
PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU

Commune d'Ambérieu-en-Bugey

4. ÉTUDE «ENTRÉE DE VILLE»

Signature et Cachet

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil municipal du 12 Juillet 2019



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

1. SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	4
2. INTRODUCTION	5
3. ANALYSE DU SITE	6
1. La situation géographique du site.....	6
2. Le contexte urbain et paysager.....	7
2.1. Justification par rapport aux objectifs du PLU et du SCOT.....	8
2.2. Le contexte paysager.....	10
2.3. Les perceptions du site.....	11
2.4. L'environnement architectural.....	12
3. Le contexte écologique du site.....	14
3.1. La ressource en eau.....	14
3.2. La biodiversité.....	15
3.3. Les risques et nuisances.....	16
3.4. Le climat, l'air et l'énergie.....	17
4. Les Servitudes d'Utilité Publique.....	17
4.1. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT1).....	17
4.2. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT2).....	17
4.3. Servitudes relatives aux relations aériennes (T5).....	18
4.4. Classement sonore des infrastructures.....	19
4.5. Transport de matières dangereuses.....	20
4.6. Risque d'inondation.....	20
4. LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	21
5. LES ORIENTATIONS DU PROJET URBAIN	23
1. Les principes d'aménagements.....	23
1.1. Parti d'aménagement :.....	23
1.2. Déplacement et accessibilité.....	24
1.3. Paysage et environnement.....	25
1.4. Urbanisation.....	26
2. Les orientations concernant les nuisances et la sécurité.....	28
2.1. Au regard des nuisances.....	28
2.2. Au regard de la sécurité.....	28
2.3. Au regard des risques d'inondation.....	29
3. Les orientations concernant l'intégration paysagère et environnementale.....	29
4. Les orientations concernant l'urbanisation.....	30

2. PRÉAMBULE

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme prévoit qu'en « dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de [...] soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

L'article L.111-7 précise que :

« Cette interdiction ne s'applique pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Cette étude vise à définir des règles retranscrites dans le PLU autorisant l'aménagement de l'entrée de ville d'Ambérieu-en-Bugey répondant à trois préoccupations majeures :

- Contrôler et limiter des nuisances comme le bruit ou la pollution ;
- Améliorer la sécurité routière ;
- Prendre en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

3. INTRODUCTION

La RD77e et la RD1075 traversant la ville d'Ambérieu-en-Bugey sont classées Routes à Grande Circulation par le décret n°2009-615 du 3 juin 2009.

En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-6, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre des voies sur une profondeur de 75 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité d'aménagement et de construction à la mise en oeuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, que des accès et de la sécurité.

Cette étude vise à analyser l'ensemble du périmètre concerné par l'application des dispositions de l'article L.111-6 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RD77e et de la RD1075 pour le secteur concerné.

Le projet envisagé vise à l'extension de la zone de la Porte du Bugey (avec un phasage à court terme de la zone de la Vie du Bois) et l'accueil d'équipements dans sa partie Sud.

La mise en valeur de la façade Ouest de la ville conforte une ambition à deux échelles :

- Consolider l'aire de rayonnement commercial et économique de la ville d'Ambérieu-en-Bugey, en particulier son pôle commercial Ouest (élargie sur plusieurs bassins de vie voire au-delà du territoire du SCoT),
- Concourir à la reconfiguration urbaine du triangle d'activités en transférant les commerces qui y sont inclus dans le secteur de projet.

Il s'est avéré, lors des réflexions de mise en valeur, que pour que la zone soit aménageable dans de bonnes conditions, **son périmètre devait être optimisé**. A cet effet, une étude relative à l'Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme doit être menée pour **réduire la zone inconstructible de 75 mètres à 25 mètres par rapport à l'axe de la RD77e et de 75 mètres à 35 mètres par rapport à l'axe de la RD1075**.

Cette étude accompagne le dossier d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Ambérieu-en-Bugey.

Elle fait par ailleurs l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « OAP Ouest RD 1075 ».

4. ANALYSE DU SITE

urbaine d'ampleur à moyen terme du secteur

1. LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU SITE

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)

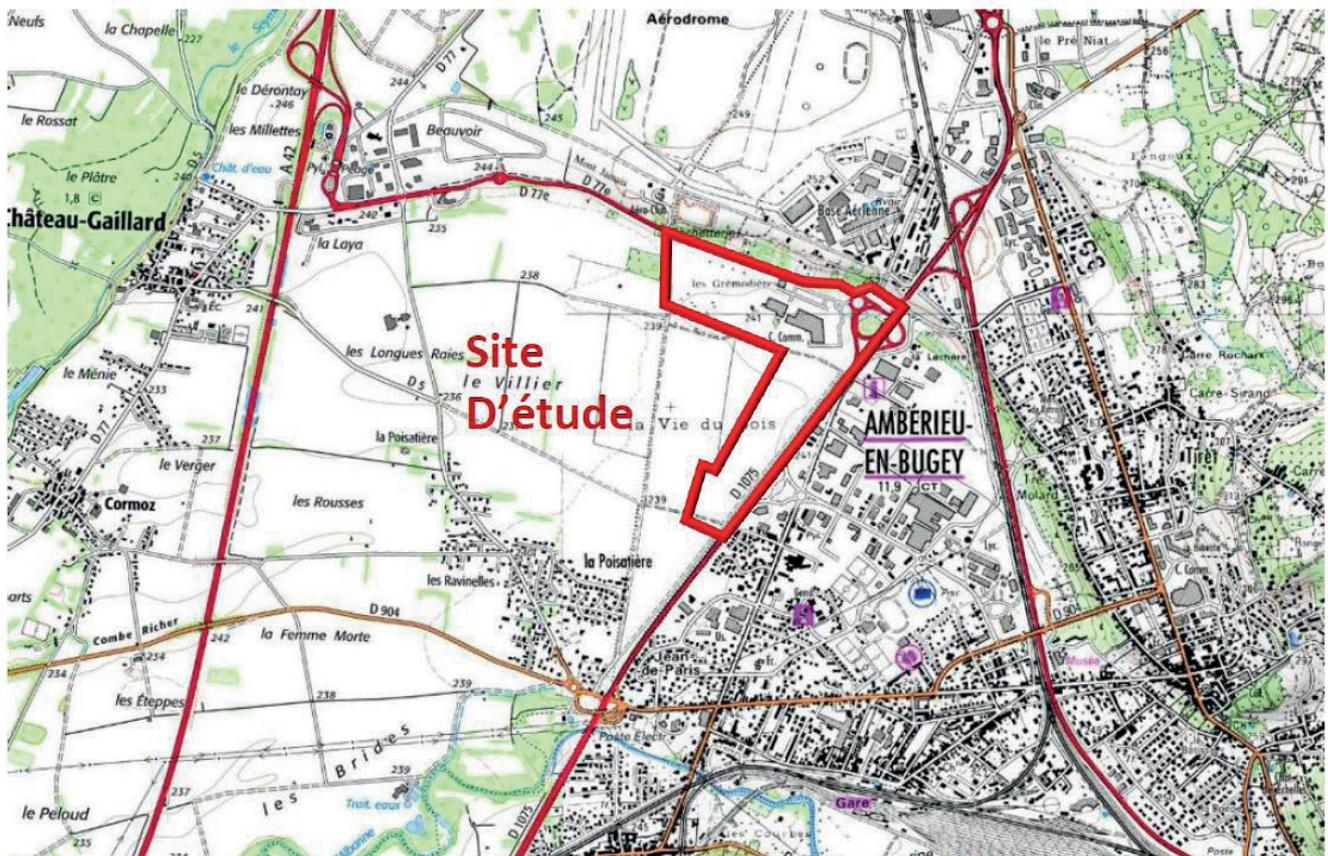
D'une surface d'environ 49 hectares, le site fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « OAP Ouest RD 1075 » dans le PLU. Ce site stratégique, de par son accessibilité aisée et son positionnement présente un potentiel d'extension pour l'activité économique.

