mesures afin de limiter les nuisances pour les logements et locaux projetés.

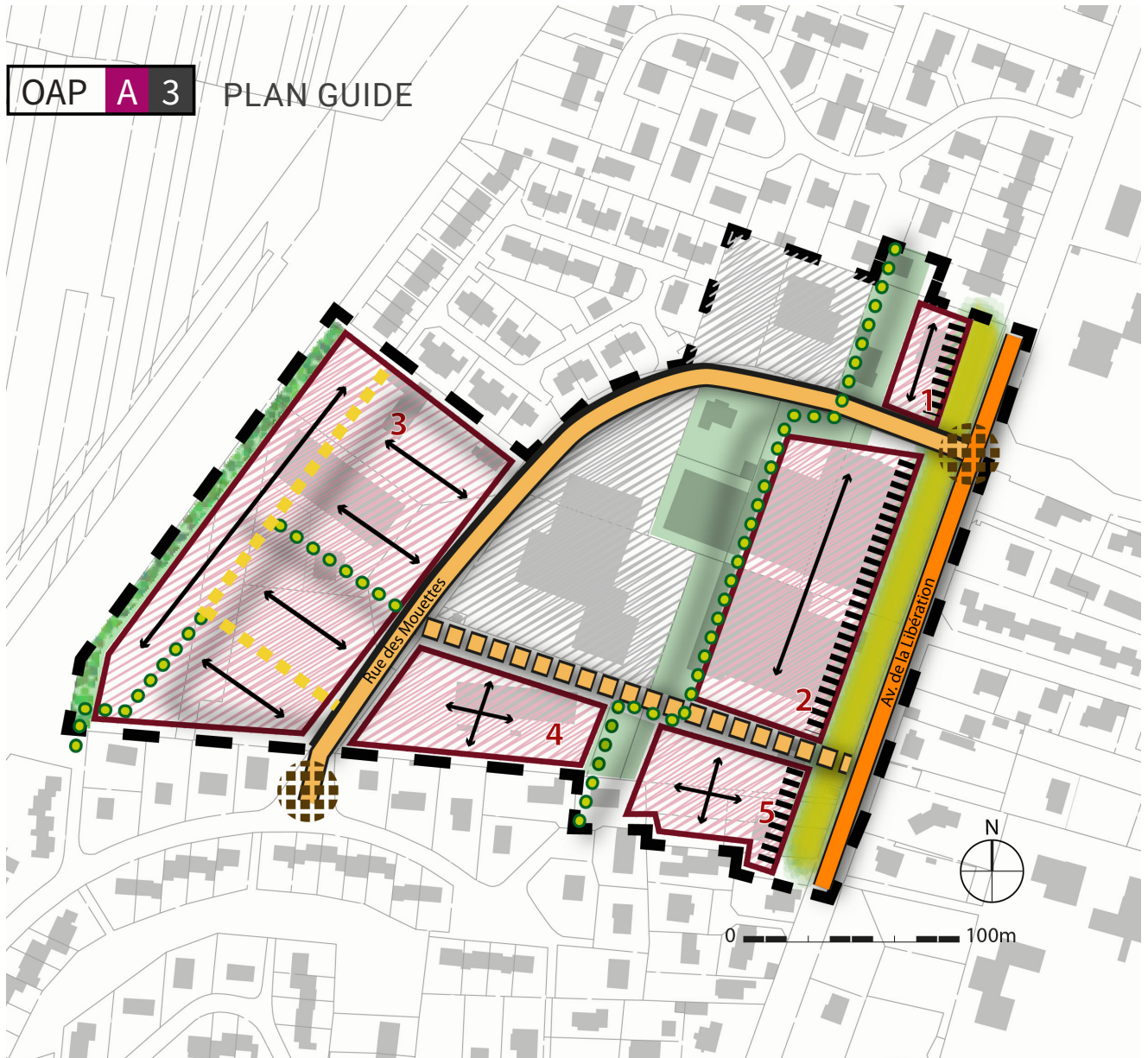
> 5 îlots à vocation d'habitat :

- Îlots 1, 2 et 5 : logements collectifs et/ou intermédiaires de hauteur maximum de R+3+attique. L'architecture devra garantir aux logements en RDC une intimité par rapport à l'avenue de la Libération (surélévation du niveau de RDC, RDC fonctionnel pour stationnement mutualisé en limitant le nombre d'entrées et avec végétalisation des pieds d'immeubles,...). Implantation des bâtiments en recul de 3 m par rapport à l'espace public de l'avenue de la Libération;
- Îlots 3 et 4 : habitat intermédiaire ou individuel groupé de hauteur maximum R+2.
- Sens de faitage parallèle et perpendiculaire, selon les cas et les îlots.

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	Total
20 à 25	80 à 112	50 à 70	15 à 23	35 à 45	200 à 275

OAP A 3 PLAN GUIDE



Exemple de traitement fonctionnel du RDC d'un immeuble collectif à l'alignement sur rue (Reims, 51)

Déplacement

- Rue principale à requalifier
- Rue à créer
- Ruelle à créer
- Cheminement doux à créer
- Carrefour à aménager

Espace public - Paysage

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Mail paysager

Urbanisation

- Ilot à dominante d'habitat
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)

OAP A 4

TRIANGLE D'ACTIVITÉS

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Recyclage urbain	20,6	11,1	3,3
Nombre de logements attendus : 950 à 1150			
Priorité : niveau 2 (Cf. Préambule)			

CONTEXTE

Le secteur du Triangle d'activités se situe le long de l'avenue Léon Blum entre l'accès de la RD1075 et la rue René Panhard. L'avenue Léon Blum représente un axe stratégique de développement de la ville. Avec l'extension Ouest de la RD1075, cette avenue sera l'entrée de ville principale d'Ambérieu-en-Bugey.

Actuellement ce secteur comprend un tissu de bâtiments d'activités artisanaux et commerciaux. La faible qualité urbaine de l'architecture et du traitement de l'espace public nuit à l'attractivité du site. Or, celui-ci présente un fort potentiel de renouvellement urbain. Il semble donc important de créer une nouvelle urbanité et de favoriser un cadre de vie de qualité afin de mettre en valeur l'image de la ville.

Le développement de ce secteur reste toutefois conditionné au transfert de certaines activités dans la future zone d'activités communautaire à l'Ouest de la RD 1075.

OBJECTIFS

- Reconversion d'une zone d'activités en zone à dominante d'habitat afin de favoriser le développement résidentiel de la ville.
- Délocalisation d'une partie de la zone d'activités à l'Ouest de la RD1075.
- Amélioration de la qualité du cadre de vie et de la cohérence urbaine de la ville pour améliorer la qualité air-bruit du secteur.
- Transformation de l'avenue Léon Blum en véritable boulevard urbain dynamique et attractif.
- Requalification de la future entrée principale de la ville.

VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Création d'un minimum de 190 logements locatifs sociaux
- Activité : commerces et services en RDC des immeubles le long de l'avenue Léon Blum n'entraînant pas de gênes vis à vis des futures constructions à dominante d'habitation.

OAP **A 4** CONTEXTE



Avenue Léon Blum.



Vue sur la vallée de l'Albarine depuis l'avenue Léon Blum.



Exemple d'entrepôt d'activités situé le long de l'avenue Léon Blum.



Avenue Léon Blum en direction de l'av de Verdun



Vue sur la zone du triangle depuis la RD 1075



Rue René Panhard.

## OAP A 4 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Requalification de l'avenue Léon Blum en boulevard urbain paysager. Ce mail est conçu comme un support de la trame verte et bleue urbaine, de circulations douces, de zones de stationnements et/ou d'aménagements paysagers.
- Hiérarchisation d'une trame viaire de desserte des îlots urbanisés, via la création d'un réseau de rues et ruelles dans le prolongement des rues existantes.
  - Profil de rue : largeur d'environ 13m comprenant des stationnements le long de la voie;
  - Profil de ruelle : voie en sens unique ou à double sens d'une emprise maximum de 8 m permettant la desserte de logements en cœur d'îlot. Le traitement de la chaussée doit favoriser la mixité des usages (circulation 20 km, jeux d'enfant,...).
- Création d'un réseau de cheminements doux traversant le secteur d'Est en Ouest permettant de relier l'urbanisation du secteur avec le parc des sports et les équipements.

### Paysage et environnement

- Aménagement d'un carrefour paysager à l'entrée Ouest du secteur afin de mettre en valeur l'entrée de ville et réduire les nuisances air-bruit.
- Conservation d'un espace vert tampon entre le quartier du triangle et la RD 1075.
- Aménagement de mails paysagers le long de l'avenue Léon Blum pour affirmer le boulevard urbain structurant de la ville.
- Création de deux coulées vertes permettant l'accueil d'espaces conviviaux et de loisirs pour les habitations. La coulée verte au Nord crée l'interface entre la zone d'activités et le nouveau secteur d'habitations. Ces coulées vertes auront une largeur suffisante pour limiter l'exposition des logements aux nuisances des activités proches.
- Îlots 1, 2 et 3 : aménagement de coupures vertes végétalisées pour limiter les effets de la densité urbaine ou une longueur de bâtiments trop importante (espaces de respiration).
- Les cœurs des îlots 4, 5, 6, 7, 8 et 9 devront rester au maximum non construits pour maintenir de l'intimité entre les bâtiments.
- Les aménageurs prendront les dispositions nécessaires pour ne pas saturer le réseau d'assainissement Avenue Léon Blum et protéger les constructions contre la mise en charge du réseau. L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.

### Urbanisation

L'ensemble du secteur est en zone altérée par une exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE).

La constructibilité du secteur est soumise à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble. Elle devra intégrer des mesures pour limiter l'exposition des logements aux nuisances. Par ailleurs, il faudra s'assurer de la compatibilité de l'état du sol (actuellement support d'activités artisanales et commerciales) avec l'usage de type habitat projeté.

> Douze îlots urbanisés à vocation d'habitat sous des formes urbaines variées et possibilité d'accueil de commerces et de services en RDC des îlots le long de l'avenue Léon Blum (sous réserve de la mise en oeuvre de solutions adaptées pour réduire les risques de nuisances sonores pour les logements).

• Îlots 1,2 et 3 : Habitat collectif ou intermédiaire sous forme de « plot » d'habitations distincts les uns des autres d'une hauteur maximum de R+2+attique. Une vigilance sera portée sur le traitement des façades afin de limiter l'aspect répétitif d'un même bâtiment dupliqué à plusieurs reprises.

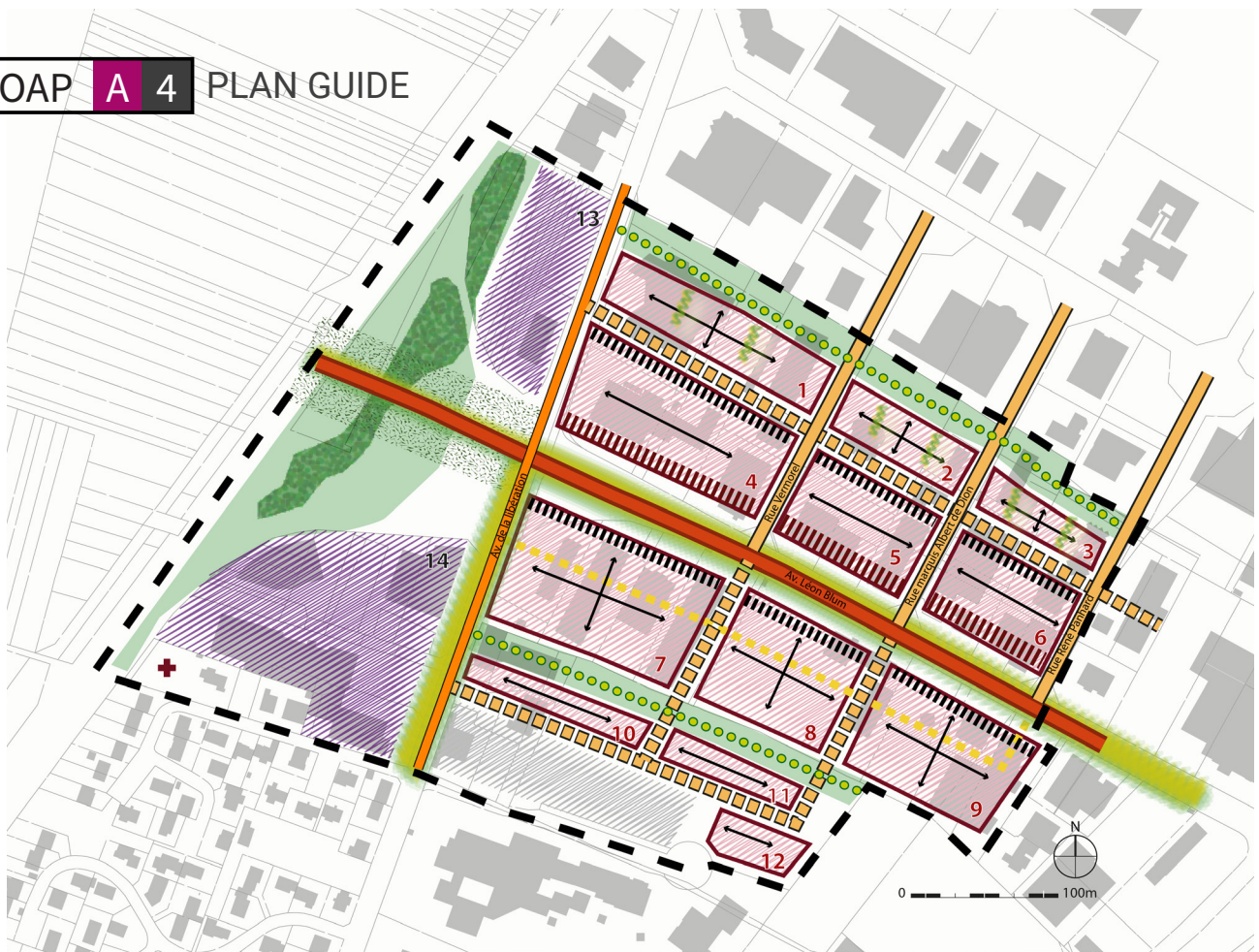
• Îlots 4, 5, 6 : habitat collectif ou intermédiaire permettant de créer des continuités et des alignements bâtis le long des rues (avenue Léon Blum et rues créées au Nord). Les volumétries bâties seront de R+4+attique le long du futur boulevard et de R+3+attique en second plan. Un alignement des bâtiments dans une marge de recul de 0 à 5 m est autorisé.

• Îlots 7,8,9 : habitat collectif, intermédiaire et/ou individuel groupé de hauteur R+4+attique le long de l'avenue Léon Blum et R+3+attique le long de la coulée verte. Un alignement des constructions dans une marge de recul de 0 à 3 m est autorisé le long de l'avenue Léon Blum. Une ruelle de desserte interne pourra être éventuellement créée pour desservir des constructions individuelles groupées en cœur d'îlot.

• Îlots 10,11,12 : maisons individuelles mitoyennes d'une hauteur maximale R+1+attique ou combles.

• Îlots 13 et 14 : îlots dédiés aux activités économiques dont les constructions devront présenter une architecture et des façades qualitatives en lien avec l'habitat.

OAP A 4 PLAN GUIDE



Déplacement

- Boulevard à requalifier
- Rue principale à requalifier
- Rue à requalifier / à créer
- Ruelle à créer
- Cheminement doux à créer

Espace public - Paysage

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Carrefour paysager
- Mail paysager
- Haie vive ou de végétation

Urbanisation

- Îlot à dominante d'habitat
- Îlot d'équipement public
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Implantation des constructions selon une marge de recul de 0 à 3 m par rapport à la rue
- Implantation des constructions selon une marge de recul de 5 m par rapport à la rue
- Îlot faisant l'objet d'un embellissement des façades des constructions à vocation économique



Exemple de formes urbaines pouvant illustrer les principes d'urbanisation de l'OAP (photos 1 et 2 : Dijon 21 ; photo 3 :

Nombre de logements à créer par îlot

Îlot 1	Îlot 2	Îlot 3	Îlot 4	Îlot 5	Îlot 6	Îlot 7
40 à 50	20 à 30	10 à 13	205 à 245	115 à 140	118 à 140	175 à 210
Îlot 8	Îlot 9	Îlot 10	Îlot 11	Îlot 12	Total	
125 à 150	125 à 150	7 à 9	6 à 8	4 à 5	950 à 1150	

**OAP A 5** **PARC DES SPORTS**

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Densification	25	3,2	-
Nombre de logements attendus : 110 à 145			
Priorité : niveau 2 (Cf. Préambule)			

**CONTEXTE**

Le secteur du Parc des sports accueille actuellement de nombreux équipements sportifs : centre nautique, gymnase Cordier, terrains de football et de tennis, skate parc, pumtrack,...

