



## Plan Local d'Urbanisme

Les Orientations d'Aménagement et  
de Programmation

*Pièce n°5*

### **Dossier de PLU comprenant :**

- Le PLU approuvé le 29.06.2013.
- La modification simplifiée n°1 du 26.01.2017.
- La déclaration de projet du 01.02.2018.
- La révision allégée n°1 du 27.02.18.
- La modification simplifiée n°2 du 04.10.2018.
- La modification simplifiée n°3 du 19.12.2019.

## SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION .....	3
SECTEURS ET QUARTIERS SOUMIS A ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	4
<b>I. OAP 1 – SECTEUR BOURG SUD-OUEST .....</b>	<b>6</b>
A. Principales problématiques .....	7
B. Orientations.....	7
<b>II. OAP 2 – SECTEUR BOURG SUD-EST.....</b>	<b>8</b>
A. Principales problématiques .....	8
B. Orientations.....	9
<b>III. OAP 3 – SECTEUR BOURG EST.....</b>	<b>10</b>
A. Principales problématiques .....	10
B. Orientations.....	10
<b>IV. OAP 4 – SECTEUR ESCAT .....</b>	<b>11</b>
A. Principales problématiques .....	12
B. Orientations.....	12
<b>V. OAP 5 – SECTEUR SITE INDUSTRIEL GARE AMBRONAY.....</b>	<b>15</b>
A. Principales problématiques .....	16
B. Orientations.....	16
<b>VI. OAP 6 – CHAMP FORÊT .....</b>	<b>18</b>
Caractéristiques du secteur .....	18
Objectifs d'aménagement et programmation.....	19
Principes d'aménagement – orientation et programmation.....	19
Les principes d'aménagement retenus.....	21

## INTRODUCTION

Dans le respect des orientations générales définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation d'Ambronay définissent pour certains secteurs et quartiers identifiés comme stratégiques, des orientations de projet à respecter.

Pour les secteurs stratégiques, les OAP définissent les actions et les opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, le paysage, le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles comprennent si nécessaires un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser.

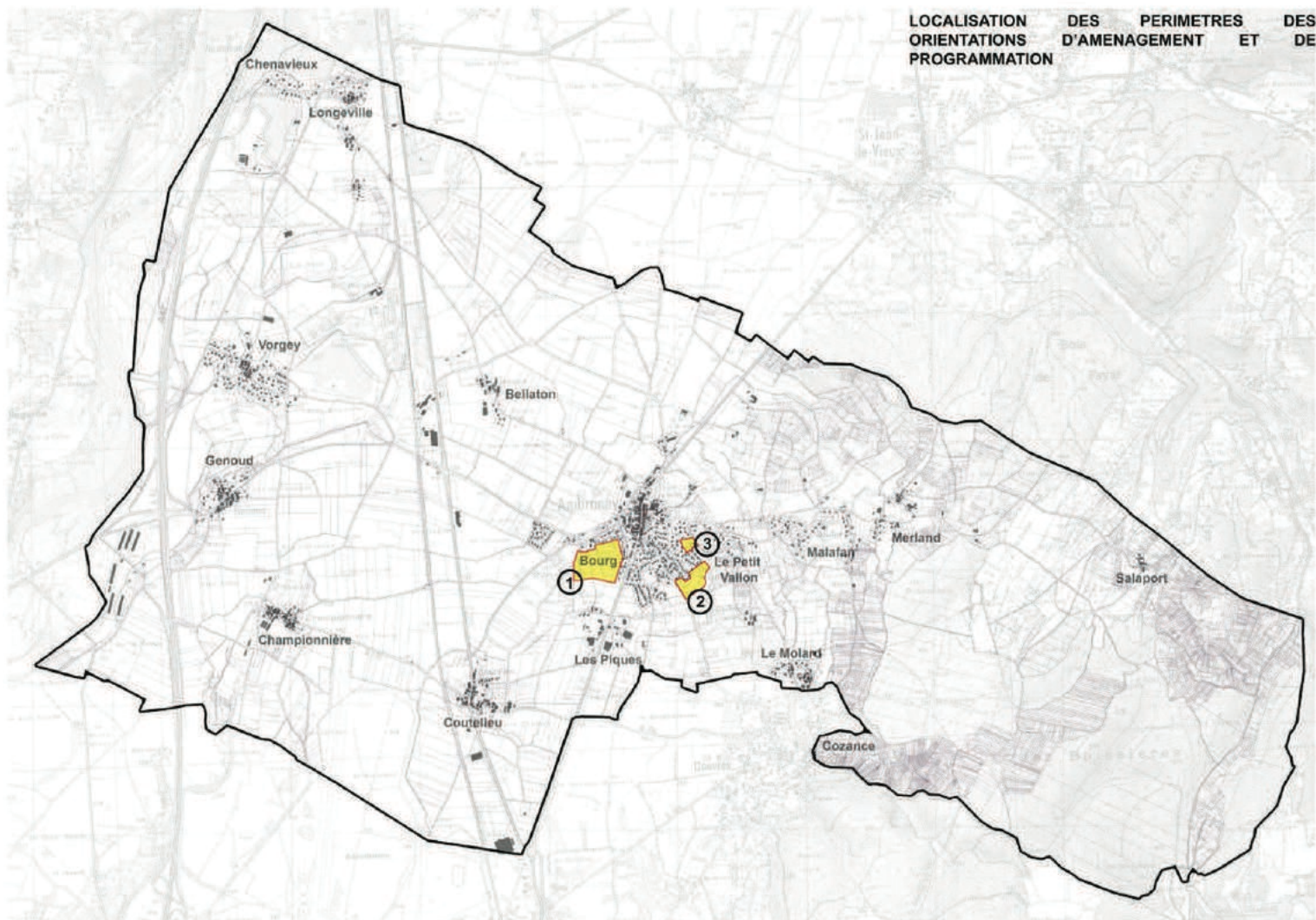
Les autorisations d'urbanisme demandées dans les secteurs OAP doivent être compatibles avec les orientations et schémas d'aménagement définis.