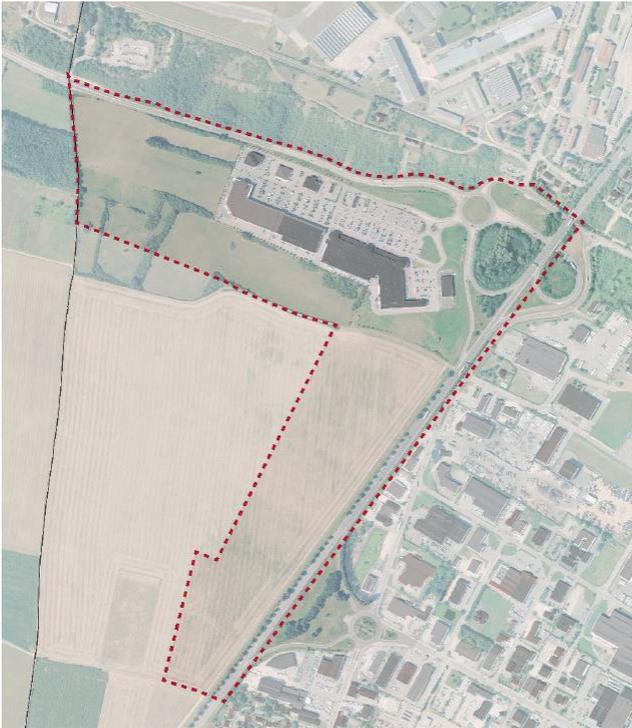
Son aménagement est lié à la recomposition

du Triangle d'activités, accueillant actuellement des activités commerciales, artisanales et industrielles : reconfiguration complète de ce secteur, en lien avec le projet de nouvelle zone à vocation économique («opération à tiroir »).

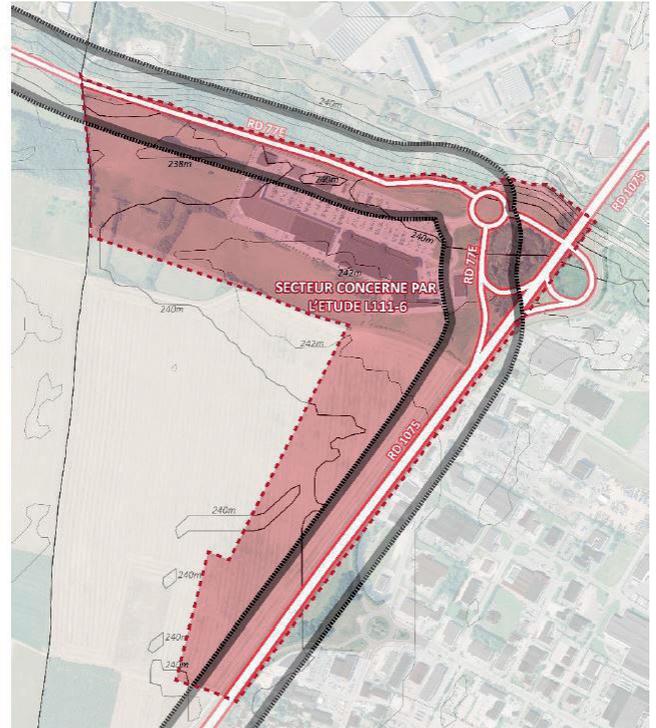
L'extension Ouest d'Ambérieu-en-Bugey **permet de développer une offre commerciale en façade qui prolonge celle existante** et conforte la nature de boulevard urbain et d'entrée de ville le long de la RD 1075.

Au-delà de cette façade une offre **mixte PMI/PME artisanat est développée** dans un cadre de qualité intégrant une interface paysagère, « urbaine » à l'Ouest de la RD1075 et de l'espace commercial, « agri-naturelle » sur les autres limites. Cette offre a vocation à accueillir certaines des activités économiques situées **dans l'enveloppe urbaine actuelle, sur des espaces amenés à se résidentialiser progressivement.**





Localisation du site d'étude



Site d'étude et périmètre d'inscriptibilité de 75m lié aux RD77e et 14075

2. LE CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGER

Le site s'inscrit dans la plaine de l'Ain, au pied du contrefort des Monts du Bugéy, 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 cote qui 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 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 plate-forme 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.