De fait, il apparaît comme un espace de rencontre et de loisirs à l'échelle de la ville.

Malgré ce potentiel, les équipements sportifs sont peu mis en valeur du point de vue de la rue. De nombreuses haies et clôtures gênent la visibilité de ces équipements et les cachent au regard du public. On note également un surdimensionnement de l'avenue de Mering, qui en fait davantage un espace routier qu'un espace de convivialité et de partage.

Une partie du secteur est traversée à l'Ouest par une ligne électrique Haute tension de 63 kv (liaison Ambérieu Meximieux).

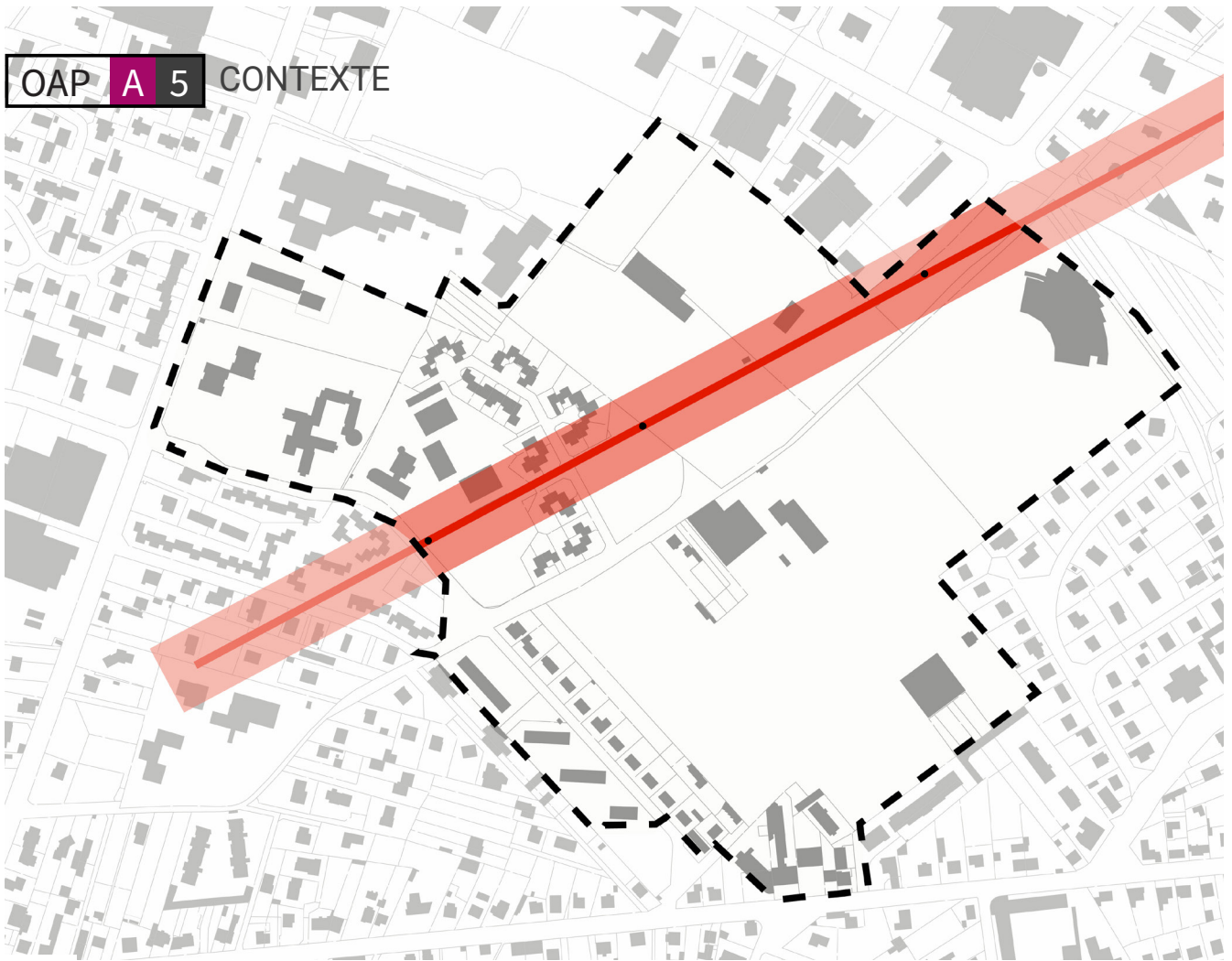
**OBJECTIFS**


- Mise en valeur des équipements publics présents sur le site autour de la création d'une nouvelle centralité verte dans la ville basse.
- Requalification de l'avenue de Mering en espace public central, afin de lui redonner une fonction sociale (lieu de vie et de rencontre) et d'améliorer la desserte des équipements.
- Création d'un maillage de circulations douces entre les équipements.
- Amélioration des liaisons inter-quartiers (Léon Blum, Triangle d'activités).
- Conservation d'un accès carrossable aux équipements.

**VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE**

- Vocation principale : équipements sportifs et espaces publics.
- Habitat

OAP **A** 5 CONTEXTE



 **Ligne électrique aérienne haute tension 63kv** (liaison Ambérieu Meximieux) avec une zone tampon de 30m.

- Pylône électrique

Traitement paysager le long de l'avenue Mering



Stade de rugby avenue de Mering

OAP A 5

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Déplacement et accessibilité

- Aménagement d'un boulevard parc le long de l'avenue de Mering. Conçu comme un espace public structurant, ce boulevard desservira les zones d'équipements sportifs du secteur et relie la ville haute à la ville basse en créant un axe fort pour les déplacements en mode actif. L'emprise de ce boulevard sera d'une largeur minimum de 12 m.
- Des aménagements spécifiques de voirie seront réalisés pour les déplacements actifs, ainsi que des aménagements paysagers de qualité à l'échelle de la ville.
- Aménagement d'un réseau de circulation douce entre les équipements sportifs. Agrémentés d'espaces verts, ce maillage doux devient un support de rencontre, de promenade et de découverte des activités. Il permet également de relier ce secteur aux quartiers voisins (Triangle d'activités, Léon Blum, Bravet).
- Rationalisation de l'offre de stationnement automobile autour de trois espaces de parking paysagers mutualisés : 2 parkings le long du futur boulevard parc et un parking au Sud, pouvant également servir à la Maison de retraite.
- Création d'une rue de desserte des îlots à l'intérieur du parc des sports reliant la rue Saint-Exupéry à la rue Alfred Rocheray.

Paysage et environnement

- Création d'un espace campus entre les équipements sportifs, incluant un traitement paysager et la création de cheminements doux.

- Les clôtures des équipements sportifs feront l'objet d'un traitement adapté favorisant leur intégration paysagère et les vues sur les activités depuis l'espace public. Les matériaux de clôture et la végétation utilisés ne doivent pas créer d'écrans opaques. Ainsi, la végétation sera majoritairement constituée d'espèces à feuilles caduques d'essences variées de 3 m maximum. Les clôtures devront être de couleur sobre.
- L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur par des ouvrages collectifs de type bassin d'infiltration ou noues.

Urbanisation

> Délimitation de 5 espaces sportifs déjà existants par la création de cheminements doux.

> Six îlots urbanisés à vocation d'habitat : Délocalisation éventuelle d'équipements sportifs existants (terrains de foot et de tennis) en vue de la création de :

- Îlot 1 : habitat intermédiaire ou individuel groupé de hauteur maximum 9m (R+2) le long de l'avenue de Mering  
Cet îlot peut également permettre la création d'un équipement d'intérêt collectif.
- Îlots 2, 3, 4, 5 : habitat intermédiaire de hauteur maximum 9m (R+2+attique);
- Îlot 6 : renouvellement urbain des logements sociaux et du bâtiment Alfa3a pour une densification et une valorisation des abords.



Illustration de principe du boulevard Parc le long de l'avenue de Mering.



Photo de cheminement et clôture d'équipement sportif dans un esprit de « campus ».

OAP **A 5** PLAN GUIDE



**Déplacement**

- Rue principale
- Rue à requalifier / à créer
- Cheminement doux à créer
- Boulevard parc
- Stationnements mutualisés

**Espace public - Paysage**

- Espace vert
- Terrain de sport

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Conserver une bande végétale sur le pourtour des ensembles bâtis
- Ensemble bâti homogène sujet à densification et à embellissement simultané
- Ordonnancement du bâti selon les constructions aux abords

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	îlot 6	Total
10 à 15	20 à 25	20 à 25	20 à 25	20 à 25	20 à 30	110 à 145

OAP A 6

LÉON BLUM - NOUVEAU CENTRE

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Équipement
Recyclage urbain	31	5,9	6,4
Nombre de logements attendus : 450 à 560			
Priorité : niveau 2 (Cf. Préambule)			

CONTEXTE

Situé en plein centre du tissu urbanisé de la ville, le secteur Léon Blum accueille de nombreux équipements au rayonnement régional, tels que l'Espace 1500, le lycée de la Plaine de l'Ain et des équipements sportifs (terrains de foot, de rugby, de tennis, skate parc, centre nautique, ...). Ces équipements créent une dynamique sociale importante pour la ville.

Situé à l'Ouest de la voie ferrée et de la RD1504, le secteur s'étend de l'actuelle zone d'activités du Triangle à l'avenue Roger Salengro. Il représente un emplacement stratégique au cœur des mobilités de la ville de demain.

Hormis les équipements cités précédemment, le secteur est marqué par la présence de quelques bâtiments d'activités relativement anciens (à proximité de l'avenue de Mering), d'habitations pavillonnaires et collectives (à proximité de l'avenue de Verdun) et de quelques tènements encore vierges d'urbanisation (à proximité de la voie ferrée).

Malgré leur surface importante, les espaces publics manquent d'attractivité. En effet, la voirie est avant tout dédiée à des usages automobiles. Son surdimensionnement et le traitement minimaliste des espaces ne permettent pas de créer une ambiance intimiste de rues et ne favorisent pas le développement de modes de déplacements doux.

OBJECTIFS

- Faire de ce secteur le nouveau centre culturel d'Ambérieu-en-Bugey;
- Rendre plus attractif les espaces publics en lien avec la fonctionnalité des équipements;
- Mailler le secteur avec l'ensemble des quartiers stratégiques alentours (centre ville historique, parc des sports, gare, zone d'activités du triangle,...);
- Permettre la densification urbaine le long de l'avenue Léon Blum;
- Créer un bâtiment signal et repère pour affirmer la ville basse.

VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Mixité urbaine : équipement, logements, activités économiques (services).
- Habitat
- Création d'un minimum de 20 logements locatifs sociaux

OAP A 6 CONTEXTE



Espace 1500.



Absence de trottoir au niveau du chemin de l'Aviation



Ruelle située au Nord du centre nautique à requalifier.



Ruelle située au Nord du centre nautique à requalifier.



Avenue Léon Blum au droit de l'Espace 1500



Emplacement de la future voie modes doux reliant l'av. Léon Blum à l'av. Roger Salengro via l'av. Paul Painlevé

## OAP A 6 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Requalification de l'avenue Léon Blum et de l'avenue de Verdun au pourtour de l'Espace 1500 en tant que boulevard urbain paysager partagé (voies cyclables et piétonnes). Ces deux axes seront accompagnés dans leur profil de voie, de mails paysagers.
- Création d'une voie de bus/piétonne et cyclable servant de connexion entre l'avenue Léon Blum et l'avenue Roger Salengro en direction de la gare. Le flux automobile sera interdit sur cette portion de voie.
- Aménagement de deux places publiques majeures. La première sera située autour de l'Espace 1500 et la seconde au niveau de l'intersection entre la rue Marcel Paul et l'avenue Léon Blum. Cette dernière permettra de marquer l'entrée au nouveau quartier du triangle.
- Aménagement d'un boulevard-parc le long de la rue Marcel Paul en continuité de l'avenue de Mering.
- Requalification et modification du chemin de l'Aviation de manière à faciliter la liaison modes doux le long de la voie ferrée jusqu'à l'avenue Léon Blum. (connexion avec la voie modes actifs de la partie Nord du chemin via la rue du Savoir)
- Amélioration des accès et des connexions entre la rue René Panhard et la rue Marcel Paul par la création de rues permettant de densifier des îlots ;
- Création d'une ruelle à sens unique au Nord du centre nautique modifiant légèrement l'emplacement actuel du chemin de la Pérouse (au niveau de l'îlot 6)

### Paysage et environnement

- Préservation et mise en valeur du point de vue remarquable sur le débouché de la vallée de l'Albarine depuis l'intersection entre l'avenue

de Mering et l'avenue Léon Blum. Maintien d'un espace non construit et adaptation des volumétries des îlots 5 et 6 pour préserver la vue des coteaux accompagnant la vallée.

- Les aménageurs prendront les dispositions nécessaires pour ne pas saturer les réseaux d'assainissement du secteur. L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée dans l'aménagement du secteur.
- Îlots A, 5 et 6 : urbanisation du secteur dans l'esprit d'un parc ouvert et végétalisé entre le parc des sports et l'espace parc agro-paysager situé à l'Est de la RD1504 (coulée verte des Combettes) : création d'espaces verts entre les constructions, intégration végétale des abords des constructions, limitation des clôtures obstruant les vues, préservation en partie des arbres existants autour du lycée, qualité des façades et des volumétries architecturales.
- Création d'une coulée verte mettant à distance les locaux d'activités et le quartier d'habitat à l'Ouest de la rue Marcel Paul.
- Îlot 1 : aménagement de coupures vertes (comme espace de respiration) pour limiter les effets de la densité urbaine.

## OAP A 6 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Urbanisation

#### > Six îlots à vocation d'habitat (îlots 1 à 6)

- Îlot 1 : Habitat collectif ou intermédiaire sous forme de « plots » d'habitations distincts les uns des autres, d'une hauteur maximum de R+2+attique ou combles. Une vigilance sera portée sur le traitement des façades afin de limiter l'aspect répétitif d'un même bâtiment dupliqué à plusieurs reprises.

- Îlot 2 : Habitat collectif ou intermédiaire permettant de créer des continuités et des alignements bâtis le long des rues (avenue Léon Blum et rue créée au Nord). Les volumétries bâties seront de R+4+attique le long de l'avenue, en cohérence avec ceux définis dans l'OAP du Triangle d'Activités, et de R+3+attique le long de la nouvelle rue. Des activités de commerces et services peuvent s'implanter au RDC des constructions le long de l'avenue Léon Blum.

- Îlot 3 : Habitat collectif ou intermédiaire permettant de créer des continuités et des alignements bâtis le long de l'avenue Blum, en cohérence avec ceux définis dans l'OAP du Triangle d'Activités. Les volumétries bâties seront de R+4+attique le long de l'avenue Blum et de R+3+attique en deuxième rang. Des activités de commerces et services peuvent s'implanter au RDC des constructions le long de l'avenue Léon Blum.

La création d'un équipement de quartier en lien avec le renouvellement urbain de la zone du triangle peut y être envisagée (école, crèche,...).

- Îlot 4 : Immeuble repère de hauteur importante (8 à 12 niveaux) à dominante d'habitat avec possibilité de commerces et de bureaux dans les premiers niveaux. Cette construction devra être un repère paysager remarquable et de qualité pour la ville basse d'Ambérieu-en-Bugey.

Un soin particulier devra être apporté aux matériaux de façade.

- Îlot 5 : Habitat collectif ou intermédiaire en gradin de R+3 maximum en extrémité Sud-Est de l'îlot à R+1 en extrémité Nord-Ouest.

Les gradins des immeubles permettront d'offrir des balcons et des terrasses de qualité et d'assurer le maintien de la vue sur les monts bordant la vallée de l'Albarine (cf. photomontage d'illustration du principe des volumes ci-contre). Une image d'intégration paysagère depuis le point de vue mentionné à l'OAP devra être réalisée dans le cas d'un permis d'aménager ou d'un permis de construire pour cet îlot.

- Îlot 6 : Habitations individuelles groupées ou mitoyennes de hauteur maximum R+1.