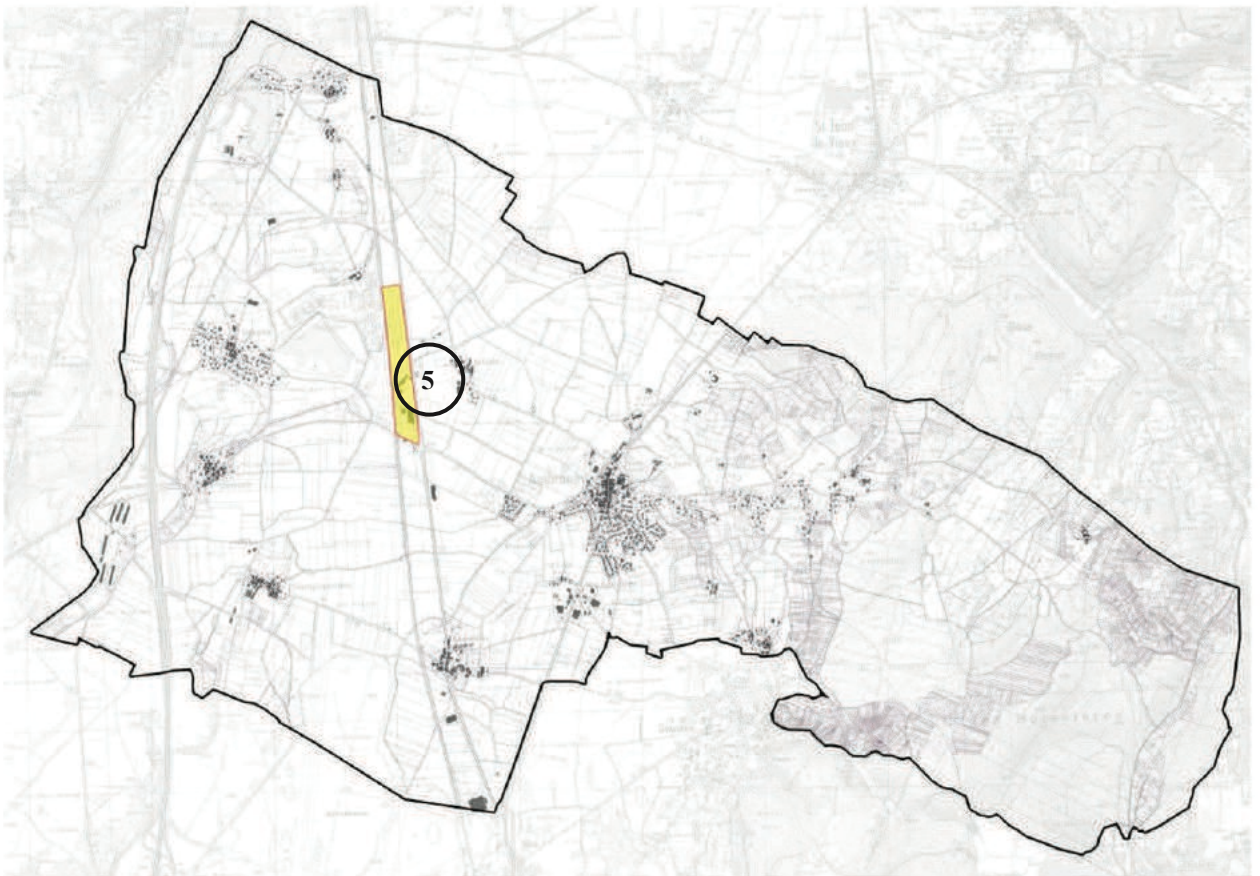
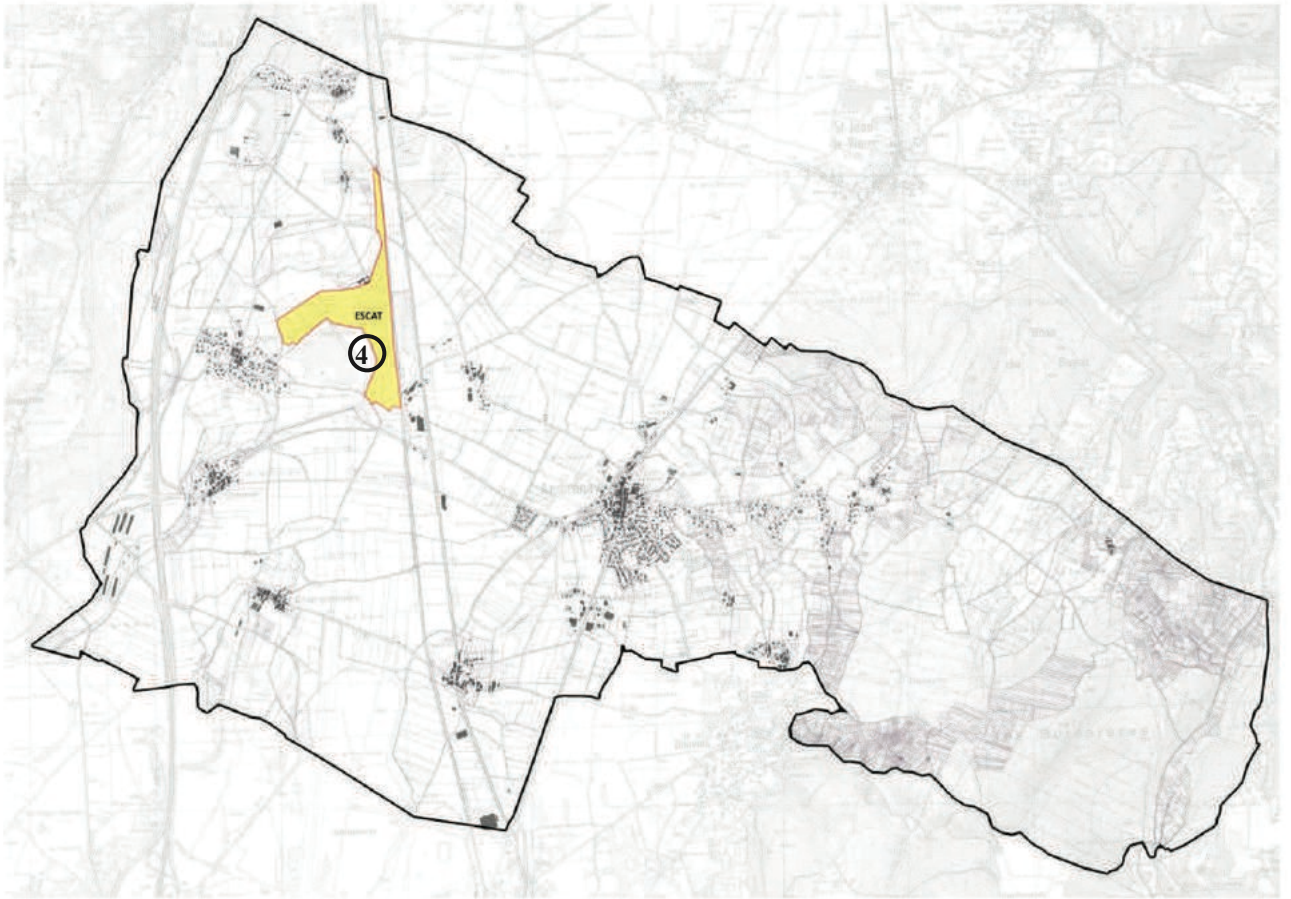
Les OAP précisent les trames viaires et l'organisation spatiale des aménagements à réaliser, donnent des prescriptions en matière de plantations ou de traitement des espaces collectifs...

## SECTEURS ET QUARTIERS SOUMIS A ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

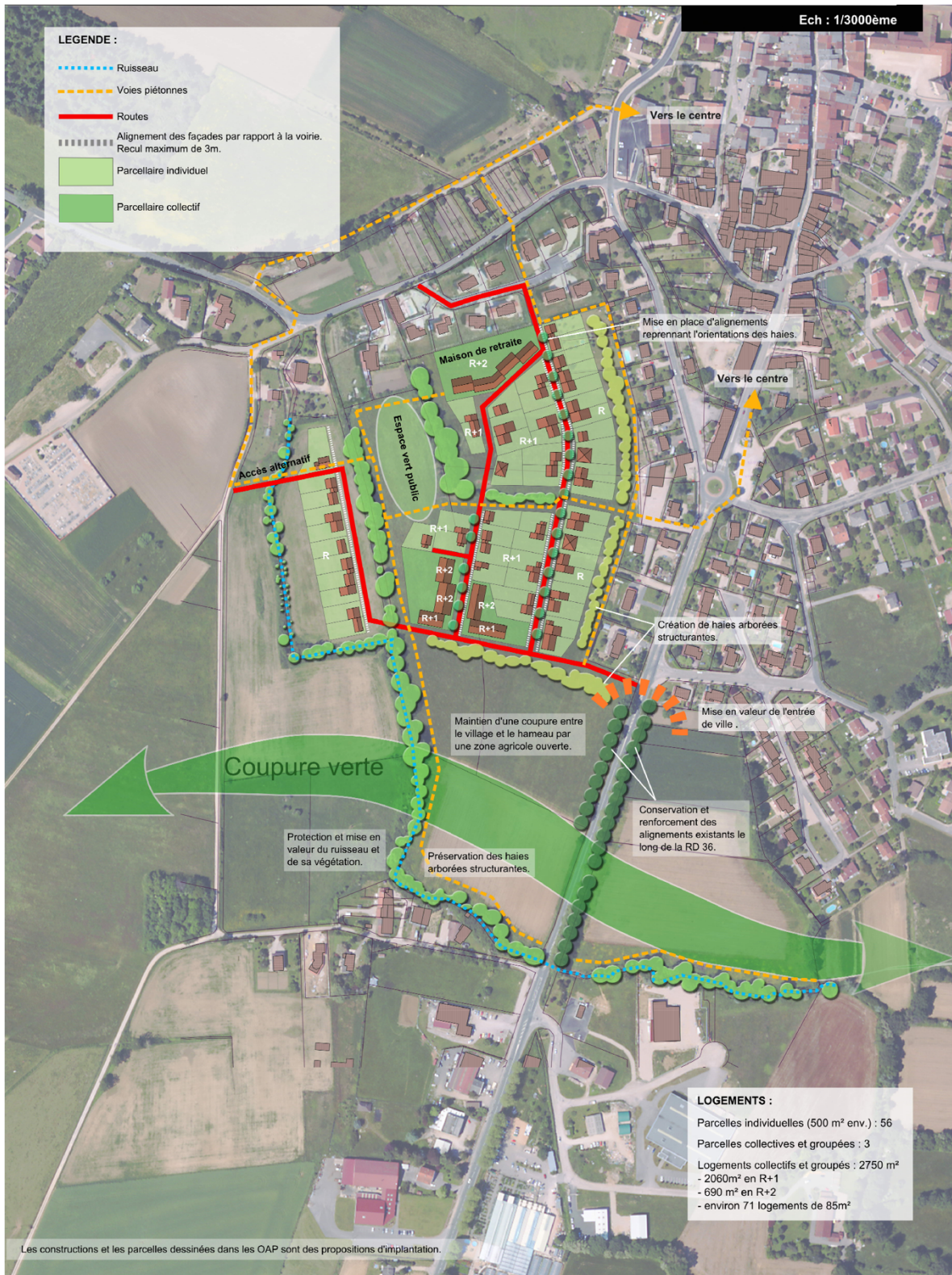
Trois secteurs sont soumis à OAP. Il s'agit :