2.1. Justification par rapport aux objectifs du PLU et du SCOT

L'OAP « Ouest RD 1075 », s'inscrit dans la continuité des objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU, à savoir **ménager des capacités de développement économique et commerciale attractives et fonctionnelles et de retravailler un axe plus urbain et sécurisé, trait d'union entre l'extension Ouest et le reste de la ville.**

Le choix de développement sur ce site répond à l'ambition du SCOT BUCOPA de « conforter le pôle commercial Ouest d'Ambérieu, en accueillant de nouvelles implantations favorisant la diversification de l'offre existante, en complémentarité avec celle déjà présente en centre-ville. » Sur le site en tant que tel, le DOO et le DAAC du SCOT BUCOPA énoncent les dispositions suivantes :

- « Favoriser les liens urbains (mobilier, signalétique, traitement des espaces publics) et liaisons douces entre les espaces marchands du secteur ouest d'Ambérieu et avec les espaces d'activités en vis-à-vis de la RD1075.
- S'inscrire dans un objectif de densification notamment via l'intégration des stationnements en ouvrage et l'emploi de formes architecturales compactes.
- Améliorer l'insertion paysagère des équipements commerciaux (végétalisation, qualité du bâti, matériaux de construction et revêtement).
- Valoriser les déplacements doux au sein et vers le secteur ouest en aménageant des cheminements sécurisés.
- Desservir efficacement le secteur par un service de transport collectif. »

Les principes d'aménagement du secteur de l'OAP «Ouest RD 1075 », répondent donc aux objectifs du PLU et SCOT suivants :

- **Organiser et phaser le développement urbain, économique et commercial du pôle d'Ambérieu-en-Bugey.**
- **Permettre la valorisation écologique et paysagère en entrée/ traversée d'agglomération et connecter ce nouveau morceau de ville aux trames écologiques, paysagères et de déplacements à renforcer sur la ville d'ici 2030.**
- **Faciliter et sécuriser les déplacements et les accès entre la RD1075, la RD77e et le tissu urbain d'Ambérieu-en-Bugey.**
- **Affirmer la vocation de cluster de cet espace pour y accueillir entreprises, espaces de co-développement et d'expérimentation...**
- L'aménagement du site devra être accompagné d'un traitement éco-paysager de la lisière dans les conditions visées précédemment, et intégrera les prescriptions visant à protéger la ressource en eau potable actuelle et future telle que définie dans l'action 4.07 du SAGE de la basse Vallée de l'Ain.

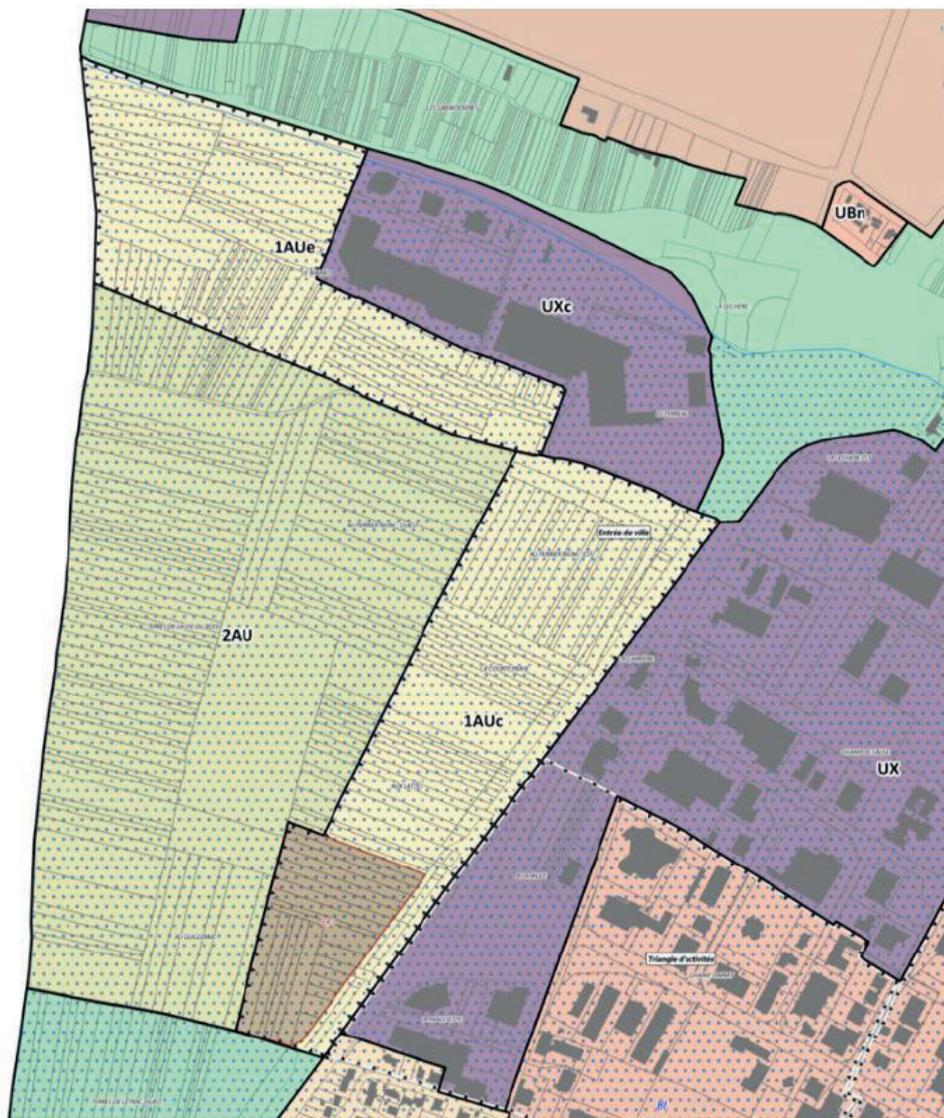
Il est à noter que l'aménagement de ce site va nécessiter :

- Une requalification en profondeur de la RD1075 et de ses abords (viaire et urbaine), ainsi que l'aménagement d'un carrefour urbain à l'intersection avec la RD 1075, assurant la continuité formelle et fonctionnelle entre la ville constituée et son extension Ouest.
- Une structuration de l'entrée de ville depuis la RD77e qui présente une qualité paysagère et une coupure écologique d'intérêt qui permet de faire la liaison entre les pelouses sèches au Nord et l'espace agricole au Sud.