#### > Un îlot à vocation d'activités économiques (îlot 7)

Les constructions devront faire l'objet d'un traitement qualitatif (qualité des bardages et du traitement des façades). Le foncier disponible peut permettre l'installation d'une entreprise artisanale supplémentaire, sous réserve qu'elle n'émette pas de rejets gazeux dans l'atmosphère et que soient prises des dispositions pour réduire les nuisances sonores générées.

#### > Deux îlots à vocation d'équipements:

L'ensemble des constructions d'équipements devront intégrer des mesures pour limiter l'exposition aux nuisances Air et Bruit (Cf. Base ORHANE) liées à la proximité de la RD1504 et de la voie ferrée Ambérieu-Mâcon.

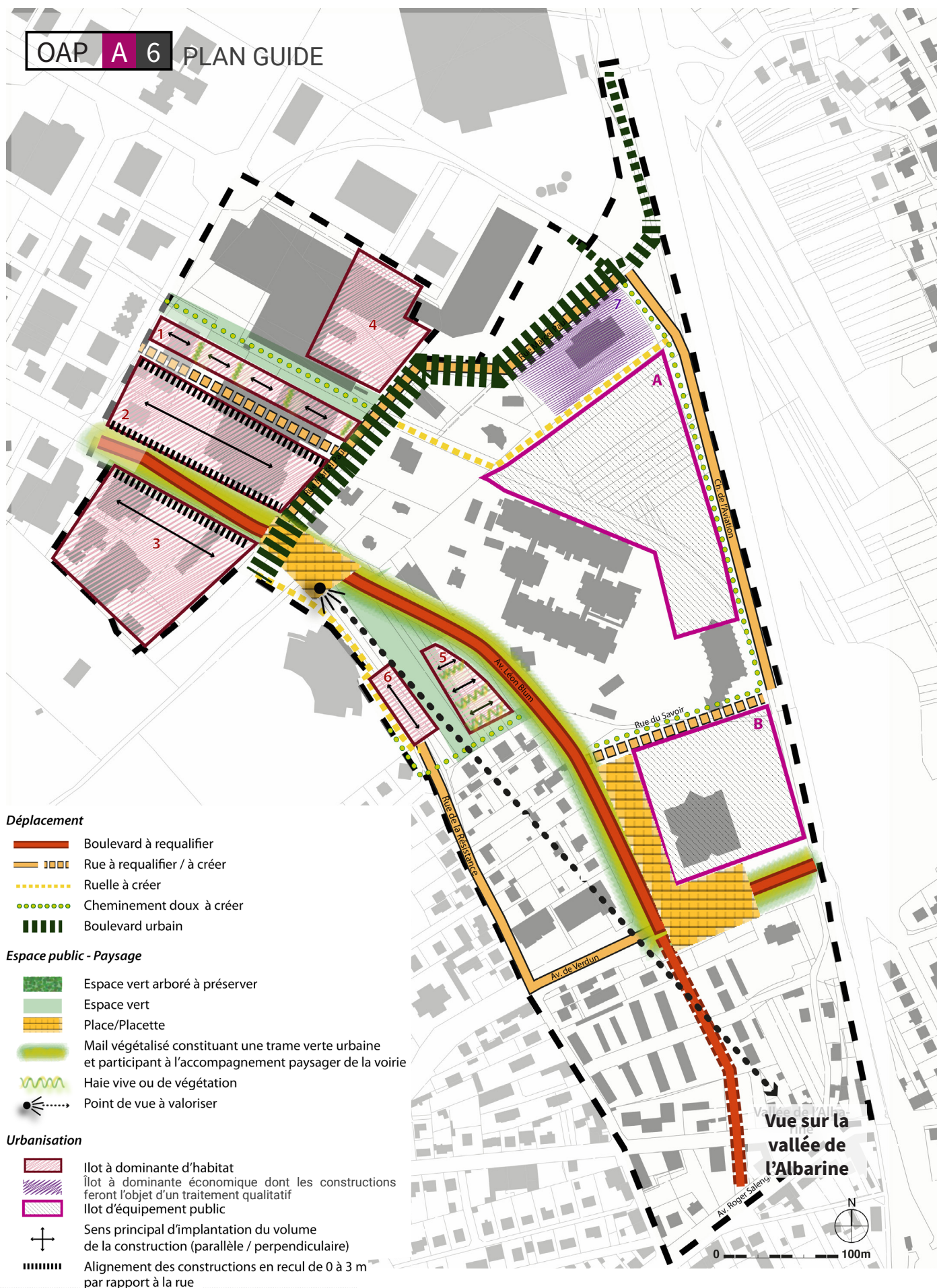
- Îlot A : accueil d'équipements scolaires (extension du lycée de la Plaine de l'Ain)

- Îlot B : accueil d'équipements dans le but de créer un pôle culturel et de loisirs à proximité de l'Espace 1500. Cet îlot peut éventuellement accueillir un parking silo pour optimiser le foncier actuel et la pente du terrain.

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	îlot 6	Total
20 à 25	190 à 230	190 à 230	30 à 40	15 à 25	5 à 10	450 à 560

OAP A 6 PLAN GUIDE



Déplacement

- Boulevard à requalifier
- Rue à requalifier / à créer
- Ruelle à créer
- Cheminement doux à créer
- Boulevard urbain

Espace public - Paysage

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Place/Placette
- Mail végétalisé constituant une trame verte urbaine et participant à l'accompagnement paysager de la voirie
- Haie vive ou de végétation
- Point de vue à valoriser

Urbanisation

- Ilot à dominante d'habitat
- Ilot à dominante économique dont les constructions feront l'objet d'un traitement qualitatif
- Ilot d'équipement public
- Sens principal d'implantation du volume de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Alignement des constructions en recul de 0 à 3 m par rapport à la rue

Vue sur la  
vallée de  
l'Albarine

OAP A 6 RÉFÉRENCES



Exemple de façade qualitative d'immeuble repère



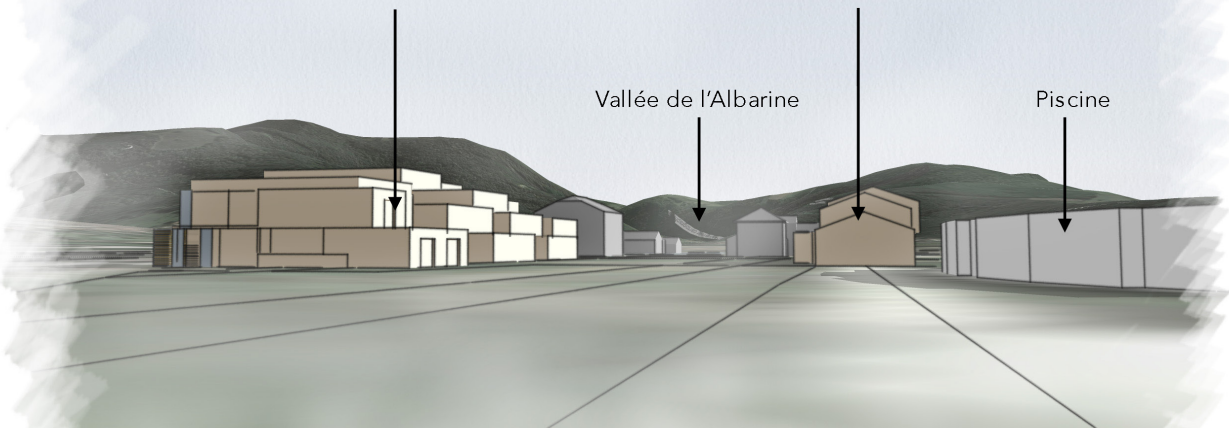
Immeuble en jardin générant des terrasses attractives

Immeuble collectif  
en jardin variant  
de R+3 au fond à R+1 en premier plan

Habitations individuelles  
mitoyennes ou groupés  
de R+1

Vallée de l'Albarine

Piscine



Photomontage d'illustration d'implantation et de gestion des volumes des îlots 5 et 6 pour préserver la vue sur les monts bordant la vallée de l'Albarine



Exemple de façade en jardin



Exemple de traitement de ruelle le long de l'îlot 6



Façade de logements individuels mitoyens ou groupés en bois

## OAP A 7 CENTRE-BOURG-AVENUE DE VERDUN

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie / Équipement
Recyclage urbain	20,2	1,7	1,5
Nombre de logements attendus : 60 à 80			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

### CONTEXTE

L'avenue de Verdun est le principal axe de liaison urbaine entre la ville historique haute d'Ambérieu-en-Bugey et la ville basse en cours de mutation et de renouvellement urbain. Cet axe est une liaison primordiale servant de lien entre les deux parties de la ville. Elle traverse notamment la voie ferrée et la RD1504, deux infrastructures créant une large coupure urbaine.

Le secteur est fortement marqué par la présence du coteau qui met en situation de promontoire la ville historique. Le coteau est occupé par des jardins et des vergers qui structurent fortement le paysage. L'alignement des constructions crée une façade de bourg de qualité.

L'avenue de Verdun dans le centre bourg historique se caractérise par un tissu de faubourg de faible qualité présentant des opportunités de renouvellement urbain (bâtiments en friche, maisons anciennes). Des équipements structurants, comme le collège, la MJC et le cinéma, offrent un intérêt urbain.

### OBJECTIFS

- Mise en valeur paysagère de la liaison entre la ville basse et la ville haute d'Ambérieu-en-Bugey;
- Requalification de l'entrée de ville entre le collège, le cinéma et le centre commercial;
- Création de logements sur le secteur, tout en minimisant l'impact des risques d'inondation présents sur le site (cf. carte des risques d'inondation ci-contre);
- Préservation de la coupure verte entre la ville basse et la ville haute par la création d'un parc agro-paysager (préservation des coteaux de verger en lanière).

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Création d'un minimum de 20 logements locatifs sociaux
- Activités de commerces et de services.
- Valorisation des espaces publics.

*Rue Henri Jacquinod : un espace public peu mis en valeur.*



*Une ambiance rurale. Vue depuis les jardins situés à l'arrière des habitations de la rue Henri Jacquinod.*



OAP A 7 CONTEXTE



Terrain multisports situé à l'arrière de la MJC.

Place Jules Ferry. Espace public utilisé en parking

Entrée dans la vieille ville marquée par le cinéma.



## OAP A 7 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Requalification de l'avenue de Verdun en boulevard urbain traversant l'espace agro-paysager du coteau. Création d'un mail paysager le long de l'avenue de Verdun permettant de sécuriser les déplacements en modes actifs.
- Requalification de la place Jules Ferry située le long des rues Victor Hugo et Henri Jacquinod.
- Aménagement du carrefour entre l'avenue de Verdun et la rue Alexandre Bérard (intégration paysagère et urbaine).
- Amélioration des connexions piétonnes et cyclables dans le quartier permettant à terme la liaison entre la route de Bettant et le rond-point de la base aérienne (voie verte communautaire vers Château – Gaillard) :
  - création de voies douces sécurisées le long de l'avenue de Verdun ;
  - aménagement de passages piétons et cyclables (passerelle ou passage inférieur) traversant l'avenue de Verdun au niveau de la rue de la République et de la rue du Clos Lebreton.
- Amélioration paysagère des abords de la RD 1504 et du carrefour d'accès à la voie de liaison de l'avenue de Verdun.
- La ville projette d'aménager un parking communal (de 52 places véhicules légers + places de cars) compte tenu de la réduction du parking de la place Charlotte Duclos (de 40 à 19 places) et faciliter l'accessibilité au Musée du Cheminot.

### Paysage et environnement

- Préservation et mise en valeur du coteau et de son espace vert en tant qu'espace agro-paysager: agriculture péri-urbaine, jardins familiaux,, aires de détente et espaces récréatifs pour les habitants.
- Mise en valeur des vues sur la façade urbaine de la rue de la République et sur la vallée de l'Albarine. Requalification de la rue Henri Jacquinod en affirmant un mail planté par un

double alignement d'arbres.

- Valorisation de l'ensemble des placettes du centre bourg historique par des traitements paysagers de qualité améliorant la convivialité des usages des lieux.
- Risques d'inondation : aucune construction n'est envisagée dans le secteur rouge identifié au PPRNI (secteur Jean Monnet).
- Les aménagements sont conditionnés à une restructuration des réseaux humides de la rue Aristide Briand : AEP, Assainissement, séparatif des eaux pluviales. L'infiltration des eaux à faible profondeur sera privilégiée en fonction des capacités géotechniques du sol des différents îlots.

### Urbanisation

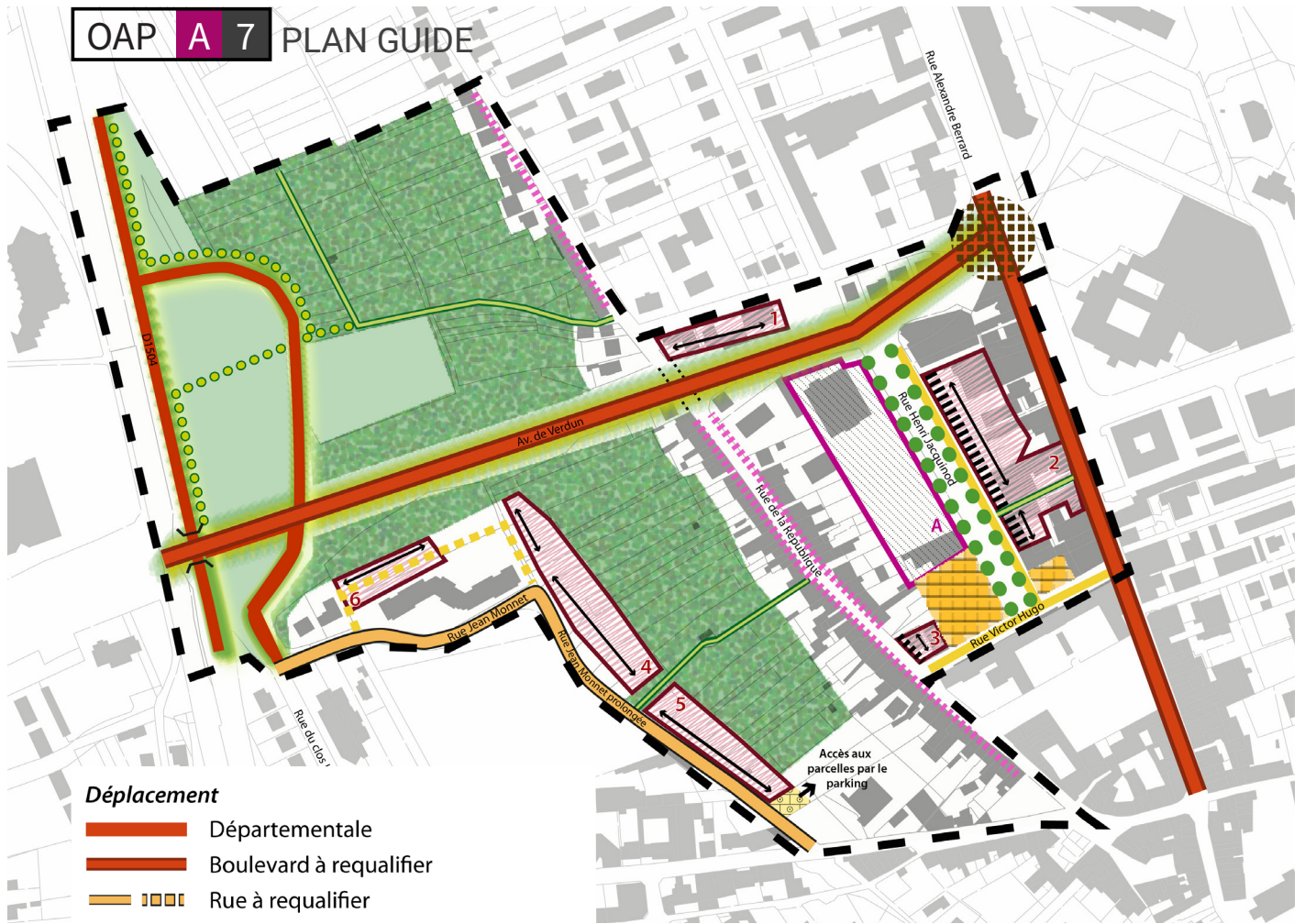
> Six îlots à vocation d'habitat :

- Îlot 1 : habitat collectif ou intermédiaire de hauteur maximum de R+2+attique. Cet îlot peut également accueillir un équipement public.
- Îlot 2 : habitat collectif ou intermédiaire : de hauteur maximum de R+3+attique ou R+4 avec toit-terrasse végétalisé. Les constructions de l'îlot 2 seront implantées à l'alignement selon une marge de recul de 0 à 3 m.
- Îlot 3 : Habitat intermédiaire ou individuel de hauteur maximum R+2+attique. Les constructions seront implantées à l'alignement selon une marge de recul de 0 à 3 m.
- Îlot 4 : Habitat individuel de hauteur R+1+combles
- Îlot 5 : Habitat intermédiaire ou individuel-goupé de hauteur maximum R+2+attique ou combles  
*Les îlots 4 et 5 veilleront à respecter des principes d'intégration paysagère de qualité, tenant compte du pied de coteau de jardins et de vergers.*
- Îlot 6 : habitat collectif ou intermédiaire de hauteur maximum de R+3+attique.