- secteur n°1 : Bourg Sud-Ouest
- secteur n°2 : Bourg Sud-Est
- secteur n°3 : Bourg Est
- secteur n°4 : Secteur ESCAT (procédure de Déclaration de Projet)
- secteur n°5 : Site industriel, gare Ambronay (procédure de Révision Allégée)





# I. OAP 1 – SECTEUR BOURG SUD-OUEST



## A. Principales problématiques

Le site se positionne en entrée de ville Sud-Ouest par rapport au bourg. Il représente une superficie de 9,1 ha dont l'urbanisation est envisagée à long terme.

De par sa position, le secteur de projet bénéficie de la proximité immédiate du centre-bourg (commerces et services) mais sa localisation en périphérie nécessite un aménagement paysager de transition entre le bourg et les espaces agricoles ouverts.

Le site fait face à des problématiques d'inondabilité. Aussi, le site se trouve en lisière d'une zone humide identifiée par le SAGE, elle correspond au ruisseau qui le traverse. Le ruisseau et ses abords végétalisés seront repérés au titre du L123-1-5 7° du code de l'Urbanisme afin d'assurer sa protection.

## B. Orientations

- Le projet d'aménagement devra suivre les orientations programmatiques suivantes :
- L'urbanisation du site se fera au plus près du bourg. Cela permettra de dégager une coupure verte structurante à l'échelle communale entre le bourg et le hameau des Piques.
- Les haies existantes seront préservées et la végétation en bord de ru sera valorisée. De nouvelles haies périphériques au site seront créées de manière à assurer l'intégration paysagère du projet.
- La zone d'urbanisation future comportera plusieurs accès aussi bien depuis la RD36 que depuis la RD12A. Un accès potentiel au chemin Ouest pourra être envisagé. Le nouveau quartier sera maillé par une trame viaire connectée aux voies existantes
- Il s'agira de créer 130 logements environ dont moins de 50% des emprises foncières seront consacrés à l'habitat individuel. Il sera recherché une diversité de typologies d'habitat (collectifs, individuels groupés et individuels purs) allant de R+1 à R+2, et une diversité de statuts (accession, locatif social...). Compte tenu de la superficie et de l'importance du programme, l'opération d'aménagement d'ensemble comportera a minima deux phases d'urbanisation.
- Les densités minimales à atteindre seront de 14 logements à l'hectare pour l'individuel pur, 25 logements à l'hectare pour l'individuel groupé, et 50 logements à l'hectare pour l'habitat groupé,
- Au sein des nouveaux logements créés, le projet devra comprendre 10% de logements locatifs sociaux. Soit 13 logements sociaux pour le site « Bourg Sud Ouest ».
- Afin de palier à la carence de petits logements sur la commune, un objectif de 10% de T2 dans les logements sociaux sera à mettre en œuvre.
- Une maison de retraite sera à implanter au Nord du site, à proximité immédiate du centre-bourg pour répondre aux besoins liés au vieillissement de la population. D'autres activités et services pourront s'implanter sur le site.
- Par ailleurs, un vaste espace public sera à dégager en cœur d'opération. Il permettra de mettre en valeur l'équipement public (maison de retraite). Cet espace pourra être un bassin de rétention des eaux aménagé de manière à assurer une diversité d'usage public. La gestion des eaux pluviales sera globalement à traiter à ciel ouvert.

## II. OAP 2 – SECTEUR BOURG SUD-EST



### A. Principales problématiques

Le site se positionne en entrée de ville Sud-Est par rapport au bourg. Il représente une superficie de 3,5 ha dont l'urbanisation est envisagée à court terme.

Le secteur de projet se localise dans le prolongement d'une importante zone pavillonnaire à faible densité. Il marque l'entrée de ville depuis la route de Douvres et montre dès lors un rapport sensible à l'intégration paysagère.

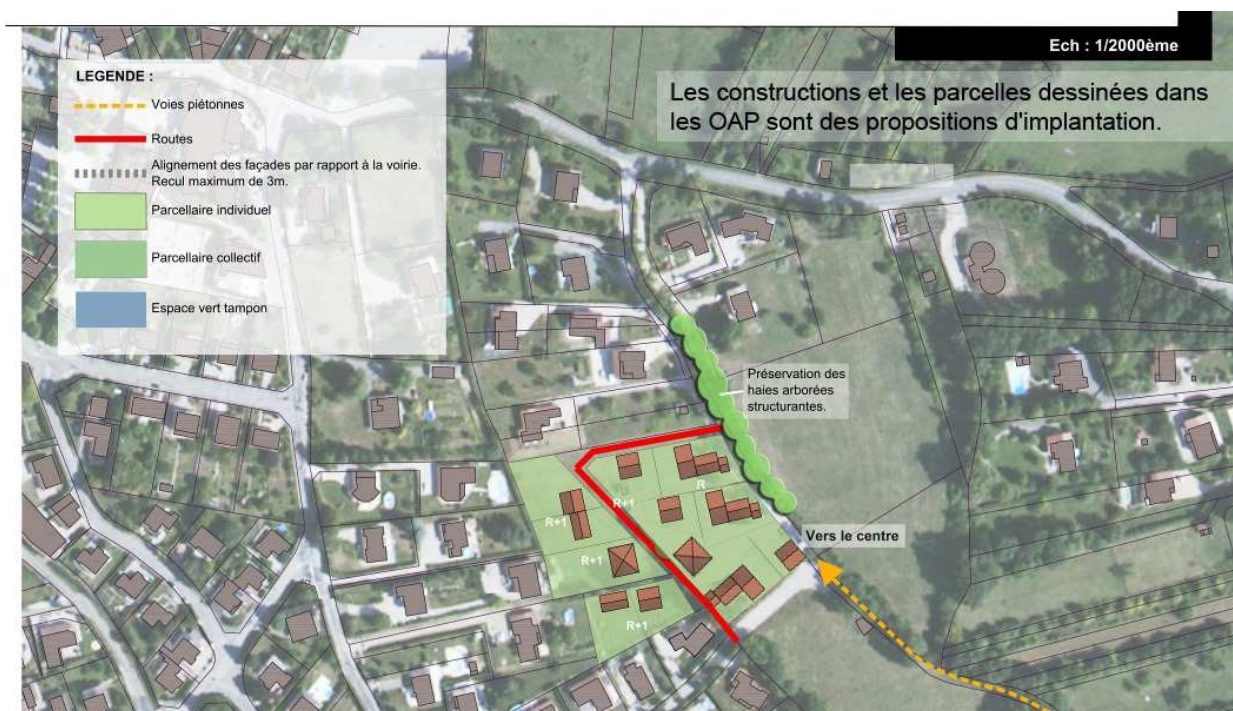
Le site fait face à des problématiques d'inondabilité.