Rappel des objectifs des dispositions réglementaires

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ambérieu en Bugey, le site d'étude est couvert par 3 zones :

- **Zone UXc** qui correspond à la zone commerciale Porte du Bugey, où se localisent les Grandes et Moyennes Surfaces commerciales de la ville. Il y est visé le maintien et le développement limité des commerces de plus de 1000m² de surface de vente autorisés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- **Zone 1AUc** qui permet de limiter les destinations des implantations aux équipements publics et d'accueillir le développement commercial (localisation préférentielle des commerces de plus de 300 m² de surface de vente).
- **Zone 1AUe** qui permet le développement d'activités économiques non commerciales (hors commerce de gros) et de service au Sud de la RD77e. Nécessaire au renouvellement urbain de la zone du Triangle d'Activités, la zone 1AUe favorisera le transfert des activités actuellement présentes le long de l'avenue Léon Blum.



Extrait du plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme d'Ambérieu en Bugey

2.2. Le contexte paysager

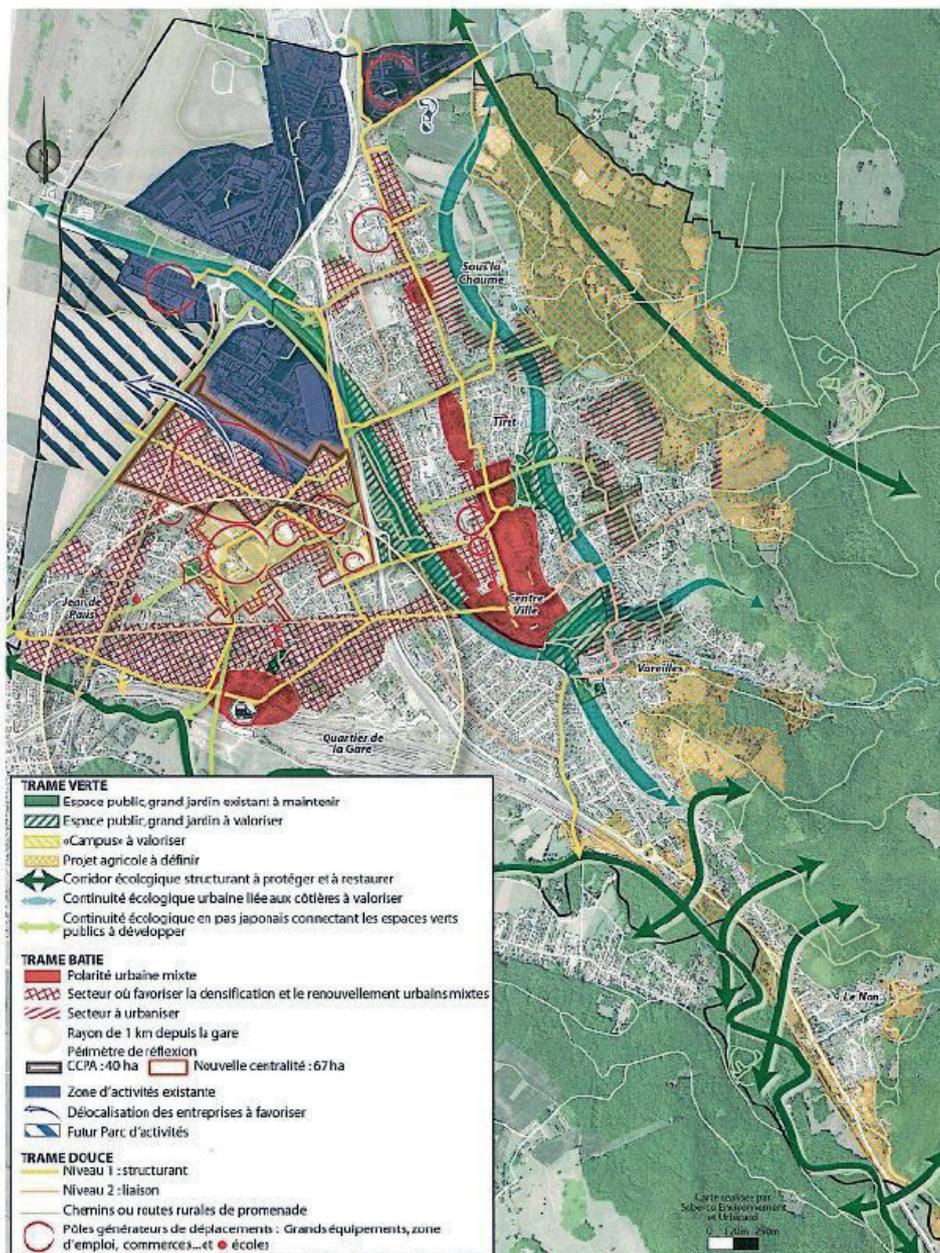
La zone d'étude est limitée à l'Est par la bordure montagneuse des Monts du Bugéy et à l'Ouest par la plaine de l'Ain. Situé à proximité du piémont, le secteur étudié pour l'implantation de la ZAC surmonte légèrement la plaine de l'Ain (225 NGF). La zone est essentiellement dédiée à l'activité agricole recoupée par des chemins d'exploitation. Localement au Nord-Est, une zone commerciale est actuellement implantée. La morphologie en méandres souligne la faible pente du terrain depuis l'Est vers l'Ouest.