> Un îlot à vocation d'équipement (îlot A) à dominante d'équipements culturels et sportifs.

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	îlot 6	Total
10 à 12	28 à 40	2 à 3	4 à 5	6 à 8	10 à 12	60 à 80

Nombre de logements à créer par îlot



**Déplacement**

- Départementale
- Boulevard à requalifier
- Rue à requalifier
- Ruelle à requalifier / à créer
- Cheminement doux existant / à créer
- Passerelles piétonnes
- Aménagement du carrefour
- Stationnement mutualisé

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Place/Placette
- Mail paysager
- Alignement d'arbre à créer

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Ilot à dominante d'activités économiques
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Implantation des constructions selon une marge de recul de 0 à 3 m par rapport à la rue
- Ordonnancement du bâti selon les constructions aux abords

OAP **A 8**

**VAREILLES**

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Densification	9,1	1,2	-
Nombre de logements attendus : 60 à 85			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

**CONTEXTE**

Au Sud du centre bourg, le secteur de Vareilles s'implante dans une vallée étroite et encaissée. Localisé sur le coteau Nord du quartier historique de Vareilles, il est particulièrement contraint par la topographie (relief abrupt de coteaux). Ainsi, les covisibilités du secteur avec d'autres points de vues sont importantes. Comme le souligne la photographie prise ci-contre depuis le chemin de Grand Champ situé au Sud, l'urbanisation de Vareilles devra considérer l'impact potentiel des nouvelles constructions sur le paysage de la côtière.

En l'état actuel, le site concerné est préservé de l'urbanisation qui s'est historiquement implantée le long de la rue de Vareilles, en contrebas du relief en berges du Gardon. Seules quelques maisons ont été construites le long du chemin en Martel.

Typique des paysages viticoles, la partie Est du secteur accueille de nombreux arbres isolés et des vergers, ainsi que quelques vignes et

jardins potagers. La partie Ouest du secteur est actuellement constituée du parc boisé du château de Tricaud.

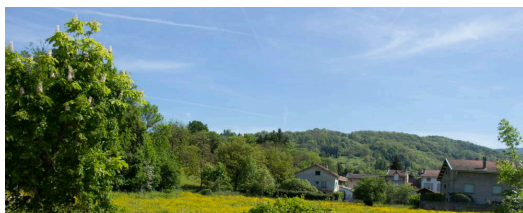
L'urbanisation future du site devra considérer les contraintes liées aux risques de glissement de terrain et d'inondation du Gardon identifiés au PPRNI.

**OBJECTIFS**

- Création de logements dans un cadre de vie de qualité.
- Maintien et mise en valeur d'un corridor écologique structurant.
- Désenclavement des déplacements automobiles nuisant au cadre de vie du quartier historique.
- Amélioration de la gestion des eaux sur le secteur.

**VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE**

- Habitat
- Valorisation de la trame verte et bleue.



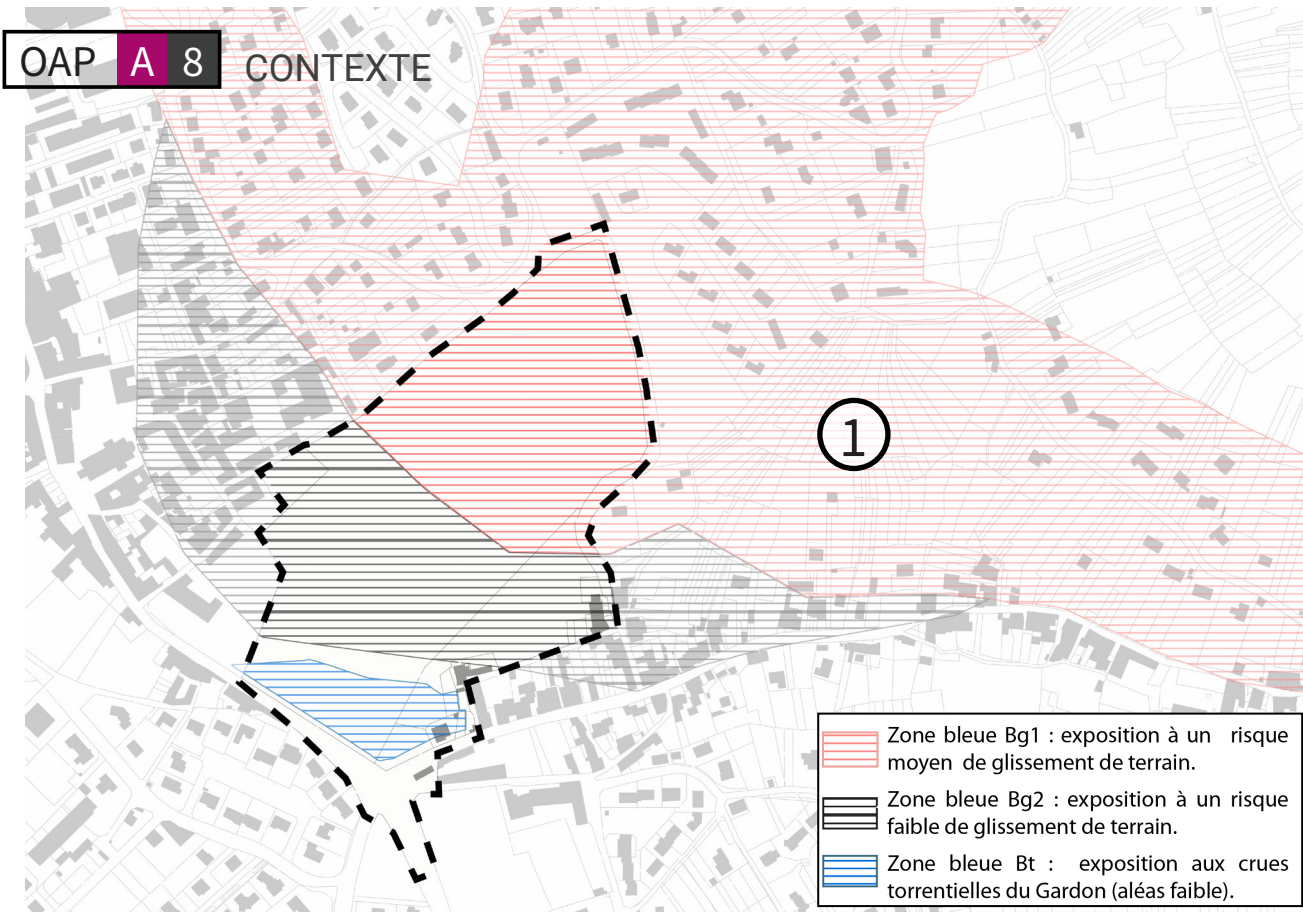
Vue du secteur en contrebas depuis la rue Amédée Bonnet.



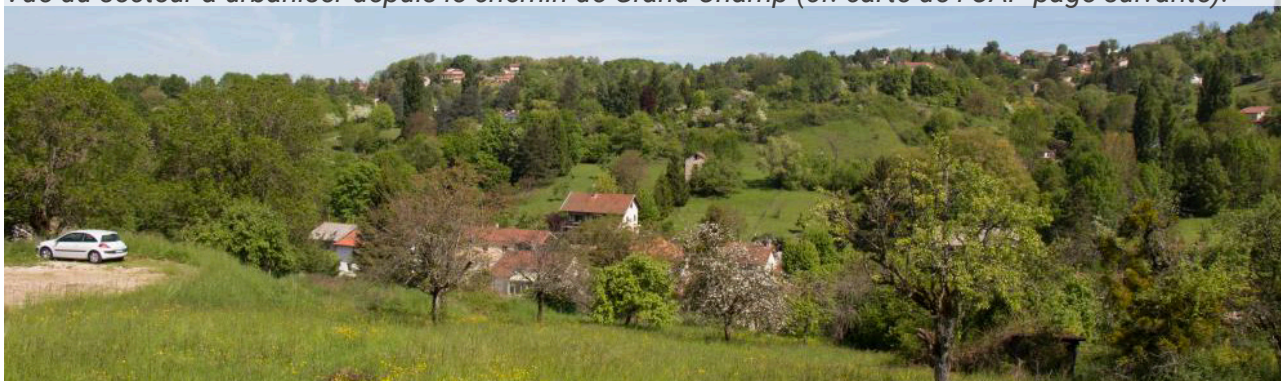
Vue sur le château de Tricaud et son parc boisé.



Pieds de vignes plantés sur un dénivelé important. Zone pentue exposée à un fort risque de glissement de terrain en raison du ruissellement des eaux pluviales. (reperé sur plan ci-dessous)



Vue du secteur à urbaniser depuis le chemin de Grand Champ (cf. carte de l'OAP page suivante).



Vue depuis le chemin du Plâtre sur le coteau de Vareilles.



Rue de Vareilles le long du ruisseau le Gardon.

## OAP A 8 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Création d'une place publique à l'intersection des rues de Vareilles et Amédée Bonnet, et l'avenue Jules Pellaudin. Cette place permettra de sécuriser les différentes voies d'intersection débouchant sur ce lieu, de mettre en valeur le ruisseau de Vareilles et de créer un parking relais d'une cinquantaine de places pour désenclaver le centre historique.
- Requalification du chemin du Plâtre en rue principale et création d'une nouvelle rue de liaison avec la rue Amédée Bonnet pour limiter les flux du coteau dans le quartier historique de Vareilles.
- Rectification du tracé de la voie de contournement Sud Est du centre-ville pour l'adapter aux véhicules de transport en commun.
- Maillage important des circulations douces entre le quartier historique, le secteur de développement de l'urbanisation et le centre bourg par les chemins existants du parc du château de Tricaud.
- Une liaison piétonne devra être réalisée, dans le cadre de l'urbanisation de l'îlot 1, entre le chemin du Plâtre au Sud et la route du Maquis au Nord (voir flèche verte sur le plan d'aménagement).

### Paysage et environnement

- Préservation et mise en valeur des ensembles végétaux du site (bosquets, vergers, arbres isolés,...) qui contribuent à l'identité du secteur.
- Apport d'une qualité d'intégration paysagère des constructions dans la pente, évitant des talus et remblais importants. Intégration des infrastructures d'accès et de desserte à la pente, privilégiant des tracés globalement parallèles de manière à intégrer des principes de rétention des eaux pluviales;
- Valorisation du Parc de Tricaud.
- Habitat dense pour limiter le mitage urbain, l'érosion des sols et faciliter la construction de volumes permettant une intégration dans la pente optimale.
- Les secteurs concernés par un risque naturel (glissement de terrain ou crue torrentielle du Gardon) devront respecter les prescriptions réglementaires du PPRNI :

- Îlot 1 : exposition à un risque moyen de glissement de terrain (zone bleue Bg1)
- Îlots 3 et 5 : exposition à un risque faible de glissement de terrain (zone bleue Bg2)
- Îlot 4 : exposition aux crues torrentielles du Gardon avec un aléa faible (zone bleue Bt)
- Les rejets des eaux usées, pluviales et de drainage devront être maîtrisés. De plus, à l'exception de l'îlot 4, les îlots situés en zone Bg1 devront notamment faire l'objet d'une étude géotechnique.
- L'aménagement est conditionné à la réalisation d'exutoires pluviaux avec des rejets à débits limités.

### Urbanisation

#### > Un îlot mixte

- Îlot 1 : opération mixte de logements collectifs et individuels groupés de hauteur maximum R+2+attique. Un épannelage du projet doit permettre de situer des volumes moins hauts le long de la rue et plus volumineux le long du parc de Tricaud. Les logements doivent bénéficier au maximum de l'exposition sur le paysage et/ou de l'exposition solaire. Des trames végétales devront permettre de limiter les effets de la densité urbaine.

Cet îlot pourrait également permettre l'édification d'un équipement d'intérêt collectif dans sa partie Nord qui bénéficierait d'une meilleure accessibilité depuis le carrefour giratoire route du Maquis/rue du Pensionnat/chemin du Plâtre. Compte tenu de la qualité du site et de sa topographie, 30 % des besoins en stationnement sont imposés en demi sous-sol ou en sous-sol.

#### > Quatre îlots à vocation d'habitat

- Îlots 2 et 3 : Logements collectifs ou intermédiaires permettant d'implanter des volumes bâtis intéressants pouvant s'intégrer au sein du parc existant, le long de la voie principale. Ces constructions auront une hauteur maximum de R+3+attique afin de marquer l'entrée de la rue et de tenir l'espace public.

- Îlot 4 : Habitat groupé ou individuels de hauteur maximale R+2+attique ou combles, orienté parallèlement à la rue.

OAP A 8

PLAN GUIDE

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	Total
48 à 68	5 à 7	5 à 7	2 à 3	60 à 85



**Légende**

**Déplacement**

- Rue principale à requalifier / à créer
- Cheminement doux existant / à créer

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Place/Placette
- Haie vive ou de végétation
- Point de vue à valoriser

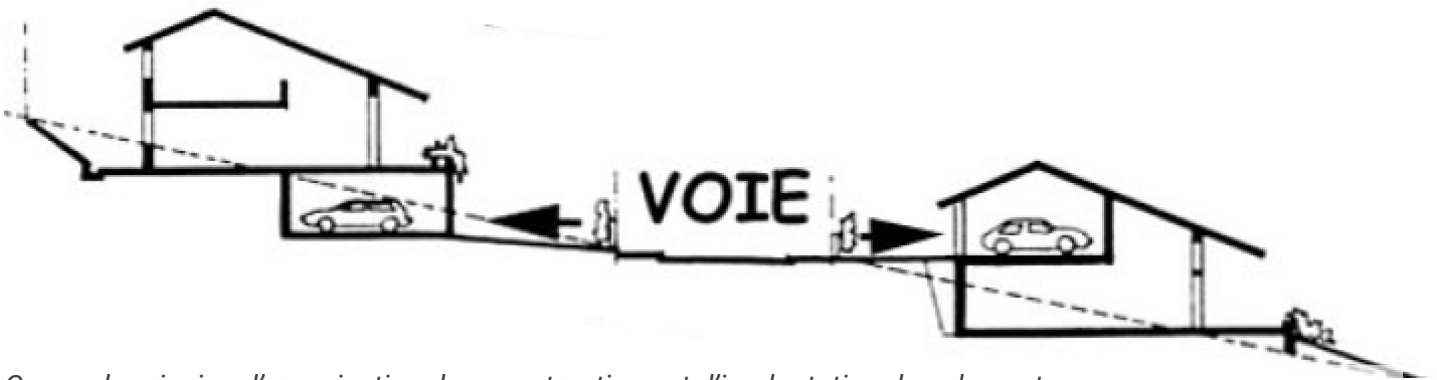
**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Densification spontanée

OAP A 8 RÉFÉRENCE



Exemple d'opération de logements intermédiaires et collectifs intégrés dans la pente (Lons le Saunier, 39).



Coupe de principe d'organisation des constructions et d'implantation dans la pente.



Exemple de ruelle et de forme urbaine en situation de promontoire et sous forme de plot (Stockholm, Suède).

OAP **A 9** SOUS LA CHAUME

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)		Densité de logements
		Habitat	Équipement	
Extension	6,7	3,3	1,7	55 à 59 lgts/ha
Nombre de logements attendus : 180 à 195				
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)				


### CONTEXTE


Situé au Nord du centre bourg historique et du quartier du Tiret, le secteur prend place entre la rue Alexandre Bérard et le pied de coteau du plateau des Seillières. Le site est en cours de mutation avec l'aménagement urbain de logements et d'équipements en partie Sud entre la rue des Apôtres et la rue du Carré Rocher. Le terrain est quasiment plat.