## B. Orientations

Le projet d'aménagement devra suivre les orientations programmatiques suivantes :

- Il s'agira de créer 60 logements environ en garantissant une diversité de typologies d'habitat (collectifs, groupés, individuels purs) et de statuts d'occupation (accession, locatif social). Les logements collectifs viendront définir le rapport de l'opération à la rue de Douvres. Les densités minimales à atteindre seront de 14 logements à l'hectare pour l'individuel pur, 25 logements à l'hectare pour l'individuel groupé, et 35 logements à l'hectare pour l'habitat groupé,
- Au sein des nouveaux logements créés, le projet devra comprendre 10% de logements locatifs sociaux. Soit 6 logements sociaux pour le site « Bourg Sud-Est ».
- Afin de palier à la carence de petits logements sur la commune, un objectif de 10% de T2 dans les logements sociaux sera à mettre en œuvre.
- La place du végétal sera importante. Les espaces publics et collectifs chercheront à gérer les eaux pluviales en surface. Des bassins de rétention des eaux seront aménagés de manière paysagère.
- Les haies existantes seront préservées et la végétation en bord de ru sera valorisée. De nouvelles haies périphériques au site seront créées de manière à assurer l'intégration paysagère du projet. Les rues principales comporteront des noues et des plantations.
- Compte tenu de la topographie, plusieurs belvédères et espaces publics seront créés de façon à ponctuer et animer le site. Le positionnement de ces espaces publics visera à mettre l'opération en contact avec le grand paysage (création de perspective, mise en valeur de petit patrimoine existant sur le site, articulation des opérations de logements collectifs individuels, création d'aire de jeux pour enfants...)
- La zone d'urbanisation future sera accessible depuis la route de Douvres. A terme, un second accès par le Nord-Est permettant une liaison avec les lotissements environnant sera à envisager.

### III. OAP 3 – SECTEUR BOURG EST



#### A. Principales problématiques

Le site « Bourg-Est » représente une superficie de 0,87 ha. Il se positionne dans un environnement pavillonnaire, à proximité du groupe scolaire. Le site participe à la définition de l'enveloppe urbaine du bourg d'Ambronay. Il sera urbanisable à court ou moyen terme.

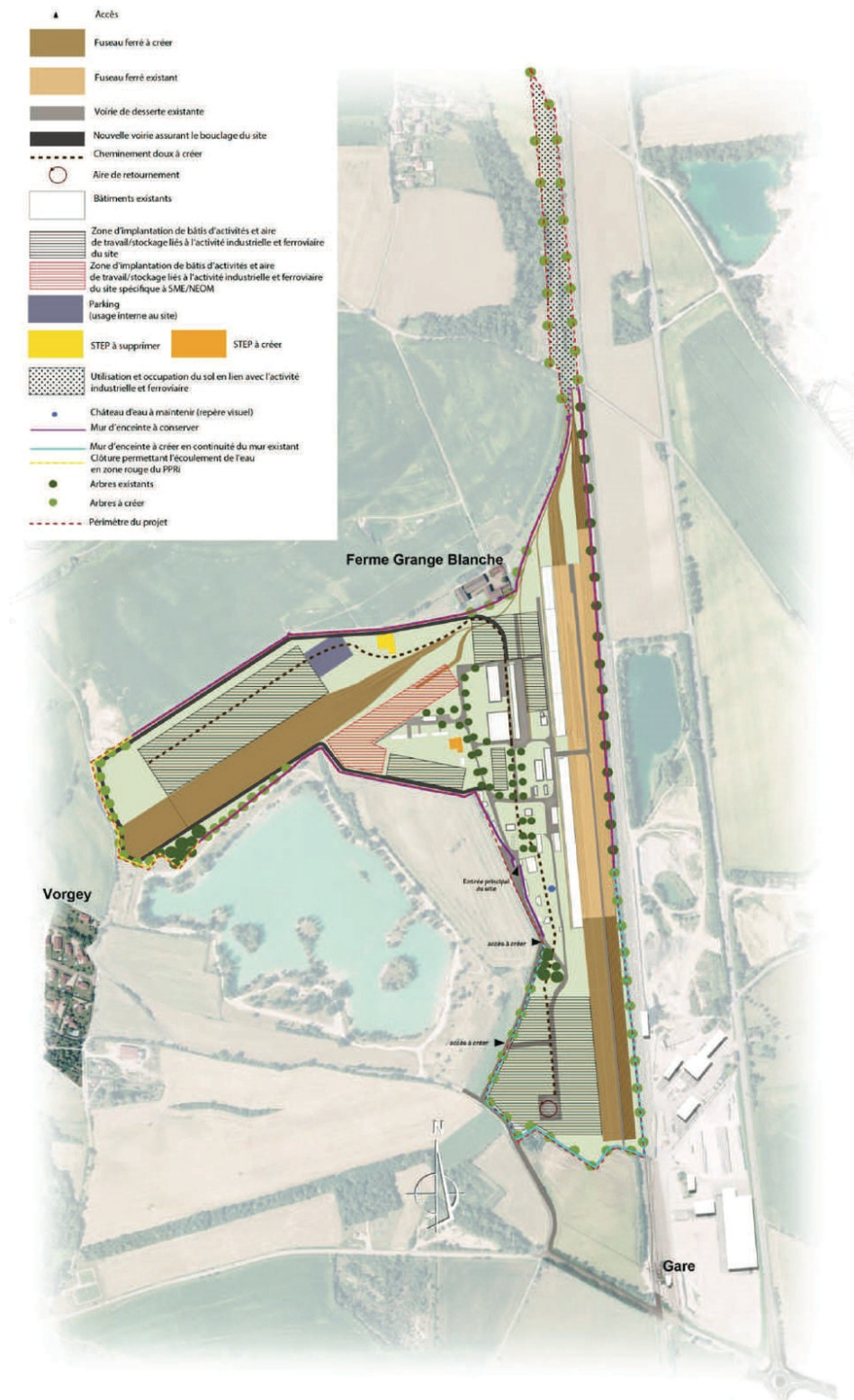
#### B. Orientations

Le projet d'aménagement visera à :

- Créer 12 logements individuels et groupés en RDC et R+1. Les densités minimales à atteindre seront de 14 logements à l'hectare pour l'individuel pur et de 25 logements à l'hectare pour l'individuel groupé,
- Au sein des nouveaux logements créés, le projet devra comprendre 10% de logements locatifs sociaux. Soit 1 logement social pour le site « Bourg Est ».
- Créer une voie nouvelle desservant le cœur du site à partir des voies périphériques existantes,
- Maintenir les haies existantes le long des chemins.

## IV. OAP 4 – SECTEUR ESCAT

La présente OAP doit se lire à travers le plan de composition et les éléments écrits. Ces 2 sources de données sont complémentaires



## A. Principales problématiques

Le périmètre du projet est localisé au Nord-Ouest de la commune, à proximité du hameau du Vorgey, en limite de la voie ferrée Ambérieu-Bourg-en-Bresse. Pour limiter les co-visibilités entre le hameau du Vorgey, la ferme Grange Blanche et le plan d'eau En Rebattey, le projet nécessite un aménagement paysager. Par ailleurs, le patrimoine historique du fort Sarrazin est à signaler à proximité du site. Il induit un périmètre de protection qui conditionne la qualité des aménagements dans un périmètre de 500m. Un périmètre de présomption de prescription archéologique est présent au Sud du site. Ainsi, le secteur impacté devra être préservé de tout affouillement et terrassement.

Le site fait face à des problématiques d'inondabilité. En effet, le Nord-Ouest du tènement est concerné par la zone rouge inconstructible du PPRi. Dans ce secteur, les nouvelles constructions ne seront pas prévues.

Les parcelles localisées sur la pointe Nord du site bénéficient d'une histoire qui justifie leur intégration au périmètre du projet. En effet, il s'agissait d'une ancienne zone de chargement présentant les traces d'anciens embranchements ferrés. Aujourd'hui ces terrains sont en friches et ne sont pas exploités pour l'activité agricole. De plus, le SCoT intègre ce secteur au périmètre du pôle de déconstruction ferroviaire de l'ESCAT.