Enjeux

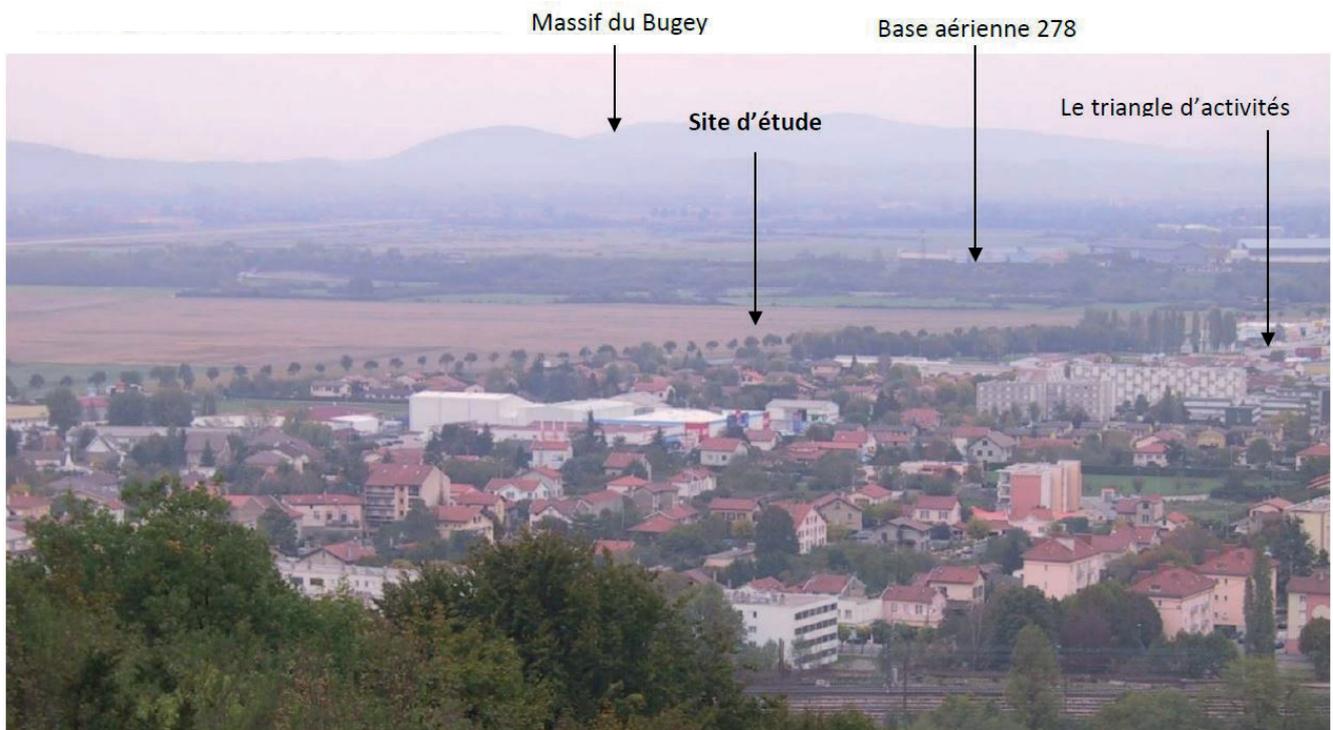
Les aménagements et constructions à accueillir sur le site relèvent d'un enjeu paysager important puisque les bâtiments qui s'implanteront sur l'extension bénéficieront de l'effet de vitrine et à ce titre reflèteront l'image de la commune et du territoire.

Une attention particulière devra donc être portée sur l'architecture des futurs bâtiments. Celle-ci devra veiller à s'insérer de manière qualitative dans le respect de la typologie traditionnelle du bâti par ses formes, ses couleurs et ses matériaux.

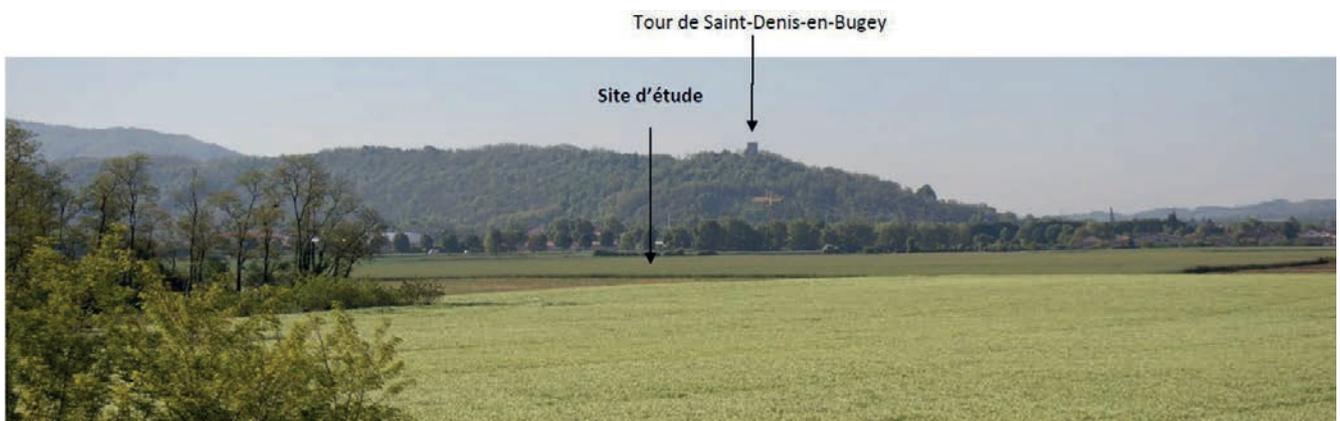
STRATEGIE GENERALE D'AMENAGEMENT (PADD)



2.3. Les perceptions du site



1/ Vue depuis le tour de Saint-Denis-en-Bugey



2/ Vue depuis la route D77e



Vue depuis la route D1075 vers le Nord et le centre commercial Porte du Bugey



Vue du secteur de projet depuis la RD 1075



Abords de la RD1075 vers le Nord



Vue du secteur de projet depuis la sortie du rond-point de la Base Aérienne

2.4. L'environnement architectural

L'environnement Ouest du secteur est agricole et non construit.

L'architecture présente sur le site se compose principalement de hangars, d'entrepôts et de grandes surfaces commerciales.

A l'Est de la D1075, se trouve le triangle d'activités, artisanales et commerciales, qui fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain.

Un projet de ZAC « La vie du Bois » est en cours dans le périmètre de l'étude d'entrée de ville.



Au Nord, la zone commerciale existante, porte du Bugey, une architecture de grandes surfaces et de grands linéaires.



Au Sud, une architecture de quartier résidentiel.



A l'Est, une architecture de zone artisanale, de zone de service et de stockage sans intérêt architectural

Enjeux :

Ces formes périurbaines ne constituent pas un environnement très qualitatif.

Le projet veillera à offrir une plus grande cohérence pour articuler la mixité d'usage du site en lien avec le développement d'activités et d'équipements publics sur le site ainsi qu'une plus grande qualité des constructions et des aménagements.