Une partie du secteur est traversé à l'Ouest par une ligne électrique Haute tension de 63kv (liaison Ambérieu Hauterive).

Sans être interdite, l'urbanisation des îlots concernés est contrainte par une servitude d'utilité publique. Par principe de précaution, nous instaurons une zone de tampon de 30 m autour de la ligne pour les habitations. Ainsi, les nuisances aux ondes électromagnétiques avec les habitants seront limités.



 Ligne électrique aérienne haute tension 63kV (liaison Ambérieu Hauterive) avec une zone tampon de 30m.

 Pylone électrique

### OBJECTIFS

- Permettre la création de logements dans la continuité des principes de composition des opérations d'aménagement en cours.
- Hiérarchiser les déplacements.
- Permettre le renouvellement urbain le long de la rue Alexandre Bérard.

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Équipement
- Prise en compte du passage de la ligne électrique haute tension 63 kv à l'Est de l'îlot 1, pour le cas où elle subsisterait (étude d'enfouissement souhaitée par la ville).

OAP A 9 CONTEXTE

*Vue sur le secteur depuis le Sud*



*Travaux d'aménagement en cours à proximité du secteur*



*Vue du secteur depuis la rue des Apôtres.*



## Déplacement et accessibilité

- Création de la rue Martin Luther King (contournement du quartier de Tiret bas) le long du pied de coteau en direction de la rue Alexandre Bérard, via la rue des Chaumes.
- Création des rues du Mahatma Gandhi et Abbé Pierre entre la rue des Apôtres et la rue Martin Luther King.
- Voie nouvelle de liaison entre la rue du Tiret et la rue du Mahatma Gandhi par une voie à sens unique et modes doux.
- Création d'un réseau de cheminement actifs en continuité de ceux des opérations d'aménagement en cours.

## Paysage et environnement

- Préservation du coteau boisé et mise en valeur de ses lisières avec la création de la rue principale.
- Aménagement d'une coulée verte entre l'opération d'aménagement en cours et le lotissement des Chaumes existant au Nord.
- Réaménagement du carrefour entre l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et la rue

Alexandre Bérard.

- Urbanisation de l'îlot C sans prescription vis-à-vis de la ligne haute tension sous réserve de l'enfouissement de la ligne HT.

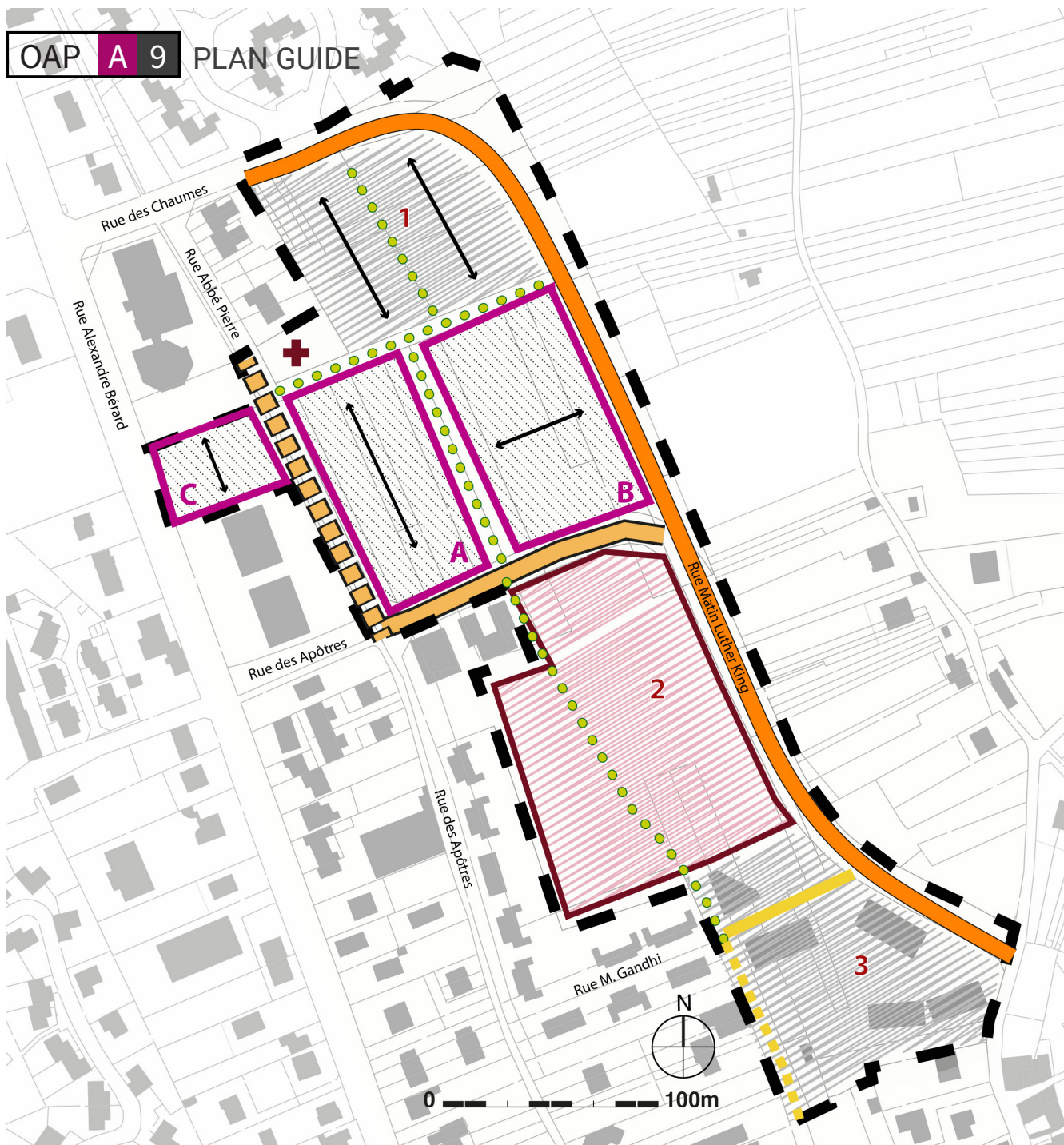
## Urbanisation

- Îlot 1 : opération de logements individuels groupés de hauteur maximum R+1.
- Îlots A et B : îlots qui peuvent accueillir des équipements d'intérêt collectif et services publics (établissements d'enseignement : école et équipements connexes, de santé et d'action sociale etc).
- Îlot C: îlot pouvant accueillir un équipement d'intérêt collectif et services publics compatible avec la présence de la ligne à haute tension, soit de non exposition d'un public sensible aux ondes électromagnétiques (ex : unité centrale de production des repas pour les cantines scolaires)
- Densification douce des parcelles non construites le long de la rue Abbé Pierre par des logements individuels de R+1+attique ou combles maximum.

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	Total
25 à 30	125 à 130	30 à 35	180 à 195

OAP **A 9** PLAN GUIDE



**Déplacement**

- Rue principale à requalifier
- Rue à requalifier / à créer
- Ruelle à créer
- Cheminement doux à créer
- Aménagement du carrefour

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Mail paysager

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Ilot d'accueil potentiel d'équipement collectif
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Accueil de services et de commerces en rez-de-chaussée
- Densification spontanée
- Sens d'implantation du volume principal de la construction

OAP **A 10** CARRÉ SIRAND

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Densification	2,4	0,9	-
Nombre de logements attendus : 17 à 25			
Priorité : niveau 2 (Cf. Préambule)			

## CONTEXTE

Situé au Nord-Est du quartier du Tiret et à l'Ouest du ruisseau du Nantet, le secteur forme un ensemble de parcelles situées entre des habitations. Le site présente quelques vergers et une topographie relativement plane. Le secteur est desservi par la rue du Carré Rocher qui donne accès au plateau des Seillières.

L'urbanisation du site est principalement composée de maisons individuelles et d'un ensemble patrimonial ponctuel, comme l'ensemble des bâtiments de la ferme de Carré Rochet, aux volumes plus importants.

## OBJECTIFS

- Aménagement d'un ensemble de parcelles en dent creuse
- Préservation d'une frange paysagère en limite du plateau des Seillières.
- Hiérarchisation des déplacements..

## VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat

OAP A 10 CONTEXTE



Vues de l'îlot 2 identifié dans l'OAP. Le site est actuellement composé de prairies, de vergers et de haies bocagères.

OAP A 10 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Déplacement et accessibilité

- Requalification et élargissement (8 m.) de la rue du Carré Rocher. Requalification de l'intersection de cette voie avec la rue principale.
- Création d'une ruelle du chemin de la Côte à la rue du Carré Rocher
- Création d'un cheminement doux entre l'îlot 1 et l'îlot 2 favorisant les accès piétons et cyclables sécurisés au quartier du Tiret

Paysage et environnement

- Préservation de la haie d'arbres situés au Nord de l'îlot 3 afin de marquer la fin de la zone à urbaniser.

- L'aménagement est conditionné à la réalisation d'exutoires pluviaux avec des rejets à débits limités

Urbanisation

- Îlots 1, 2, 3 : logements individuels isolés de hauteur R+1 maximum. Une desserte interne de l'îlot 3 sera organisée depuis la ruelle à créer. Les stationnements pourront être mutualisés en entrée d'opération pour créer de simples cheminements doux d'accès aux logements.

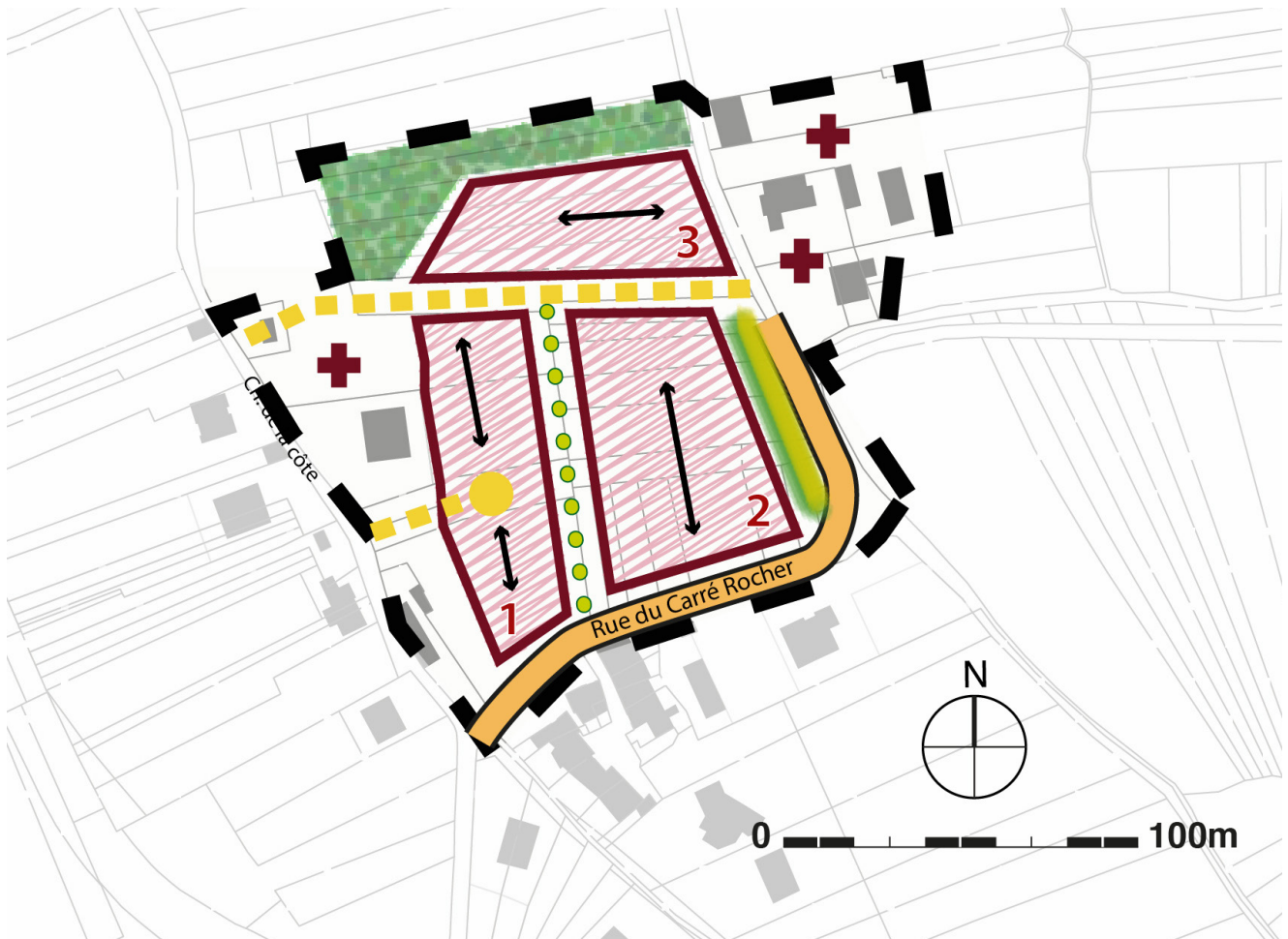
Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	Total
5 à 6	10 à 16	2 à 3	17 à 25



Exemple d'organisation de l'habitat individuel avec stationnement mutualisé et desserte piétonne (Danemark).

OAP A 10 PLAN GUIDE



**Déplacement**

- Rue principale à conserver / à créer
- Rue à requalifier
- Ruelle à requalifier / à créer
- Cheminement doux à créer
- Placette de retournement paysager
- Carrefour à aménager et/ou requalifier

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Mail paysager
- Haie vive ou de végétation
- Ruisseau et cours d'eau à préserver et mettre en valeur
- Bassin de rétention des eaux de pluie

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat
- Densification spontanée
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)

## OAP A 11 CARRÉ BAUDIN / ROUGETANT

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Densification	7,9	5,9	-
Nombre de logements attendus : 140 à 180			
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)			

### CONTEXTE

Situé entre la rue du Tiret au Nord et la route du Maquis au Sud, le secteur présente un potentiel foncier intéressant en cœur d'îlot, de part et d'autre de l'actuel chemin de la vie de Gacieux à élargir et de la rue du Carré Baudin à prolonger. Quelques arbres et végétations remarquables sont à noter et permettent une continuité écologique entre le coteau et les monts du Bugey.

Le site présente un léger relief au niveau du Carré Baudin et une pente plus forte sur le secteur de Rougetant et le coteau Ouest du secteur. Le secteur est urbanisé le long des voies existantes au pourtour du site par des maisons individuelles isolées.

Le secteur présente des vues remarquables sur la Ville et la Plaine de l'Ain qui offrent un cadre de vie attractif.

### OBJECTIFS

- Création de logements en cœur d'îlot.
- Mise en valeur des vues.
- Organisation d'une micro-centralité.
- Hiérarchisation des déplacements.
- Préservation et mise en valeur des continuités écologiques sur le secteur.

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Habitat
- Création d'un minimum de 25 logements locatifs sociaux
- Aménagement d'espaces publics et mise en valeur de points de vue.



Arbre remarquable à préserver marquant un virage (chemin de la Vie de Gacieux)



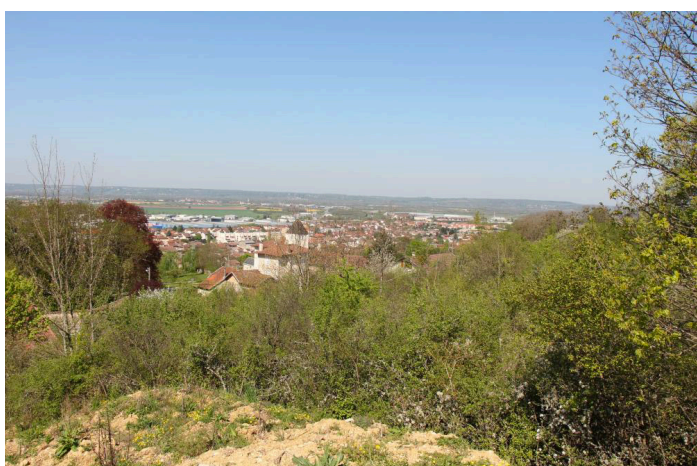
Vue sur la zone à urbaniser au Nord (îlot 3 identifié dans l'OAP).



Vue sur le clocher de l'église depuis la route du Maquis.



Exemple de parcelle privée à densifier rue de la Bibette.