## B. Orientations

### Typologie des bâtiments et programmation

- La programmation devra prévoir des bâtiments en lien avec l'activité ferroviaire, au démantèlement des trains et aux activités industrielles connexes.
- Historiquement propriété de l'armée, la bande de terrain au Nord du périmètre permettait la manœuvre des trains entrant ou sortant de l'embranchement ferroviaire. Un quai à bestiaux avait également été aménagé. Au regard de son histoire, le tènement au Nord du site sera intégré au périmètre du projet. L'utilisation et l'occupation du sol seront en lien avec l'activité industrielle de l'ensemble du site (en particulier pour la manœuvre et le stockage des trains)
- Le projet devra prévoir des zones libres de construction pour la manœuvre et le stockage de matériaux -Compte tenu des nombreux bâtiments existants (bâtiments d'accueil, bureaux, garages et habitations) il s'agira de conserver et réhabiliter ceux présentant un intérêt architectural et/ou fonctionnel.
- Le projet pourra prévoir des locaux accessoires destinés aux loges de gardiennage en lien avec l'activité du site et de ses installations.
- Les bâtiments industriels présents le long des voies ferrées pourront être conservés pour le stockage et comme masque visuel et acoustique. Pour les nouveaux bâtiments industriels à proximité des voies ferrées, le sens du faitage existant sera conservé.
- Les gabarits des nouveaux bâtiments devront être en harmonie avec le cadre existant. La hauteur maximale des bâtiments dédiés à l'activité industrielle est de 20m hors élément technique en toiture.
- Le mur d'enceinte existant sera conservé comme écran visuel au tissu urbain, à la zone de loisirs et autres sites à enjeu. Il est possible de ne pas conserver l'extrémité Nord du mur d'enceinte existant pour exploiter et accéder à la zone UXfr.
- En zone rouge du PPRi, une clôture permettant l'écoulement de l'eau sera réalisée en continuité avec le mur d'enceinte existant pour clôturer l'ensemble du site. Cette clôture sera doublée d'une structure paysagère (cf-ci-dessous) pour assurer une protection visuelle et sonore.
- En zone blanche du PPRi et au sud du tènement, un mur sera créé en harmonie et en continuité du mur d'enceinte existant pour clôturer la partie Sud du site. Cela contribue à assurer une protection visuelle et sonore du site.

- Les deux polarités relatives à la place d'Armes et à l'ancien Mess devront être affirmées. Elles feront l'objet d'une requalification.
- Construction d'une nouvelle STEP en substitution de la STEP existante pour accueillir les nouvelles activités sur le site.
- Le château d'eau est un élément de repère sur le site, également visible depuis les alentours. De fait, il sera maintenu dans le site.

### **Desserte et déplacements**

- Le site possède déjà un réseau viaire important pouvant supporter le passage de véhicules lourds. Ces voiries seront conservées, notamment pour desservir les principaux bâtiments et hangars au cœur du site.
- Une voie de desserte viendra compléter la voirie existante pour assurer le bouclage de la partie Nord du site
- Une voirie devra être créée pour desservir la partie Sud du projet à partir des voies existantes
- Des aires de retournement seront prévues pour faciliter la giration des camions
- Des circulations piétonnes devront compléter la desserte interne du site et la sécurité des usagers -L'entrée principale du site s'effectue discrètement en retrait de la route départementale reliant les axes majeurs au hameau du Vorgey. Il s'agira de conserver cet accès discret, favorable à l'activité du lieu. Afin de faciliter les flux et d'éviter les conflits d'usage, il s'agira de prévoir deux accès secondaires au Sud du site.
- Au regard des nouvelles activités du site, un parking mutualisé et paysager d'une capacité de 50 places minimum sera réalisé au Nord du site.
- Au Nord-Ouest et au Sud du site, il s'agira de créer des nouveaux fuseaux ferrés en continuité des voies existantes pour permettre l'activité du site.

### **Paysage**

- Les haies existantes seront préservées, notamment le long de la voirie existante et en limite du site. Les végétaux structurants et ornementaux seront aussi préservés au sein du site.
- Une structure paysagère et végétalisée (arbres et haies) viendra doubler la clôture, le mur d'enceinte existant et le mur à créer en continuité du mur d'enceinte de manière à assurer une protection visuelle et sonore. Cela se fera notamment au Nord-Ouest du site proche du hameau du Vorgey, en limite de la ferme Grange Blanche et en limite Sud du site concerné par le périmètre de protection des monuments historiques. Au nord-ouest du site, cette lanière paysagère constituera une zone tampon entre le hameau du Vorgey, et le site du projet.
- -Le passage de la grande faune au Nord sera aussi maintenu et préservé.
- -A l'est du site, le long de l'infrastructure ferroviaire, la haie arbustive existante d'une hauteur de 4 à 5 mètres sera préservée pour limiter l'impact visuel depuis les axes majeurs (RD 1075 et voies ferrées).
- La recherche de ces protections visuelles et sonores devra être recherchée de manière générale sur l'ensemble du site. Afin de renforcer les liens entre le site et le paysage alentour, les haies structurantes créées devront avoir une composition végétale similaire à la trame verte existante.

### **Environnement et risques**

Au Nord-Ouest du site concerné par la zone rouge du PPRI, il s'agira de prévoir une clôture qui n'impacte pas l'écoulement de l'eau.

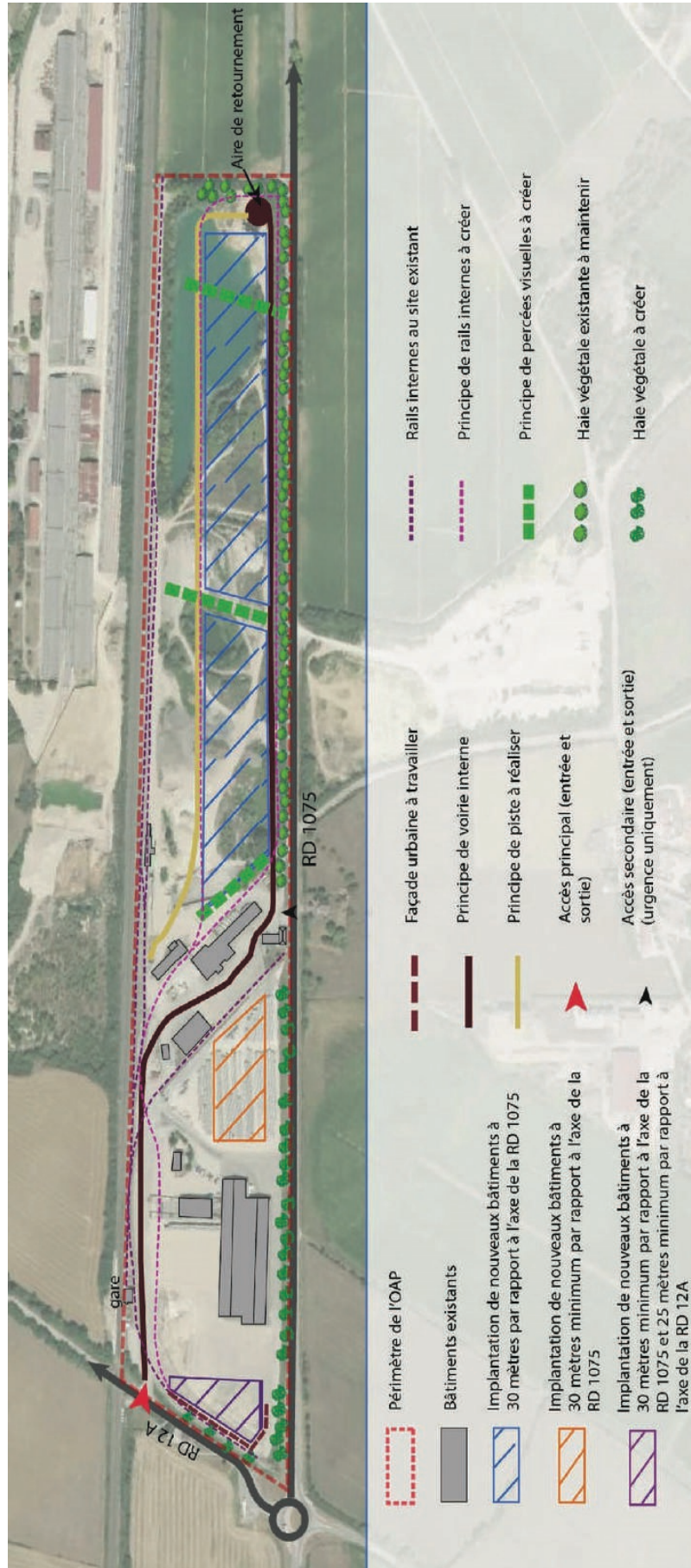
### **Eau potable, assainissement, gestion des eaux pluviales et défense incendie**

- Les installations en eau potable seront remises en état pour accueillir les nouvelles activités.
- Construction d'une nouvelle STEP en substitution de la STEP existante pour accueillir les nouvelles activités sur le site. Les bâtiments devront être raccordés à cette nouvelle STEP interne au site.
- La lutte contre les incendies sera assurée en priorité par le réseau du Syndicat Intercommunal des Eaux de la Région d'Ambérieu (SIERA) et complétée par des réserves individuelles à créer en fonction de l'importance des bâtiments à rénover ou à créer. La défense incendie devra être adaptée à la dimension du projet.
- Les eaux pluviales seront traitées majoritairement par infiltration totale in situ. Leur gestion devra éviter tout risque de transfert de pollution.