3. LE CONTEXTE ÉCOLOGIQUE DU SITE

3.1. La ressource en eau

Aucun captage d'eau potable n'est identifié sur le site d'étude mais il est concerné par une ressource stratégique future. De plus, une interconnexion doit être mise en place avec les gestionnaires voisins de la ressource, en particulier à l'Ouest de la commune, afin de sécuriser l'alimentation en eau potable du territoire. En outre, le site d'étude s'inscrit en amont hydraulique des cours d'eau. Une vigilance doit donc être portée sur la préservation de la qualité des eaux :

- Le secteur de niveau 3 recouvre l'ensemble de la vallée de l'Albarine et notamment les zones urbaines de la gare et Jean-de-Paris ainsi que le secteur d'urbanisation future de Porte du Bugey. Le SAGE encadre les possibilités d'aménagement dans ce secteur en autorisant la densification des zones urbaines existantes (disposition 4-06) et en définissant les conditions d'aménagement de la ZAE de la Vie du Bois:
 - Démonstration de l'impossibilité d'urbaniser sur un autre secteur, de densification de l'urbanisation existante ou de réhabilitation des sites abandonnés (disposition 4-06) ;
 - Définition, dans les documents d'urbanisme, des modalités d'urbanisation envisagées pour permettre la préservation de la ressource sur les plans qualitatif et quantitatif (disposition 4-06) ;
 - Limitation des possibilités d'implantation d'activités présentant un risque pour la ressource en eau souterraine dans les zones stratégiques pour l'alimentation en eau potable actuelle et future (Disposition 4-07) ;
 - Séparation a minima des réseaux d'eau en trois réseaux pour les nouveaux sites d'activités situés dans les zones stratégiques pour l'alimentation en eau potable future : réseau eaux usées, réseau eaux pluviales de voirie et réseau eaux pluviales de toiture (Disposition 4-15).

Le site d'étude est desservi par l'assainissement collectif et la station d'épuration dispose d'une capacité résiduelle suffisante pour traiter les effluents supplémentaires générés par le développement envisagé. Néanmoins, le réseau de collecte est unitaire. De plus, plusieurs points de rejets du réseau de collecte des eaux pluviales de la commune sont identifiés le long de la RD1075.

Enjeux :

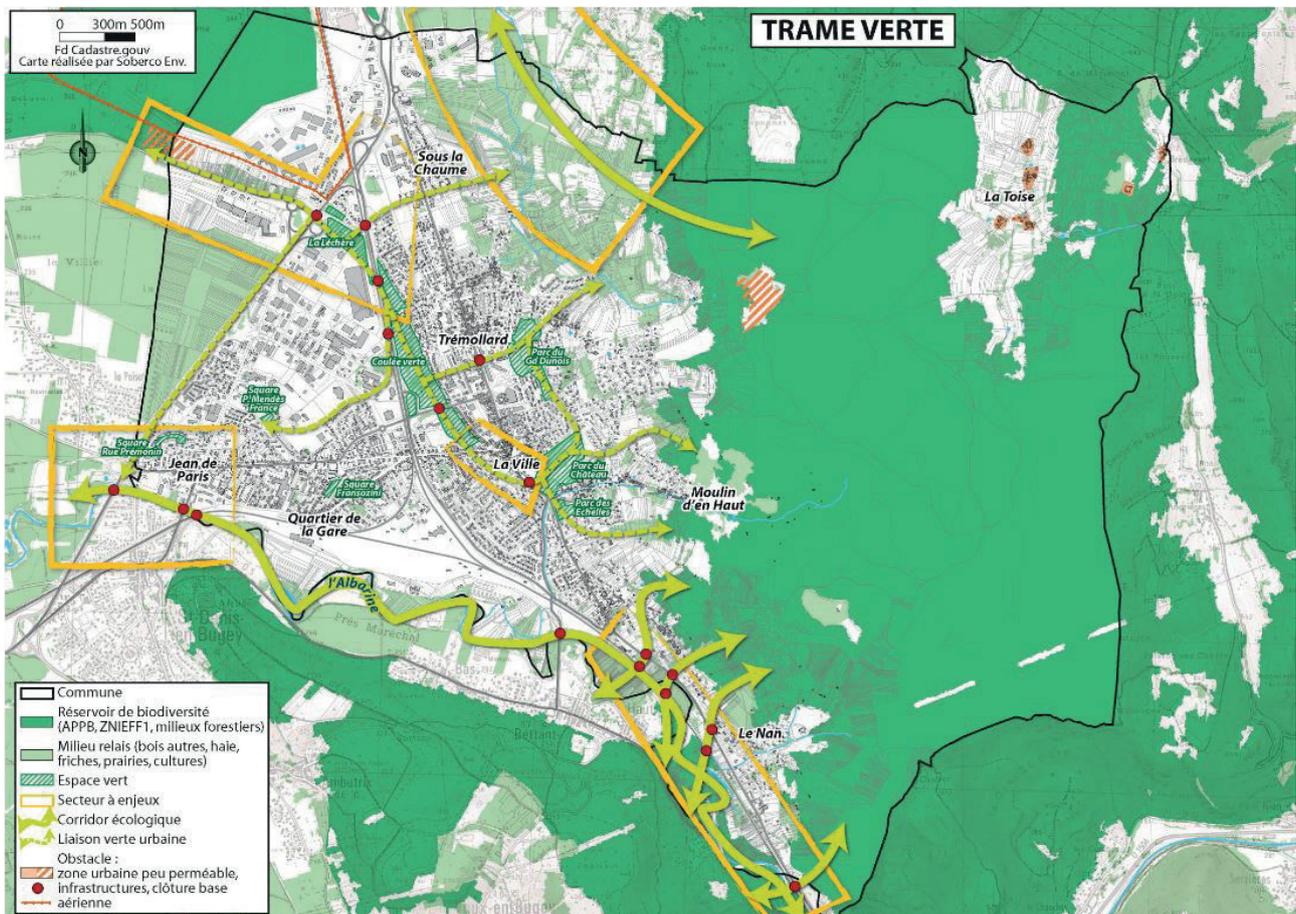
- **Interconnexion entre les réseaux d'alimentation en eau potable de la commune et des gestionnaires voisins.**
- **Mise en place d'une gestion des eaux pluviales exemplaire afin de préserver la nappe d'une éventuelle pollution.**
- **Raccordement au réseau d'assainissement collectif et réseaux de collecte séparatifs.**

3.2. La biodiversité

Le site d'étude est principalement constitué d'espaces en culture, peu susceptibles d'accueillir une faune et une flore remarquable.

Néanmoins, il joue un rôle essentiel dans la trame verte et bleue à l'échelle de la commune, en favorisant les échanges entre les milieux ouverts identifiés au Nord-Ouest du site (autour de l'aérodrome) et les falaises et milieux thermophiles de Maupas, à l'Est de la commune.