Vues sur le grand paysage depuis la route du Maquis (secteur Sud identifié par l'OAP - îlots 8 et 9)



## OAP A 11 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Création d'une rue de desserte traversant le secteur (prolongement de la rue du Carré Baudin): double liaison rue du Tiret/route du Maquis du Nord vers le Sud et vers l'Est.
- Requalification/élargissement du chemin de la vie de Gacieux en ruelle à sens unique.
- Création d'un cheminement doux paysager parallèle à la pente reliant le chemin En Rougetant au chemin de la Vie de Gacieux.
- Aménagement d'un maillage de cheminements doux reliant les îlots urbanisés avec les quartiers alentours et les chemins existants.

### Paysage et environnement

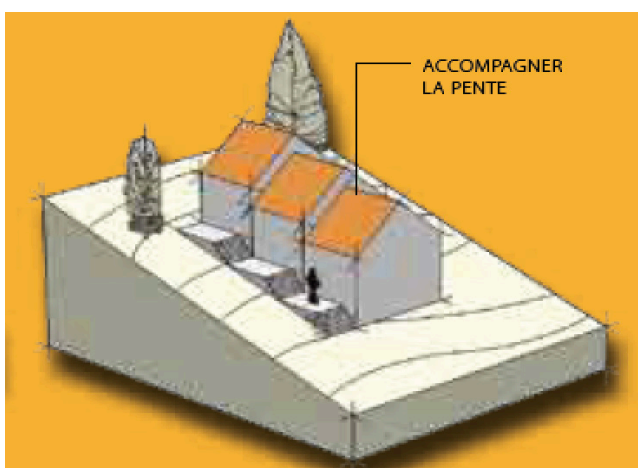
- Préservation d'une continuité végétale le long du coteau pour limiter l'érosion du sol. Cette continuité est formée par des jardins privés.
- Maintien de continuités végétales boisées d'Est en Ouest de manière à préserver en partie les bosquets existants sur le site.
- Maintien et mise en valeur des vues sur le clocher de l'église (via l'aménagement de franges végétales en cœur d'îlot urbanisé ou la création de ruelles dans l'axe des cônes de vue).

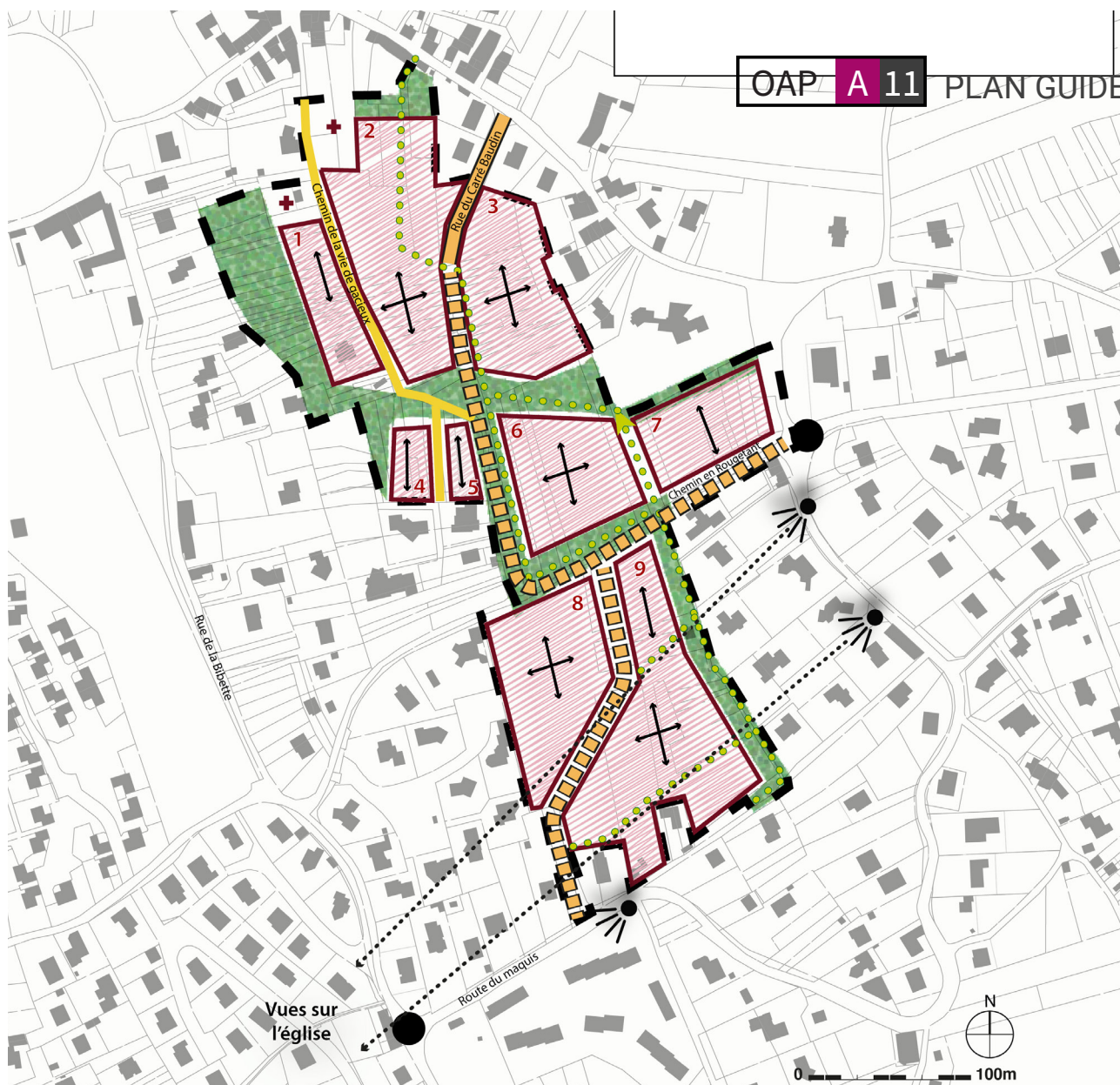
- Accompagnement paysager de la future rue Nord-Sud pour améliorer son intégration visuelle dans la pente.
- L'aménagement est conditionné à la réalisation d'exutoires pluviaux avec des rejets à débits limités
- La construction des îlots est subordonnée à la réalisation des réseaux d'assainissement

### Urbanisation

> Neuf îlots à vocation d'habitat :

- Îlots 1, 2, 3, 4, 5 et 7 : logements individuels isolés ou groupés, dont le sens d'implantation est marqué sur le schéma de l'orientation d'aménagement ci-contre. La hauteur maximale de ces constructions est R+1.
- Îlot 6 : logements intermédiaires ou collectifs de hauteur maximum R+2+attique.
- Îlots 8 et 9 : logements individuels groupés ou intermédiaires avec stationnement mutualisé possible, d'une hauteur maximum R+1+attique. Les implantations bâties accompagneront la pente (cf. illustration ci-dessous). Les logements pourront être construits en cascade.





**Déplacement**

- Rue principale
- Rue à requalifier / à créer
- Ruelle à requalifier / à créer
- Cheminement doux à créer
- Placette de retournement paysager

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Espace vert
- Place/Placette

- Mail paysager
- Points de vue à valoriser
- Bande non constructible

**Urbanisation**

- Îlot à dominante d'habitat
- Urbanisation existante/en cours ou en projet
- Densification encadrée
- Densification spontanée
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)

Nombre de logements à créer par îlot

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4	îlot 5	îlot 6
5 à 9	10 à 13	10 à 18	3 à 4	2 à 3	30 à 35
îlot 7	îlot 8	îlot 9	Total		
30 à 37	35 à 40	15 à 21	140 à 180		

## OAP A 12 CHAGNEUX

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)		Densité de logements
		Habitat	Économie	
Extension	0,8	0,8	-	13 à 25 lgts/ha
Nombre de logements attendus : 10 à 20				
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)				

### CONTEXTE

Le secteur est situé en entrée de ville, longé par la route des Allymes et le chemin de Chagneux.

Le terrain est en pente assez forte depuis la route des Allymes (point haut) jusqu'au chemin du Prieuré. Un léger replat se situe à l'intersection entre la route des Allymes et le chemin de Chagneux.

Le site se présente sous la forme d'un terrain

agricole avec quelques éléments végétaux remarquables, qui contribuent à l'intégration urbaine de l'urbanisation depuis la route des Allymes. Quelques bâtiments historiques de qualité forment actuellement une entrée de ville de qualité.

### OBJECTIFS

- Création de logements
- Soins de l'intégration paysagère des constructions

### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

#### Déplacement et accessibilité

- Création d'une ruelle de retournement débouchant sur le chemin de Chagneux. (pente env. 10%) et aménagement d'une placette de retournement entre les îlots 1 et 2 permettant de mettre en valeur la vue sur la plaine de l'Ain.

#### Paysage et environnement

- Inscription des nouvelles constructions dans un cadre végétal de qualité que ce soit par des mails paysagers le long des ruelles ou bien par une lisière paysagère à l'Est du secteur (en zone N).
- Les clôtures des parcelles donnant sur la lisière paysagère seront constituées d'une haie variée d'essence locale à différentes strates.

#### Urbanisation

- Îlots 1 et 2 : logement individuel isolé de hauteur R+1 maximum veillant à l'intégration dans la pente. Les constructions seront surélevées du sol ou perchées sur pilotis pour limiter les déblais et remblais dues à la pente (cf. photo 1). Le niveau d'accès de la maison sera celui de la ruelle pour l'ensemble des îlots cités.

- Îlot 3 : logements individuels isolés, jumelés ou groupés. La hauteur maximum des constructions est R+1+attique.

L'opération d'aménagement et les constructions devront se raccorder au réseau d'assainissement collectif existant chemin de Chagneux. L'aménagement est conditionné à la réalisation d'exutoires pluviaux avec des rejets à débits limités.

Nombre de logements à créer par îlot

Îlot 1	Îlot 2	Îlot 3	Total
1 à 2	2 à 3	7 à 15	10 à 20

OAP A 12 CONTEXTE et PLAN GUIDE

Vue, depuis le Nord, sur la future zone à urbaniser.



Vue à préserver depuis la route des Allymes.



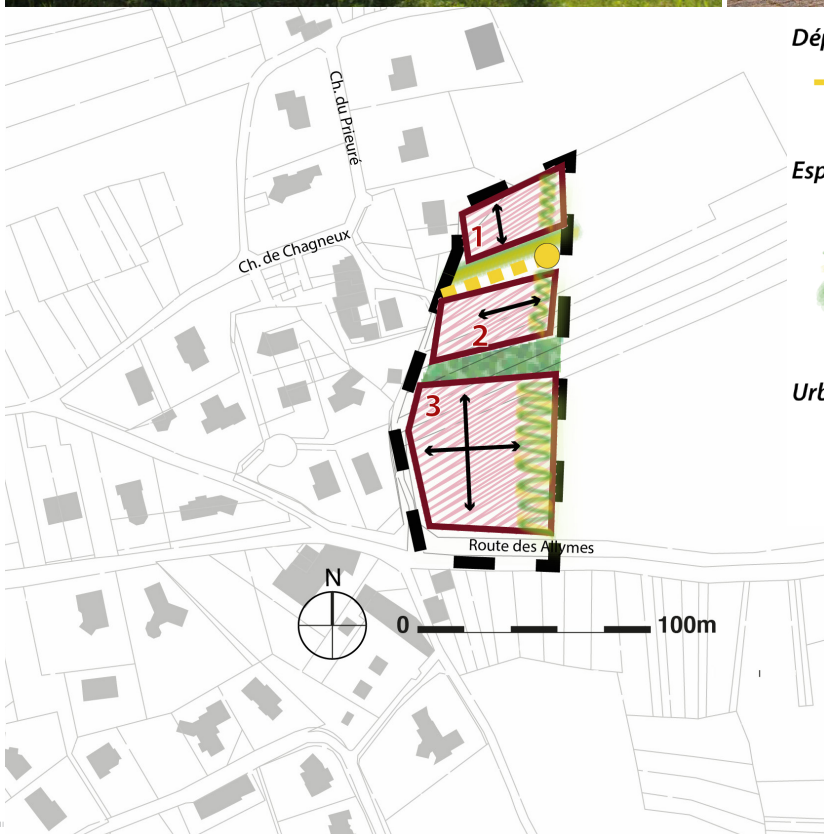
Impact paysager des constructions perceptible depuis la route des Allymes.



Vue sur l'arrière d'une maison ancienne (La Thuillière)



Exemple de maison surélevée du sol perpendiculaire à la rue



Déplacement

- Ruelle à requalifier / à créer
- Placette de retournement paysager

Espace public - Paysage

- Espace vert arboré à préserver
- Haie vive ou de végétation
- Mail paysager
- Point de vue à valoriser

Urbanisation

- Ilot à dominante d'habitat
- Sens d'implantation du volume principal de la construction (parallèle / perpendiculaire)

## OAP A 13 EN PRAGNAT

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Extension	2,5	-	2,5

### CONTEXTE

Le secteur est situé le long de la RD 36b (route de Douvres) au Sud de la zone d'activités En Pragnat où est implanté l'Hôpital Privé d'Ambérieu.

Composé de parcelles agricoles, ce site accueille un réseau de haies et de bosquets, notamment à l'emplacement de l'ancienne carrière située plus au Sud.

Le grand paysage de la Côtière du Bugey est également perceptible depuis la départementale et offre un environnement de qualité à préserver.

### OBJECTIFS

- Accueil de nouvelles entreprises.
- Préservation de la trame paysagère existante.
- Mise en valeur des déplacements doux et intermodaux.

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

- Zone d'activités, exception faite d'activités commerciales, avec possibilité d'accueil d'un équipement public.

### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

#### Déplacement et accessibilité

- Création d'une rue principale servant de desserte aux îlots à urbaniser. Celle-ci se finalise par une aire de retournement. Ainsi, la voirie pourra éventuellement être prolongée à long terme.
- Aménagement d'un cheminement doux entre les îlots A et B et longeant à l'Est l'îlot A, afin de privilégier l'intermodalité des déplacements sur le site.

#### Paysage et environnement

- Aménagement d'un bassin de rétention le long de la route de Douvres et création de noue pour la gestion des eaux pluviales de l'aménagement
- Îlot B : intégration des futures constructions dans la pente.
- Préservation et valorisation des vues sur la Côtière du Bugey :
  - aménagement d'un cheminement doux.
  - création d'une perspective avec les constructions

(ligne de recul de 10 m des constructions par rapport au cheminement doux);

- Intégration paysagère de la zone d'activités via la création d'un mail paysager le long de la rue principale à créer. Ce mail est conçu comme un support de la trame verte et bleue urbaine, de circulations douces, de stationnements.
- Conservation d'une perspective sur le paysage de la côtière du Bugey.
- L'aménagement du site est conditionné à la réalisation des ouvrages nécessaires aux réseaux humides sans solliciter la station de refoulement du secteur (PR-DVR4)

#### Urbanisation

- 2 îlots à vocation d'activités économiques avec possibilité d'accueil d'un équipement public.
- Sens de façitage parallèle ou perpendiculaire.

OAP A 13 CONTEXTE et PLAN GUIDE



Vue sur la côtière du



Vue sur le secteur depuis la







Vue sur le bosquet de l'ancienne carrière.