### **Communication numérique**

Le secteur devra offrir aux usagers du site un accès aux communications numériques performantes. Dans la zone UXf, Le projet devra donc prévoir des fourreaux externes pour permettre l'alimentation de la fibre.

## V. OAP 5 – SECTEUR SITE INDUSTRIEL GARE AMBRONAY



## A. Principales problématiques

Le périmètre du projet est localisé au Nord-Ouest de la commune, à proximité du hameau du Vorgey, en limite de la voie ferrée Ambérieu-Bourg-en-Bresse. Le secteur est situé à l'Ouest de l'ancien site militaire de l'ESCAT. Il se situe entre la départementale D 1075 et la voie de chemin de fer.

Actuellement au Sud de la zone, se trouvent des activités industrielles et commerciales de stockage de traverses de chemin de fer (bureaux+ stockage de matériaux). Le site se caractérise par une grande diversité de bâtiments issus de la mixité des activités passées et présentes : logistique ferroviaire, extractions de granulats, stockage de déchets inertes...

Le projet visé par la présente OAP a pour objectif l'extension de cette activité au Nord de la zone ; accueil d'activités économiques (usine de construction de traverses en béton, construction d'une plateforme de stockage...).

## B. Orientations

### Typologie des bâtiments et programmation

La programmation des nouveaux bâtiments viendra créer une façade urbaine structurée tout en redessinant les angles du site, marquant en particulier les perceptions depuis le rond-point. Pour cela, la marge de recul sera par rapport à l'axe de la RD 1075 de :

- 30 mètres partie Nord (partie hachurée en bleu sur le schéma) o 30 mètres minimum partie Sud (partie hachurée en orange sur le schéma).
- Par rapport à l'axe de la RD 12A, le recul sera de 25 mètres minimum (partie hachurée en violet sur le schéma), afin de préserver une aération paysagère autour du ruisseau.  
Les structures industrielles qui ne sont plus utilisées pourront être valorisées et ainsi participer à l'identité architecturale du lieu.

L'implantation d'un nouveau bâtiment à l'angle de la RD 22 et de la RD 1075 devra intégrer un aménagement qualitatif de la façade urbaine, afin de soigner les perceptions depuis le rondpoint. Les constructions parallèles à la voie, souligneront l'axe de composition urbaine et engloberont les hangars existants. Cette organisation favorise l'implantation des stocks et des éventuels parkings poids-lourds dans les parties arrière des tènements.

En adéquation avec l'existant, la hauteur maximum des constructions sera de 15 mètres à l'égout du toit. Ces dispositions de hauteur ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques.

### Desserte et déplacements

L'aménagement du secteur s'attache à réutiliser les accès et les voies existantes. Le secteur Sud accueille aujourd'hui un réseau de voiries, utilisées par les véhicules lourds et desservant les principaux bâtiments. Ces voies seront réemployées puis poursuivies le long de la RD 1075 afin de générer une nouvelle trame viaire organisant les flux de desserte selon un axe Nord-Sud et renforçant le caractère structurant de la façade urbaine.

L'accès principal sera identique à l'existant, connecté à la RD 12a à proximité de la gare d'Ambronay. Seul un accès sécuritaire, destiné aux services de secours, sera conservé sur la RD 1075.

Afin de favoriser la logistique ferroviaire, de nouveaux rails seront mis en place en parallèle ou en continuité de ceux existants. Ils desserviront les bâtiments du projet en partie arrière ou le long de la nouvelle voie. Ils pourront être doublés par des pistes facilitant les manœuvres des véhicules de manutention ou des camions.

Des poches de parkings, ouvertes sur la voie interne, pourront être aménagées sur les placettes favorisant ainsi une rationalisation de l'espace et une mixité des usages. Elles seront plantées d'arbres et arbustes afin de valoriser le caractère paysager des abords de la RD 1075.

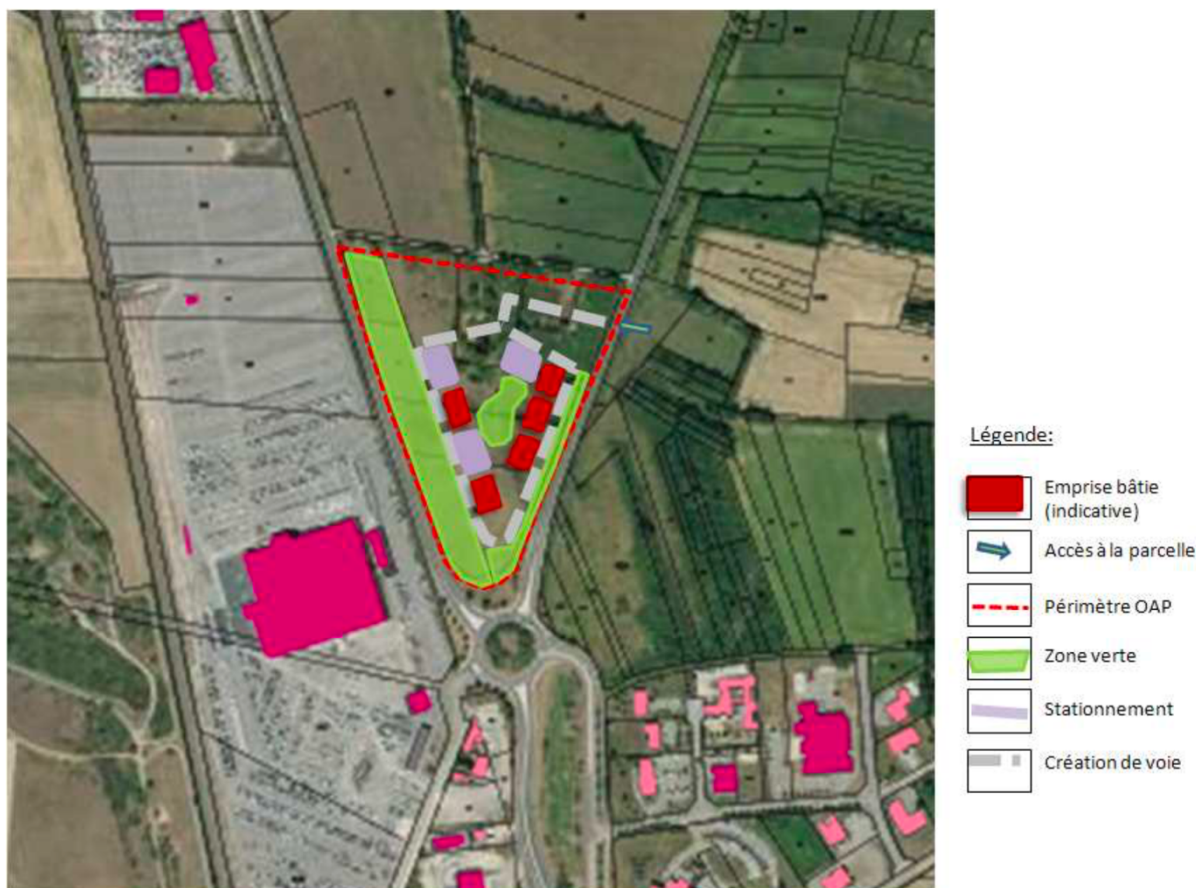
## **Paysage**

Les haies qui encerclent le Nord-Est du site seront conservées, favorisant l'intégration du projet dans le paysage agricole de la plaine de l'Ain.