Ces continuités écologiques s'appuient sur les bandes enherbées et fossés de gestion des eaux pluviales présents le long des routes départementales (RD77e et RD1075). Des liaisons écologiques peuvent exister entre le site d'étude et l'Albarine, le cours d'eau situé au Sud.



Enjeux :

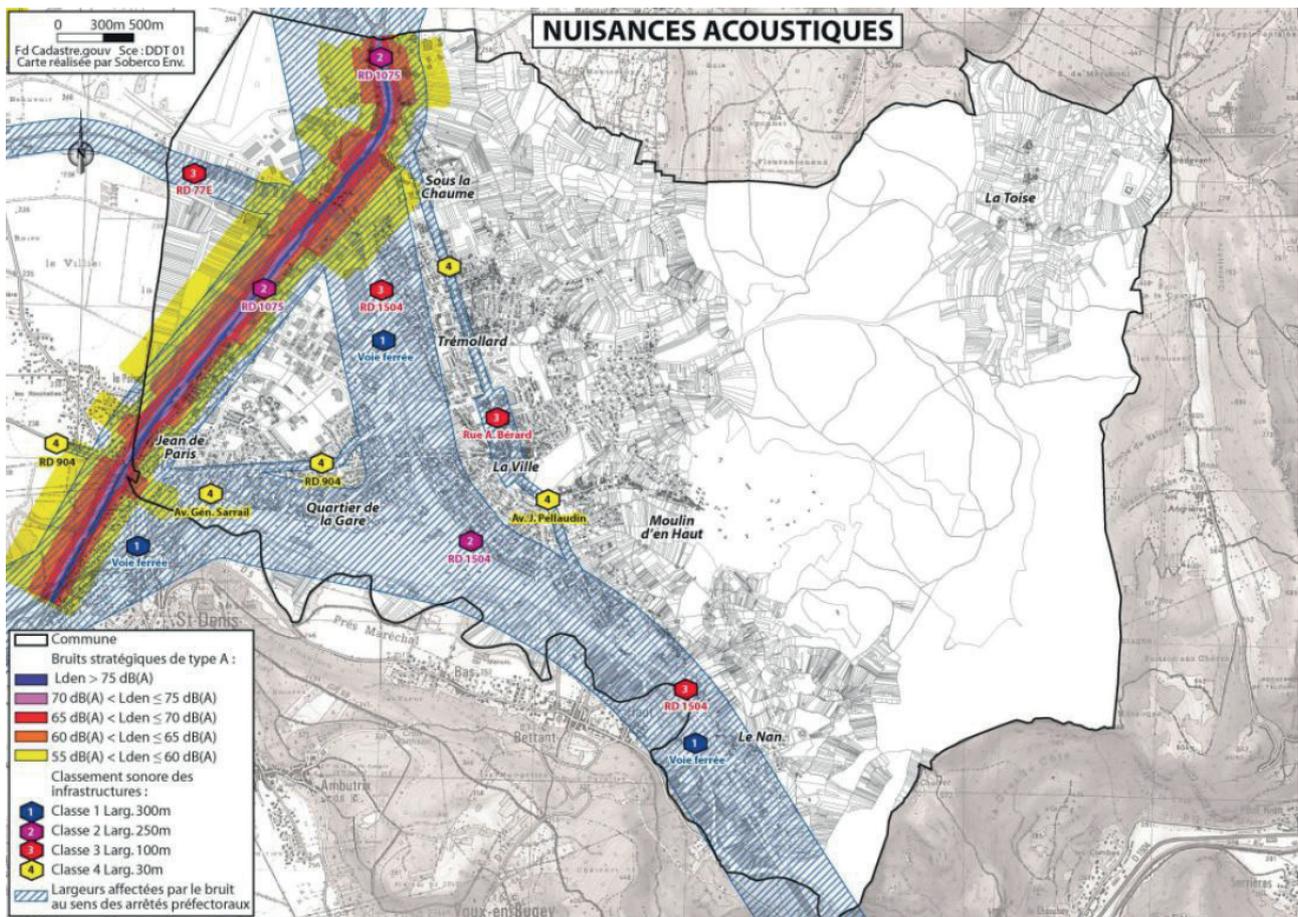
- Maintenir et renforcer les liaisons vertes urbaines.
- Préserver les continuités écologiques existantes le long des routes départementales.
- Favoriser la diversité des habitats au sein du site d'étude, permettant d'accueillir une faune et une flore diversifiées.

3.3. Les risques et nuisances

La commune n'est pas épargnée par les risques naturels et technologiques. Le site d'étude est ainsi concerné par :

- Le risque d'inondation, avec un plan de prévention des risques qui s'applique, approuvé le 6 février 2006, modifié le 20 janvier 2014. S'inscrivant en zone bleue (Bi), il s'agit d'une zone exposée au risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique. Des prescriptions techniques doivent être mises en place pour limiter les incidences.
- L'aléa faible de retrait-gonflement des argiles, induisant des prescriptions techniques pour les nouvelles constructions.
- La présence d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), au Nord du site d'étude (station-service), pouvant induire des risques vis-à-vis des personnes.

Situé entre la RD1075 et la RD77e, le site d'étude est soumis à des nuisances acoustiques importantes. L'arrêté préfectoral du 9 septembre 2016 a porté révision du classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires du Département de l'Ain (document page 18).



Enjeux :

- Intégrer les diverses prescriptions techniques dans les procédés constructifs afin de tenir compte des risques naturels.
- Conserver une zone de recul vis-à-vis des infrastructures bruyantes (RD1075 et RD77e) mais aussi de l'ICPE, afin de ne pas exposer une nouvelle population aux nuisances acoustiques ou au risque technologique.

3.4. Le climat, l'air et l'énergie

La commune ne dispose d'aucune structure collective d'utilisation du bois-énergie ni d'un réseau de chaleur. Du fait des caractéristiques du réseau hydrographique de la commune (assèchement régulier de l'Albarine et faible débit des autres cours d'eau), aucune centrale hydro-électrique n'est recensée.

Néanmoins, plusieurs installations utilisant des ressources naturelles renouvelables sont recensées sur la commune (panneaux solaires thermiques, pompes à chaleur).

Le site d'étude présente un potentiel important pour la géothermie mais aussi pour le solaire (thermique et électrique).