Vue du site à aménager depuis la D36B







Urbanisation

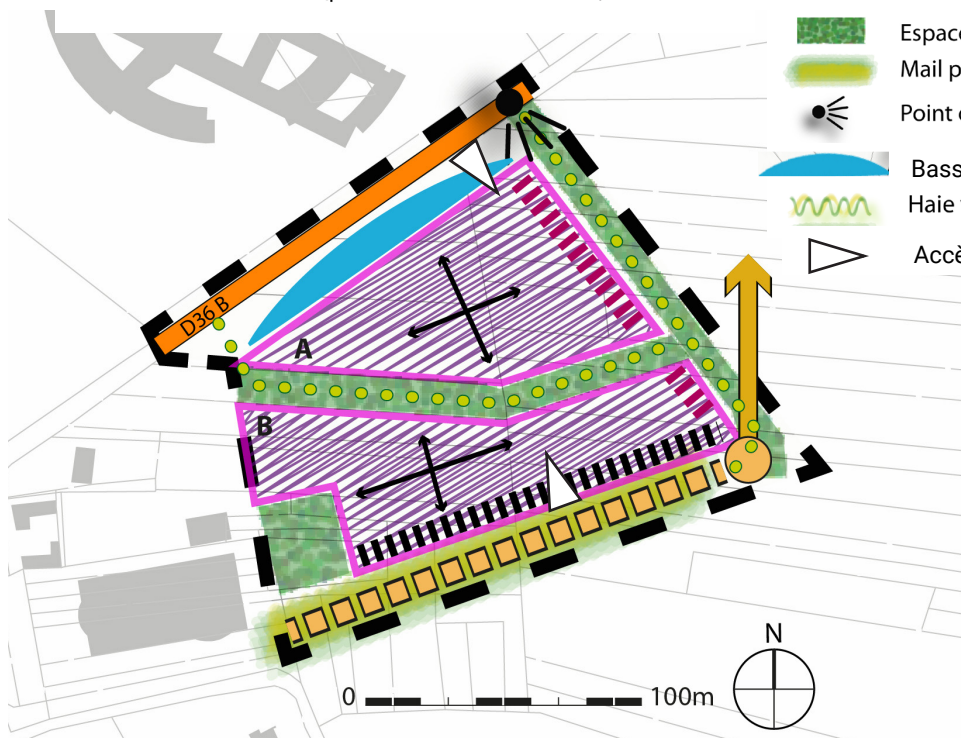
-  Ilot à dominante d'activités sanitaires et sociales pouvant accueillir un équipement
-  Alignement des constructions en recul de 0 à 3 m par rapport à la rue
-  Implantation des constructions à l'aplomb d'une ligne de recul de 10 m par rapport à la coupure verte
-  Sens principal d'implantation du volume de la construction (parallèle /perpendiculaire).

Déplacement

-  Rue principale à requalifier
-  Rue à créer
-  Ruelle à requalifier / à créer
-  Cheminement doux à créer
-  Placette de retournement paysager
-  Voie à prolonger à long terme

Espace public - Paysage

-  Espace vert arboré à préserver
-  Mail paysager
-  Point de vue à valoriser
-  Bassin de rétention des eaux de pluie à créer
-  Haie vive ou de végétation
-  Accès aux îlots à privilégier



## OAP A 14 SUR MOLLON

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)		Densité de logements
		Habitat	Économie	
Extension	5,4	4,4	-	14 à 17 lgts/ha
Nombre de logements attendus : 60 à 75				
Priorité : niveau 1 (Cf. Préambule)				

### CONTEXTE

Le secteur se situe sur un coteau versant vers l'Est, surplombant le ruisseau le Nantet.

Ce site présente des vues intéressantes sur le grand paysage qu'il s'agit de mettre en valeur et une forte déclivité. La gestion de la pente est une contrainte que les aménagements et les nouvelles constructions doivent intégrer dans leur conception et les usages qui en découlent.

Quelques arbres et végétations remarquables sont à noter et permettent une continuité écologique entre le coteau et les monts du Bugey.

### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

#### Déplacement et accessibilité

- Création d'une rue de desserte des îlots à construire entre la rocade des Carrés et la raquette de retournement créée en contrebas du coteau lors de la première tranche d'opération (contournement du Tiret Haut).
- Création de ruelles en impasse, perpendiculaires à la future rue principale, prolongées de cheminements doux vers la rue du Tiret afin de privilégier l'intermodalité des déplacements sur le site.
- Prolongement d'une ruelle perpendiculaire à la rue du Tiret jusqu'à la future voie principale.

#### Paysage et environnement

- Préservation des linéaires de haies, vergers ou arbres implantés perpendiculairement à la pente pour favoriser l'intégration des nouvelles constructions dans leur environnement et faciliter la gestion des eaux de pluie.
- Valoriser les points de vues sur le grand paysage depuis les espaces communs.

### OBJECTIFS

- Création de logements
- Mise en valeur des vues.
- Hiérarchisation des déplacements.
- Préservation et mise en valeur des continuités écologiques sur le secteur.

### VOCATION ET PROGRAMMATION URBAINE

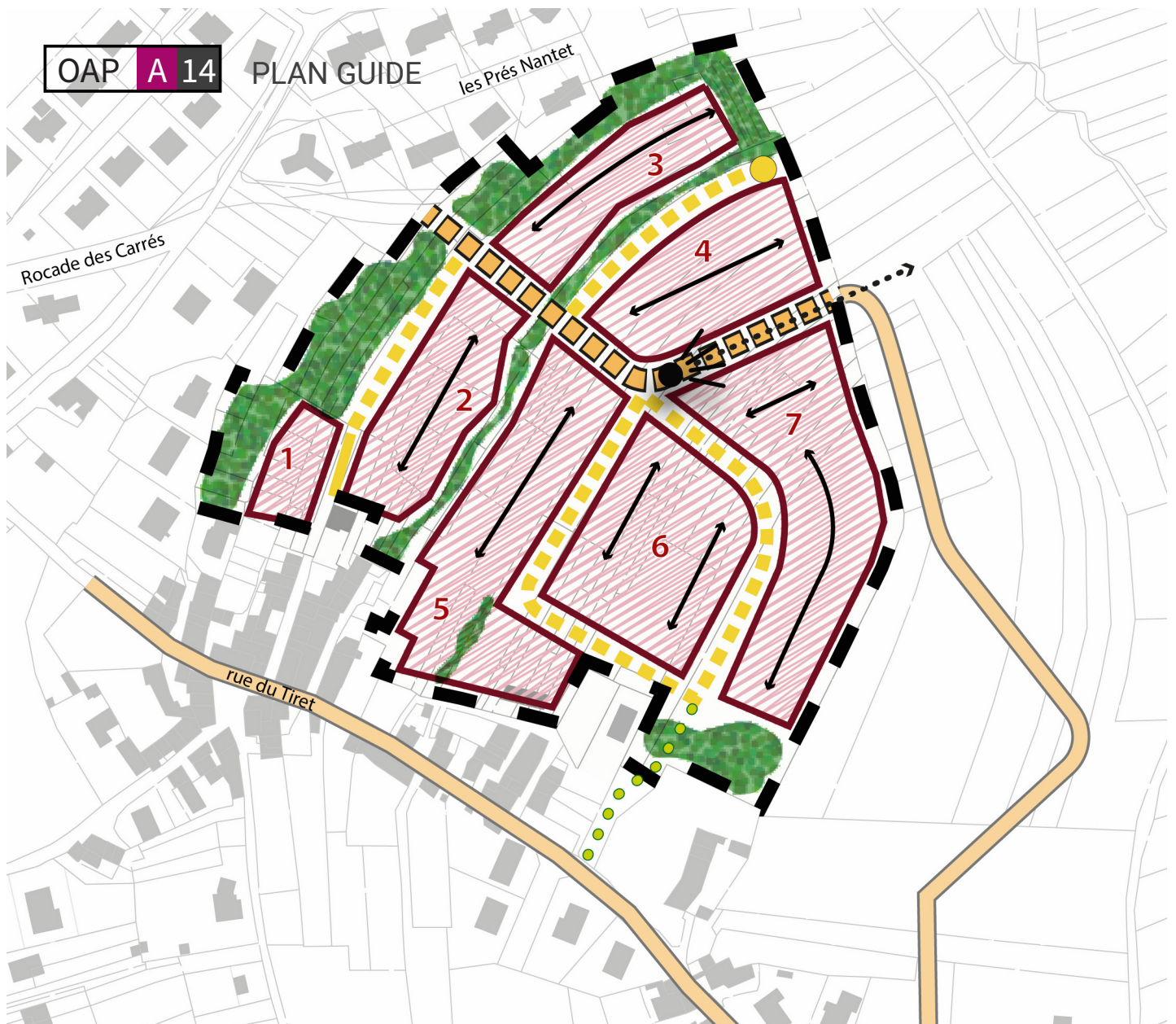
- Habitat
- Aménagement d'espaces publics et mise en valeurs de points de vue.

- Préservation d'une bande non construite en limite Nord Ouest de l'OAP (jardin, espace vert...).
- L'opération d'aménagement limitera les risques de saturation en aval au niveau de la canalisation du Rond Point du Grand Dunois.

#### Urbanisation

- Adaptation et intégration des nouvelles constructions dans la pente en limitant au maximum les volumes de déblai-remblai.
- Sept îlots urbanisables à vocation d'habitat :
  - De part et d'autre de la voie principale créée : Habitat isolé, groupé ou mitoyen. Hauteur R+1 maximum veillant à l'intégration dans la pente. Les constructions seront surélevées du sol ou perchées sur pilotis pour limiter les déblais et remblais dus à la pente.
  - De part et d'autre des ruelles en impasse et sur l'îlot 1: Logements individuels libres. Hauteur R+1 maximum veillant à l'intégration dans la pente.
  - Orientation des faitages parallèle à la pente.

OAP A 14 PLAN GUIDE



**Déplacement**

- Rue à requalifier / à créer
- Ruelle à requalifier / à créer
- Cheminement doux existant / à créer
- Raquette de retournement

**Espace public - Paysage**

- Espace vert arboré à préserver
- Sens principal d'implantation du volume de la construction (parallèle / perpendiculaire)
- Points de vue à valoriser

**Urbanisation**

- Ilot à dominante d'habitat

*Nombre de logements à créer par îlot*

îlot 1	îlot 2	îlot 3	îlot 4
3 à 4	4 à 6	6 à 8	6 à 7
îlot 5	îlot 6	îlot 7	Total
10 à 12	16 à 20	15 à 18	60 à 75

OAP A 15 OUEST RD 1075

Type d'OAP	Surface OAP (ha)	Surface urbanisable (ha)	
		Habitat	Économie
Extension	35,3	-	24,8

## CONTEXTE

Le site concerné par la présente étude se localise en limite Ouest de la ville d'Ambérieu-en-Bugey, contigüe à la commune de Château-Gaillard.

Le secteur se situe au croisement de la RD1075, axe de transit majeur du territoire reliant Bourg-en-Bresse à l'agglomération grenobloise (24 000 véhicules/jour en 2009) d'une part, et de l'axe secondaire de la RD77e connectant Ambérieu-en-Bugey à Château-Gaillard et à l'A42 d'autre part. (11.500 véhicules/jour en 2009)

Le site s'inscrit dans la plaine de l'Ain, au pied du contrefort des Monts du Bugey, à l'Est, et à proximité de la Dombes, à l'Ouest.

La topographie du site est marquée par la juxtaposition de terrasses horizontales, séparées par une côtière que l'on rencontre immédiatement au Nord du tracé de la RD 77e, dont le point haut est la terrasse occupée par la base aérienne Détachement Air 278 (250 m).

Le site, relevant de l'étude d'entrée de ville L-111-6, concerne des terrains à la topographie peu marquée, caractérisés par une pente générale inférieure à 1 %, légèrement orientée vers le Sud-Ouest.

Il s'agit majoritairement de terrains agricoles, situés en contrebas des routes départementales.

Dans sa partie Nord (au Sud de la RD 77e), il comprend une zone commerciale dont la plateforme a été réalisée en remblais.

Le point haut du site se situe au Sud de la zone commerciale (242 m NGF) et le point bas au Nord de l'échangeur RD 77e/RD 1075 (235 m NGF). Le site d'étude surmonte la plaine de l'Ain d'une quinzaine de mètres et présente un point de vue remarquable sur la vallée de l'Albarine.

## OBJECTIFS

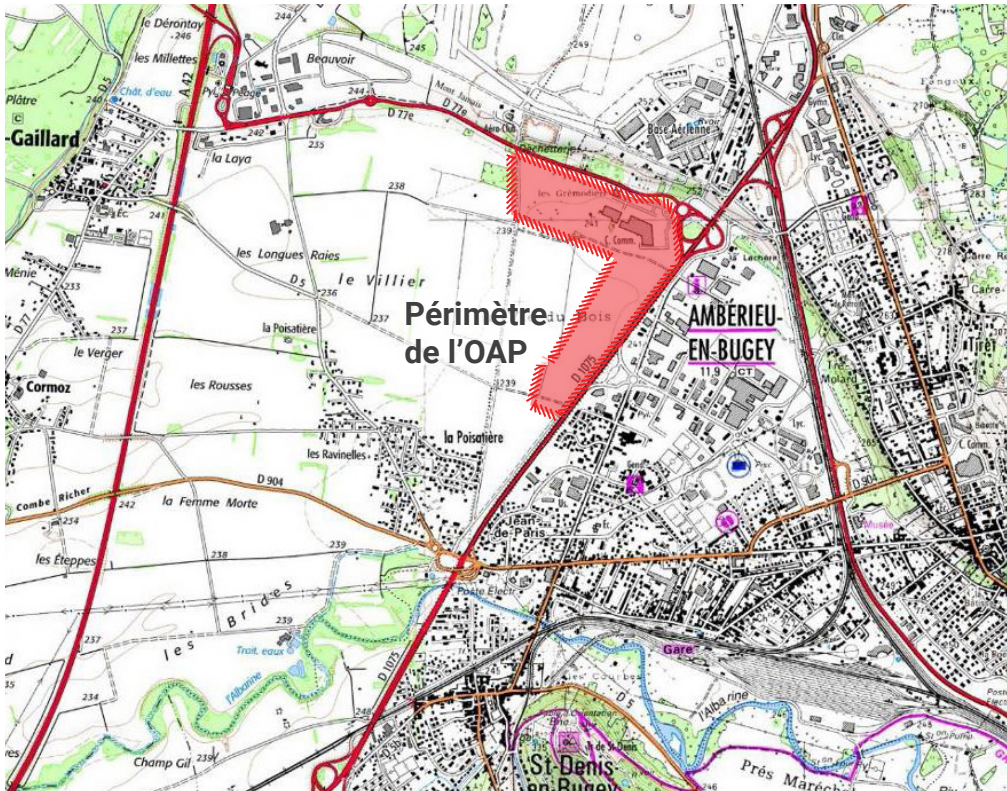
- Soigner l'entrée de ville le long de la RD1075 et travailler sur des séquences paysagères,
- Créer une greffe urbaine en continuité avec la ville existante en termes de composition urbaine, de prise en compte des continuités écologiques et de hiérarchisation de l'armature urbaine,
- Développer une qualité urbaine, architecturale et paysagère garante de l'attractivité du quartier,
- Préserver le cône de vue depuis la RD77e sur la vallée de l'Albarine.