Au Sud-Est, le merlon longeant la route sera remplacé par des bosquets d'arbres et arbustes, prolongeant de manière discontinue la haie bocagère existante.

Le maintien de fenêtres paysagères, perspectives visuelles dans l'axe des voies secondaires, donnera de la profondeur au projet. Pour cela, la haie existante, sera légèrement ouverte et des dégagements visuels seront réalisés à l'angle des constructions.

## VI. OAP 6 – CHAMP FORÊT



**Schéma de principe indicatif de l'OAP « Champ Forêt »**

(Pour vérifier les numéros de parcelle, se reporter au plan de zonage du PLU)

### Caractéristiques du secteur

#### Contexte urbain

A Sud de la commune, le secteur « Champ Forêt » de l'OAP s'étend en partie Sud des zones urbanisées historiques de la commune et en lien avec les zones d'activités voisines. Il est limité au Nord par un chemin rural, à l'Est par une zone agricole, au Sud par un rond point et une zone d'activités, à l'Ouest par le tissu urbain d'un espace important d'activités. Il est desservi par deux voies à l'Est et à l'Ouest. Ces voies sont relativement importantes et de vocation départementale.

Aujourd'hui, ce secteur Sud de la commune connaît un développement urbain et économique qui reste à être achevé afin d'obtenir une cohérence d'ensemble et de finir le développement de cet ensemble urbain dynamique à vocation économique.

## Objectifs d'aménagement et programmation

Le secteur doit connaître une évolution qualitative au-delà de la situation actuelle d'un grand terrain libre en friche avec une bâtisse en ruine. Son organisation fonctionnelle interne devra être optimisée compte tenu du contexte urbain et environnemental. Les constructions qui y seront réalisées devront veiller à s'intégrer harmonieusement au contexte urbain et architectural des constructions voisines qui offrent une ambiance routière et d'activités environnantes. Ainsi, les grands objectifs d'aménagement et de programmation seront de :

- Créer et valoriser une poche urbaine libre au Sud qui s'intègre à l'existant bâti à l'Ouest et au Sud.
- Améliorer l'accès sécurisé et le stationnement interne au secteur.
- Lier différents morceaux d'un secteur d'activité périphérique et le centre historique.

## Principes d'aménagement – orientation et programmation

### Fonctionnement viaire et espaces publics

Le programme a vocation à organiser les conditions de densification de ce secteur, en limitant son impact sur les réseaux et services urbains et s'intégrant bien harmonieusement à son environnement bâti existant en conservant une qualité paysagère aérée.

En effet, ce programme vise la réalisation d'environ 4000 m<sup>2</sup> de Surface Plancher dans cette zone d'environ 5 hectares.

L'objectif de cette OAP économique est d'apporter aussi une qualité dans le traitement des espaces publics et de stationnement répondant aux besoins de fonctionnement de l'opération.

Le Règlement du PLU de cette zone est à prendre en considération et s'y applique.

Le projet porte sur les propriétés des parcelles ZO : 56.58.59.60.82.84.91.92. Seule une parcelle (ZO : 57) dans l'îlot triangulaire ne fera pas partie du projet opérationnel. Le secteur est limité au Nord par le chemin Champ Forêt à accès contrôlé.

Le programme sur ce site s'orientera vers un projet d'un pôle hôtelier touristique.

Le secteur avait été remembré et sa trace historique foncière avait totalement disparue. La voirie en patte d'oie (RD 1075 et RD 36 : Route d'Ambérieu) existait depuis des siècles, seul le rond-point au Sud avait été aménagé et les alignements d'arbres à l'Ouest disparus à cause de l'élargissement de la route départementale. Une piste cyclable est réalisée le long de la Route d'Ambérieu pour relier la zone d'activités au Sud, au centre de la commune.

Une zone d'activités a été aménagée à l'Ouest autour d'un grand bâtiment et d'un grand espace de stationnement.

Le projet sera mené sur plusieurs phases autour d'un programme d'hôtel, qui pourra être accompagné d'un restaurant-brasserie, d'une salle de séminaire et de conférence, d'une salle de sport et fitness, d'un spa et piscine

Le projet visera à renforcer le développement, le rayonnement et l'attractivité de l'Ambronay et d'offrir une offre touristique et commerciale de proximité.

Il s'appuiera sur la situation géographique au cœur du triangle Lyon / Genève / Bourg-en-Bresse. Il s'inscrit au cœur de la communauté de commune de la plaine de l'Ain et le parc industriel de la plaine de l'Ain. Son positionnement visera à attirer la clientèle de l'Est Lyonnais avec des offres attrayantes en termes de prix.

Le projet répondra :

- à l'essor du tourisme de proximité et l'émergence des courts séjours,
- au besoin de confortement de son offre de tourisme de proximité,
- aux thématiques retenues par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui sont en pleine adéquation avec les atours et les caractéristiques de l'Ain.

Les études préalables ont permis d'opter pour un développement d'un projet planifié 3 phases appelées « socles ».

*Phase 1 : l'Hôtel 4 étoiles*

Cette phase prévoira la construction d'un hôtel 4 étoiles avec un restaurant, un fitness park et une piscine. Cette phase prévoira le développement d'un hôtel d'une enseigne reconnue et intégrée dans un réseau, avec une position de leader. L'avantage majeur est qu'il n'existera pas d'offres comparables dans l'environnement proche. De plus, cette première intégrera la création des trois salles de conférence d'une superficie totale de 150 m<sup>2</sup>.

*Phase 2 : l'Hôtel 3 étoiles et le séminaire*

Cette phase prévoira la construction d'un hôtel 3 étoiles avec une brasserie et un lieu de séminaire. Cette phase prévoira le développement d'un hôtel d'une enseigne reconnue et intégrée dans un réseau, avec une position de leader. Cette enseigne s'inscrira dans une offre commerciale multi segment Affaires et Loisirs. Ce produit contribuera au renouvellement de l'offre existante sur le secteur dans ce segment. Elle s'inscrira en complémentarité de l'hôtel 4 étoiles.

*Phase 3 : le Centre des congrès*

Cette phase prévoira la construction d'un centre des congrès. Cette structure comportera l'avantage du cross selling consistant à proposer à un client intéressé par un produit, un autre produit ou un ensemble d'autres produits complémentaires. Il n'y aura pas de concurrence immédiate au centre des congrès projeté.

Une 4ème phase pourrait évoluer au jour le jour en fonction des résultants des deux hôtels. Elle projettera le développement d'un hôtel sans enseigne, adjoint à une restauration commerciale.

Ces différentes entités pourront fonctionner séparément et simultanément.

## Les principes d'aménagement retenus

Une distance par rapport à l'axe de la RD1075 devra être respectée sur l'ensemble du terrain d'assiette du projet.

La marge de recul des constructions se justifiera par le respect de la faune et de la flore exceptionnel de la prairie sèche du site et la volonté de limiter l'impact des nuisances sonores de la RD 1075 classée « route à grande circulation » sur les habitations.

L'aménagement du secteur « Champ Forêt » devra être marqué par plusieurs principes forts :

- La création d'un mail piéton de desserte interne pour l'accès du public des différents équipements du
- site,
- la création de voirie circulante de desserte interne du site,
- la création d'un tronçon d'insertion dans le périmètre du projet pour entrer et sortir sur la RD36: pas de débouché immédiat sur les RD.
- le traitement la bande des 75 mètres liée à l'amendement Dupont et à la ZNIEFF : respect de l'environnement faunistique et floristique : mise en valeur de la prairie sèche et du milieu boisé sensible en cœur de site et la création de corridors vert.
- la délimitation foncière par un traitement paysager des franges (masque végétal, alignement d'arbres, haies...).
- et l'optimisation de la consommation foncière à assurer afin d'utiliser au maximum l'espace disponible dans la marge de recul de la RD1075,
- traitement du lien avec le rond-point en ouvrant la vue vers le cœur du site.

Le programme de l'opération se fondera sur 3920 m<sup>2</sup>, entraînant une activité économique créatrice d'emplois sur la commune

### Les accès

Aucun accès direct des parcelles ne sera réalisé sur la RD1075. L'accès au pôle hôtelier se fera depuis la RD36 via l'aménagement d'un tronçon d'insertion de tourne à gauche (réalisé par l'aménageur).