*Nota : une ZAC portée par la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) pourra, si besoin, préciser les dispositions applicables sur son périmètre, notamment celles concernant les règles vertueuses du Document d'Aménagement Commercial (DAC) du SCoT BUCOPA en matières de densité et d'utilisation des énergies renouvelables*



Le Nord du site à urbaniser le long de la D1075

OAP **A 15** CONTEXTE



Massif du Bugey      Base aérienne 278



Vue sur le site depuis la Tour de Saint Denis en Bugey

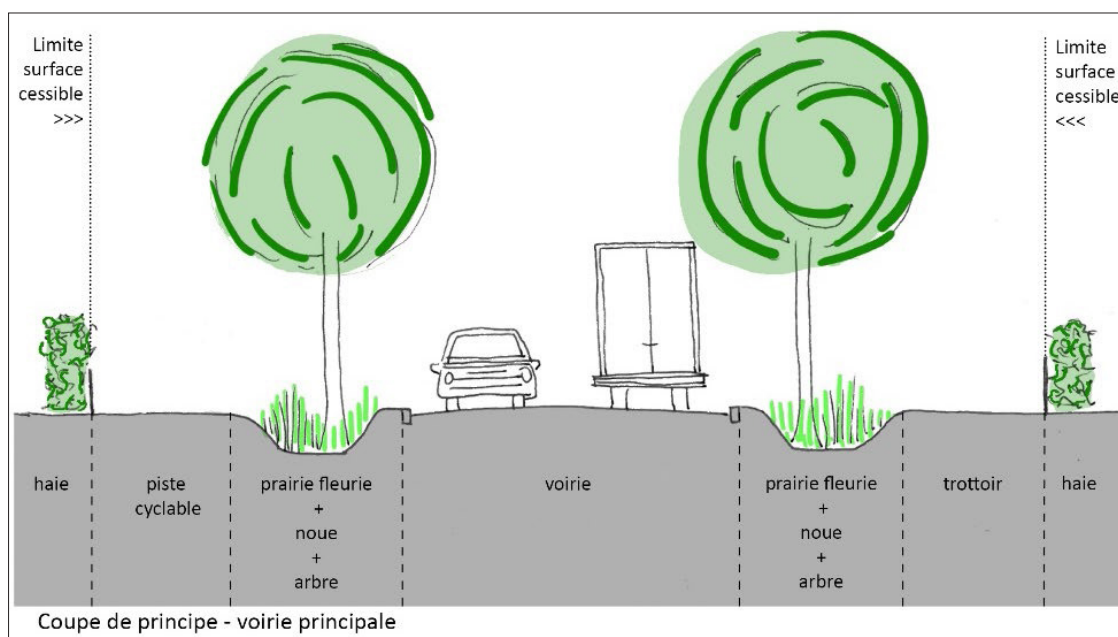


Le site à urbaniser le long de la RD77E en entrée de

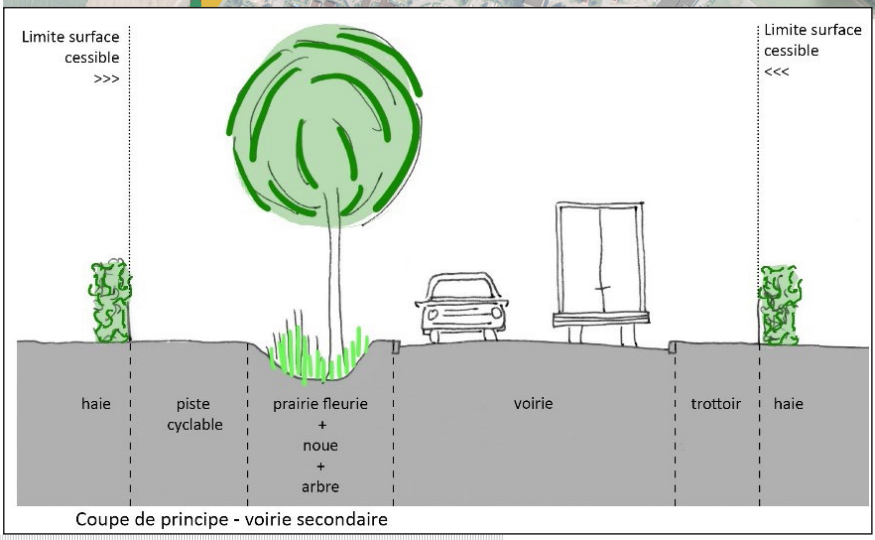
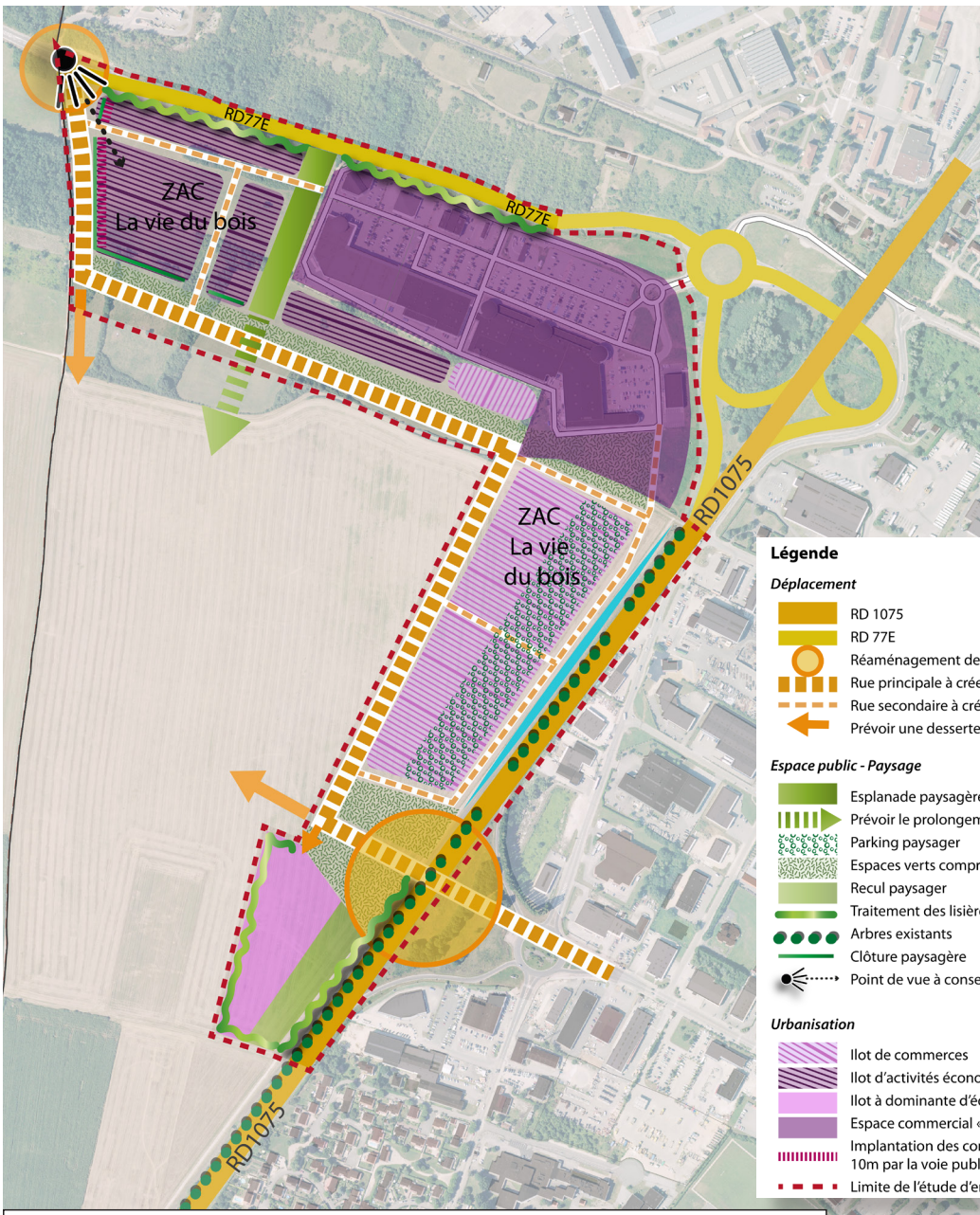
## OAP A 15 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Déplacement et accessibilité

- Création d'une nouvelle intersection entre la RD1075 et le futur quartier dans le prolongement de l'avenue Léon Blum. Cette intersection devra garantir les conditions de sécurité et de visibilité d'entrée et de sortie sur la RD1075. Elle devra également garantir un franchissement sécurisé et continu des modes doux (piéton et cyclable entre l'Avenue Léon Blum et l'Ouest de la RD1075).
- Création d'une entrée de quartier par l'aménagement d'une intersection entre la rue principale du quartier et la RD77e. Cette intersection doit permettre une continuité cyclable entre la piste cyclable de la RD77e et les cheminements doux qui seront inclus dans les rues à créer (principales et secondaires).
- Création d'une rue principale structurante permettant un bouclage entre la RD1075 et la RD77e au niveau des nouvelles intersections à créer. Cette rue principale comprendra des aménagements paysagers aux abords de la chaussée de type noue, arbres, plantations, pistes cyclables, cheminements piétons... Cette voie garantira dans ses aménagements la desserte des futures constructions pour lui conférer un statut de rue et éviter tout effet de shunt à l'échangeur entre la RD77e et la RD1075.
- Maintien d'une capacité ultérieure de bouclage par une rue principale en direction de l'intersection RD1075/quartier Jean de Paris.
- Création de rues secondaires : Un réseau de rues secondaires permet de mailler convenablement l'aménagement et l'urbanisation des îlots. Ces rues permettront d'organiser la fonctionnalité des activités, des stationnements et des déplacements modes doux sécurisés. Leur intersection avec la rue principale aura un traitement paysager singulier permettant de faciliter la lisibilité des déplacements et des enseignes des entreprises.
- L'accès au futur quartier sera identifié par l'aménagement d'une esplanade urbaine et paysagère garantissant l'interface entre les fonctions d'équipement et d'activités économiques commerciales. Elle permettra de créer une percée visuelle sur le paysage agricole.
- Prévoir des accès pour un éventuel développement futur à l'Ouest (Zone 2AU du PLU).



OAP A 15 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



## OAP A 15 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Paysage et Environnement

- Création d'espaces verts : Dans le prolongement de rues et d'intersections, l'aménagement du quartier devra comprendre des espaces verts permettant de dégager des espaces d'interface, d'agrément, de biodiversité et d'intégration d'ouvrages hydrauliques.
- Création d'une esplanade paysagère du quartier Ouest : Le projet prévoit l'aménagement d'une esplanade paysagère plantée permettant d'offrir des espaces d'agrément aux salariés du quartier. L'esplanade fera l'objet d'un traitement paysager soigné et d'une composition singulière par rapport aux espaces verts (plantations, espace de jeux, espace repas, bassin de rétention, noue...).
- Préservation du canal à ciel ouvert existant le long de la RD1075 : la noue sera préservée ainsi que l'alignement d'arbres la bordant. Il contribue à la qualité paysagère de cette voie.
- Création d'un système de noues et de bassins de rétention paysagers : Cette composition urbaine du quartier s'organisera autour d'une trame permettant de mettre en valeur l'eau. Les bassins et les noues ponctueront l'ensemble du quartier pour permettre de répondre aux besoins de gestion des eaux pluviales de l'aménagement.
- Aménagement paysager le long des RD : Le projet prévoira l'aménagement d'un espace paysager tampon entre les RD et l'urbanisation. Cet aménagement doit permettre de faire dialoguer espace bâti et végétation pour structurer une frange urbaine qualitative. Les plantations de type cépée ou arbustes seront privilégiées dans ces espaces.

- L'aménagement est conditionné à la réalisation des travaux d'assainissement nécessaires pour la bonne gestion des eaux usées générées par la réalisation de l'opération d'aménagement dans son ensemble
- Aménagement d'un parking paysager : La création de l'extension de la zone commerciale fera l'objet d'un traitement paysager soigné de son emprise le long de la RD1075. Des haies, plantations d'arbres, noues, cheminements permettront de garantir la qualité de la vitrine commerciale et ses abords depuis la RD1075.
- Implantation d'une clôture paysagère : l'aménagement de l'opération devra notamment prévoir l'organisation de clôtures ordonnées et paysagères le long de la rue principale. Un traitement homogène avec un type de clôture devra être réalisé. Il sera privilégié des clôtures de haie végétale pour garantir l'esprit d'un parc d'activité. Les systèmes de sécurisation des emprises privées seront discrets pour garantir un paysage urbain de qualité (ex : végétation devant les grilles, grille de couleur grise à pose verticale...)
- Préservation d'une vue sur la vallée de l'Albarine : La création d'une nouvelle entrée de ville le long de la RD77e devra garantir la préservation de la vue sur la vallée de l'Albarine depuis le point haut du site. Pour cela, le projet d'aménagement justifiera des principes d'ordonnancement et de composition permettant de préserver la qualité de perception actuelle du site.



*Exemple de qualité architecturale, facteur d'attractivité qui aura un réel impact économique pour l'entreprise et une amélioration du confort de vie pour ceux qui y travaillent (PA Haute Borne)*

## OAP A 15 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### Urbanisation

- *Ilots commerces et activités économiques*

L'aménagement des îlots devra garantir la qualité architecturale des façades contribuant à la qualité urbaine de la rue. Ainsi, la visibilité de zones de stockages est interdite en front de rue, ces zones de stockage doivent a minima faire l'objet d'un traitement architectural limitant leur visibilité depuis la rue.

Le projet devra proposer un traitement architectural de façade de part et d'autre des rues. Les livraisons pourront faire l'objet d'une dissimulation par le

biais de dispositifs architecturaux permettant d'atténuer les accès livraisons depuis la rue principale.

Des traitements de qualité architecturale devront permettre une qualité paysagère de l'esplanade. Une harmonie de couleur est préconisée sur les façades des bâtiments.

- *Ilot équipement public*

L'équipement public (*Emplacement réserve n°1 destiné à la construction d'un centre technique municipal en remplacement de l'actuel permettant le renouvellement urbain de l'OAP Jean de Paris*) s'intégrera dans le paysage grâce à des plantations de haies vives.



Exemple d'intégration paysagère, Parc d'activités de la Haute Borne, Villeneuve d'Ascq (59)  
François Grether, urbaniste et Didier Larue, paysagiste

Exemple de liaison cyclable (PA Haute Borne)



Parc d'activités de Camalcé à Gignac (34), NB architectes (Elodie Nourrigat & Jacques Brion), Julien Wafflart, architecte associé, Jérôme Mazas, paysagiste

OAP A 15 PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES

## CONCERNANT LA SÉCURITÉ ET LES NUISANCES

### AU REGARD DES NUISANCES :

- Les différents bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique (structures et vitrages) ;
- L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation d'isolation acoustique et phonique en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement.
- L'aménagement et les programmes de construction limiteront l'exposition des populations aux nuisances Air-Bruit lié à la proximité de la RD1075 (cf. base ORHANE)

### AU REGARD DE LA SÉCURITÉ :

- Requalification de la RD1075 : L'entrée de ville d'Ambérieu au niveau de la RD1075 fera l'objet d'une requalification routière et paysagère. Les aménagements justifieront d'un projet de mise en valeur paysagère notamment par la création de l'intersection entre le prolongement de l'avenue Léon Blum et la RD 1075. Les abords

de la RD 1075 resteront végétalisés soit par des pelouses, soit par une strate arbustive.

- Aménagement de cheminements doux pour faciliter les liaisons de l'ensemble de la nouvelle urbanisation en direction du centre-ville : un cheminement sécurisé sera aménagé le long de l'avenue Léon Blum et de son prolongement.

### AU REGARD DES RISQUES D'INONDATION:

- les contraintes de remontées de nappe phréatique sont à prendre en considération dès la phase de conception et de réalisation de l'ouvrage, en s'appuyant sur les résultats de l'étude de sol. Contre les remontées de nappes phréatiques, on prendra des dispositions constructives préventives visant à protéger le bâtiment des inondations, notamment à travers la mise en place des équipements nécessaires à sa protection contre l'eau, les nuisances et les désordres, comme par exemple la réalisation d'un cuvelage étanche en cas de sous-sols submergés.
- Les stationnements devront être perméables et les matériaux pérennes et résistants à l'eau afin que la montée du niveau de la nappe ne détruise pas les aménagements.

## CONCERNANT L'URBANISATION

- On veillera à la qualité des traitements des façades et des toitures des ensembles bâtis. Les aménagements détermineront une cohérence colorimétrique et de bardage permettant de bien inscrire les nouvelles constructions dans le site. Les couleurs resteront sobres. Il pourra être envisagé de privilégier les bardages bois locaux.
- Les constructions seront conçues afin de préserver les vues sur le grand paysage.
- L'ouverture à l'urbanisation de la nouvelle

zone à l'Ouest de la RD 1075 se fera progressivement, mais rapidement pour une première tranche, afin d'y accueillir les entreprises de transformation et de services actuellement au Triangle d'Activités et qui souhaiteraient se délocaliser. Cette opération « à tiroir » est indispensable si l'on veut créer la nouvelle centralité évoquée ci-avant. La vocation commerciale d'une partie, en continuité de la zone commerciale existante « Porte du Bugéy » est conforme aux orientations du SCoT approuvé en 2017.

## CONCERNANT L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE :

- L'ensemble des espaces de stockage, qu'ils soient extérieurs ou au sein d'un bâtiment feront l'objet d'un traitement paysager ou architectural adapté.
- Création d'une trame verte urbaine le long de la rue principale à créer : pour marquer la rue principale d'entrée de ville, un accompagnement végétal permettra d'affirmer la nouvelle voie comme axe structurant. Le profil de voie intégrera un espace paysager de bande enherbée, alignement d'arbres ou bien de noues paysagères.
- Création d'une esplanade structurante à l'intersection entre le prolongement de

l'avenue Léon Blum et la nouvelle voie interne au secteur: cet espace d'intersection permettra d'affirmer un lieu public structurant pour le nouveau quartier. Les aménagements mettront en valeur la présence de l'équipement public par les traitements de sol et plantations.

- Aménagement de stationnements mutualisés paysagers : le développement d'activité en entrée de ville permettra la création de poches de stationnements mutualisés paysagers. En entrée de ville, ces espaces pourront servir à la fois d'espaces de stationnement des activités, voire de point relais de covoiturage en direction de Bourg-en-Bresse ou de Lyon.

---

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## **3.** *Orientation d'Aménagement et de Programmation*



Hôtel de Ville  
Place Robert Marcelpoil  
01500 Ambérieu-en-Bugey  
Tél : 04 74 46 17 00

**URBICAND**  
71, rue Chabot Charny  
21000 DIJON  
03 80 36 49 42  
urbicand@urbicand.com