Une voirie circulaire interne sera aménagée afin de distribuer et d'organiser à l'intérieur du site les flux entrants « visiteurs » (qui se dirigeront vers les stationnements publics via la branche sud-est de la voirie circulaire) et les flux entrants « professionnels ». L'ensemble des flux sortants emprunteront la voie au nord afin d'accéder via le tronçon d'insertion à la RD 36 à l'Est ;

Aucun accès sur le giratoire d'intersection de la RD1075 et RD36 au sud du site ne sera réalisé.

### Les déplacements

Le plan de composition s'attachera à créer des circulations dans le respect du paysage du site et de son environnement.

Le stationnement sera rationalisé pour permettre une mixité des usages et des extensions extérieures possibles à l'occasion de manifestations. Le stationnement visiteurs voitures et cars reposera, quant à lui, sur la zone goudronnée actuellement. Leurs limites paysagères seront traitées permettant de rendre discrète la voiture, et offrant un caractère paysager.

Ce parcours cycles crociera le mail bocager et le parvis des équipements qui centraliseront tous les flux doux dissociés des automobiles.

## **La zone de bruit des infrastructures**

Le Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation classe la RD 1075 en 3ème catégorie. Ces caractéristiques de la contribution sonore de la voie servent de base au classement sonore et à la détermination de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, et sont évalués en règle générale à un horizon de vingt ans.

En conséquence, le site est concerné par une bande de 75 mètres depuis la RD1075 du fait des nuisances sonores que la voie génère. Cependant, un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs n'est pas imposé pour ce type d'infrastructure.

Des mesures d'isolation acoustique contre le bruit extérieur s'appliqueront aux bâtiments à construire dans ces secteurs. La protection des riverains dans ce cadre constituera ainsi l'un des enjeux majeurs du projet.

Dans les dimensionnements du projet, la très grande proximité du projet avec la RD 1075 projet n'autorisera aucune construction de type logement en bordure de la voie. Le risque de nuisance en période diurne (pour des bâtiments tertiaires avec activité en journée uniquement) est important et cette possibilité devra être étudiée au regard des niveaux sonores du site, des implantations et hauteurs de construction envisagées. Cependant, la compatibilité sera possible au regard des rythmes de chaque fonction (journée et semaine pour le tertiaire - généralement soir et week-end pour l'équipement public) et d'un recul nécessaire à offrir aux constructions et notamment aux hôtels.

Dans la limite d'une hauteur de construction de R+1 ou R+2, le projet sera dimensionné pour assurer la protection acoustique de cette zone.

## **Le patrimoine naturel conforté**

Le patrimoine naturel existant sera un atout pour l'aménagement de l'équipement et du futur pôle hôtelier. La zone naturelle sera mise en valeur pour constituer le cœur de l'aménagement du quartier site.

Le milieu boisé sensible au nord du site devra être préservé. Il sera traversé par la voie de desserte du site.

Une voie de typologie 1X1 voie.

La haie qui marque la limite du site au nord sera maintenue comme limite verte au secteur.

Un corridor vert Est-Ouest devra être conforté par le projet qui lui adjoint un bassin de rétention paysager. Le traitement de la limite sud, au niveau du giratoire, avec le site sera constitué d'une bande végétalisée qui laisse entrevoir l'intérieur du pôle hôtelier.

Les grandes continuités écologiques Nord-Sud et Est-Ouest seront maintenues et confortées. Ainsi la ZNIEFF ne devra pas être impactée par le projet. La ZNIEFF et l'ensemble du projet s'inscrivent dans un corridor écologique qui remonte depuis Ambérieu et le grand paysage de l'Est (montagnes) du sud du giratoire. Les vues sur le grand paysage à l'Est que constituent les montagnes doivent être préservées, de même que celle sur les champs au Nord et sur le village.

### **Le parc de stationnement paysager**

Les parcs de stationnement seront intégrés totalement dans le paysage. Grâce aux haies bocagères, les voitures et les cars (situés en grande partie au nord et à l'Est du site) seront intégralement masqués.

Les stationnements se situeront immédiatement à l'entrée du site, afin de limiter l'impact des circulations motorisées sur le site, lui conférant ainsi une quiétude recherchée par ses utilisateurs (touristes...).

Les stationnements les plus éloignés seront en revêtement terre/ pierre pour réduire l'imperméabilisation du site et donc améliorer l'infiltration des eaux de ruissellement. Un dispositif de noues paysagères devra conduire les eaux de ruissellement vers le bassin paysager en cœur de site.

### **L'ouvrage de rétention**

Au cœur du secteur de projet, un plan d'eau paysager devra accueillir toutes les eaux pluviales de ruissellement lors des épisodes pluvieux. En effet, si le niveau d'eau du bassin fluctue, il disposera en son centre d'une zone toujours en eau qui enrichit l'écosystème d'une faune aquatique permanente et notamment de poissons qui empêchent le développement des larves de moustiques.

La contiguïté de ce nouvel écosystème avec la zone naturelle protégée permettra à l'écologie de ces deux ensembles indépendants de se renforcer mutuellement.

Ce paysage naturel planté offrira un cadre naturel aux spectateurs et aux usagers du site.

### **La trame verte et bleue**

Le projet ne devra avoir aucun impact sur la trame verte et bleue définie dans le cadre du SCoT. Ainsi, le projet n'affectera pas la préservation ou la remise en état des continuités écologiques.

### **La qualité de l'urbanisme**

Ambronay se situe dans un paysage ouvert, agricole avec de vastes espaces parsemés de constructions agricoles ou d'habitations. Au fur et à mesure que l'on s'approche d'Ambérieu, un paysage périurbain s'est développé le long de la D1075, avec des bâtiments et zones d'activités qui participent à la banalisation du paysage.

Le site de Champ-Forêt devra s'inscrire dans cet espace, au cœur de l'agglomération, en entrée d'Ambronay.

## **L'organisation générale**

La marge de recul imposée aux constructions par rapport à l'axe de la RD1075 devra être respectée.

Le plan masse du pôle hôtelier devra concilier écologie, compacité et économies de moyens. Le projet devra être l'aboutissement d'une réflexion urbanistique à l'échelle du quartier pour permettre la création d'un équipement touristique, rendant possible le développement d'hôtels et d'espaces de réception, en proximité de la prairie sèche située dans l'espace naturel à préserver.

Dans ce sens et avec pour support un environnement immédiat très marqué l'activité économique, le plan masse du projet devra s'inscrire dans une réflexion urbaine plus large portant sur la réorganisation et le développement de l'entrée sud de la ville.

Le pôle hôtelier s'intégrera dans une zone d'activités sans cohérence d'ensemble et traversée par des infrastructures lourdes. Le projet devra devenir, dans le secteur, une référence sur tant sur le plan architectural, urbain, paysager et environnemental. Celui-ci devra être un îlot destiné à une opération unique pour un équipement touristique de rayonnement très régional, voire nationale.

Le pôle hôtelier devra faire couture entre cette entrée de ville fortement marquée par l'activité et le cœur de village d'Ambronay au Nord-Est, deux territoires qui jusqu'à l'or qui vivaient en déconnexion.

Ainsi, l'utilisation des espaces situés entre la limite Est de la ZNIEFF et la RD36 permettra une optimisation de la consommation foncière et donnera un caractère urbain à la façade de cette route départementale en s'attachant à la qualité paysagère du site. La piste cyclable le long de RD36, la voirie et les stationnements paysagers et circonscrits ainsi que le bassin paysager s'inscriront donc dans ce caractère urbain et à la fois rural voulu et permettront une transition urbaine plus douce entre la zone d'activité et le village d'Ambronay plus au Nord.

## **L'insertion du site**

La valorisation de la prairie sèche le long de la RD1075 départementale devra faciliter l'intégration du projet dans le paysage laissant apparaître l'équipement touristique en arrière-plan. De même la préservation des arbres isolés au sud de la parcelle et la bande végétale (pelouse) en bord de giratoire permettront de ne pas masquer l'équipement et renforceront l'ambiance agro-naturelle du projet.