Enjeux :

- Intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables dans les nouvelles constructions.
- Favoriser les constructions économes en énergie (architecture bioclimatique, formes compactes, ...).

4. LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

4.1. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT1)

Les transmissions radioélectriques des centres de réception (centre « TWR » et « CR » visibles sur le plan des servitudes) de la base aérienne d'Ambérieu en Bugey ne doivent pas être perturbées dans une zone de garde et une zone de protection définies autour desdits ouvrages. Ces servitudes réglementent l'utilisation de matériels ou d'installations électriques pouvant perturber les transmissions radioélectriques.

La zone d'étude est intégralement comprise dans la zone de protection¹ (théorique et pratique) des centres de réception radioélectrique de la base. Elle est en revanche partiellement comprise dans la zone de garde² théorique (moitié Nord) et également partiellement comprise dans la zone de garde pratique (bordure Nord).

¹ Zone de protection : Où il est interdit aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour ces appareils un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec l'exploitation du centre.

² Zone de garde : Où il est interdit de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre.

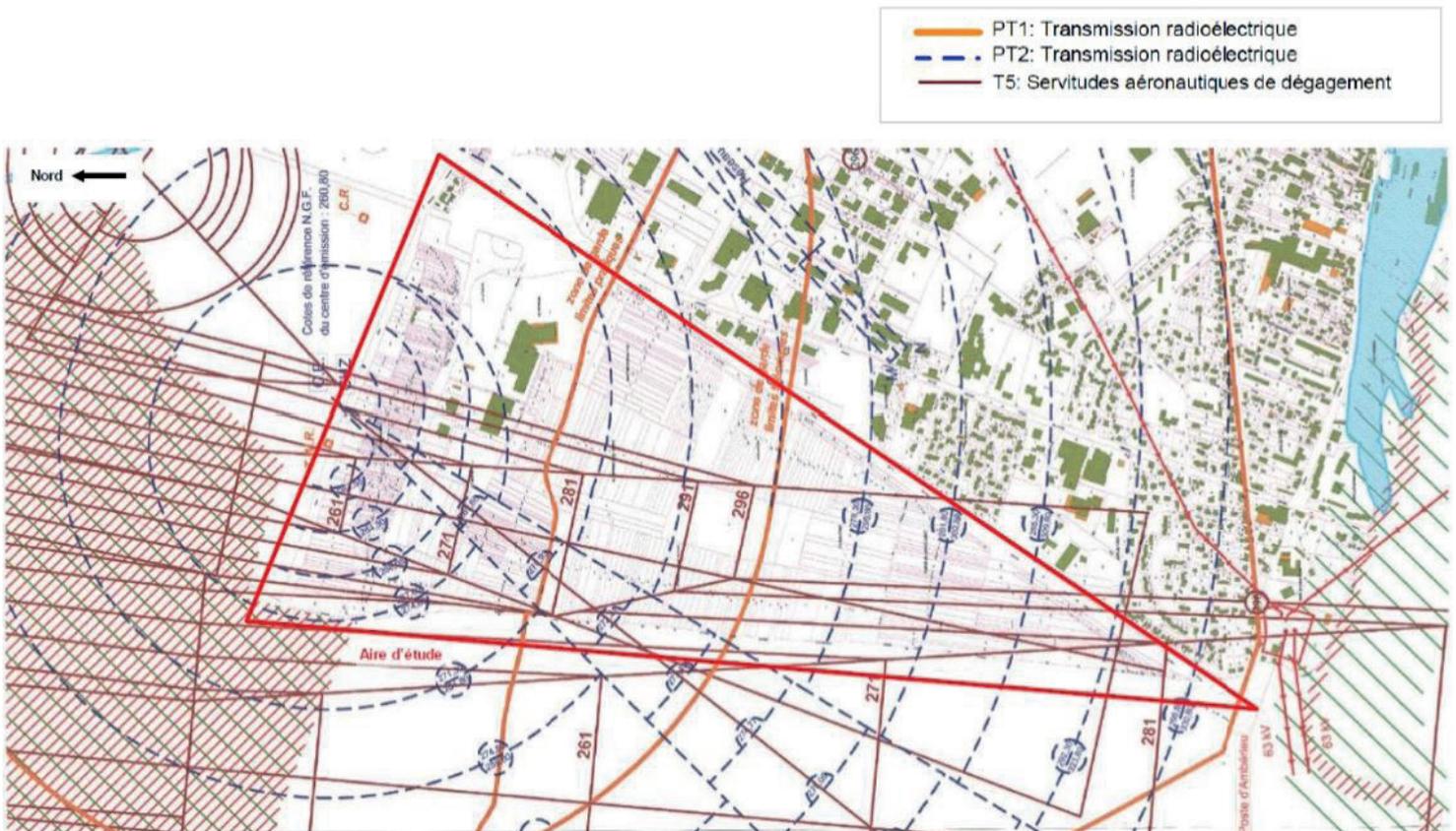
4.2. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT2)

Les transmissions radioélectriques du centre d'émission (centre « CE/CHZ ») de la base aérienne d'Ambérieu en Bugey ne doivent pas être perturbées dans une zone primaire de dégagement (rayon = 400 m), une zone secondaire de dégagement (rayon = 2 000 m) et un secteur de dégagement (couverture de 10°).

Ce type de servitude limite la hauteur des obstacles (métallique et non métalliques) et interdit les excavations artificielles ainsi que les étendues d'eau pouvant perturber le fonctionnement du centre.

La zone d'étude est intégralement couverte par la servitude PT2, avec des hauteurs pour les obstacles à ne pas dépasser comprises entre les cotes 264.30 et 295.80 m NGF, soit des hauteurs disponibles de l'ordre de 24 à 56 m par rapport aux cotes du terrain naturel.

Extrait du plan des servitudes d'Ambérieu-en-Bugey



4.3. Servitudes relatives aux relations aériennes (T5)

L'aérodrome d'Ambérieu en Bugey génère des servitudes d'interdiction de créer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne dans deux cônes d'envol. Ces derniers sont globalement d'orientation Nord-Sud, grossièrement parallèle mais se superposent en partie Sud. Les surfaces que les obstacles massifs ne doivent pas dépasser sont figurées par des lignes de niveau dont les cotes sont rattachées au NGF.

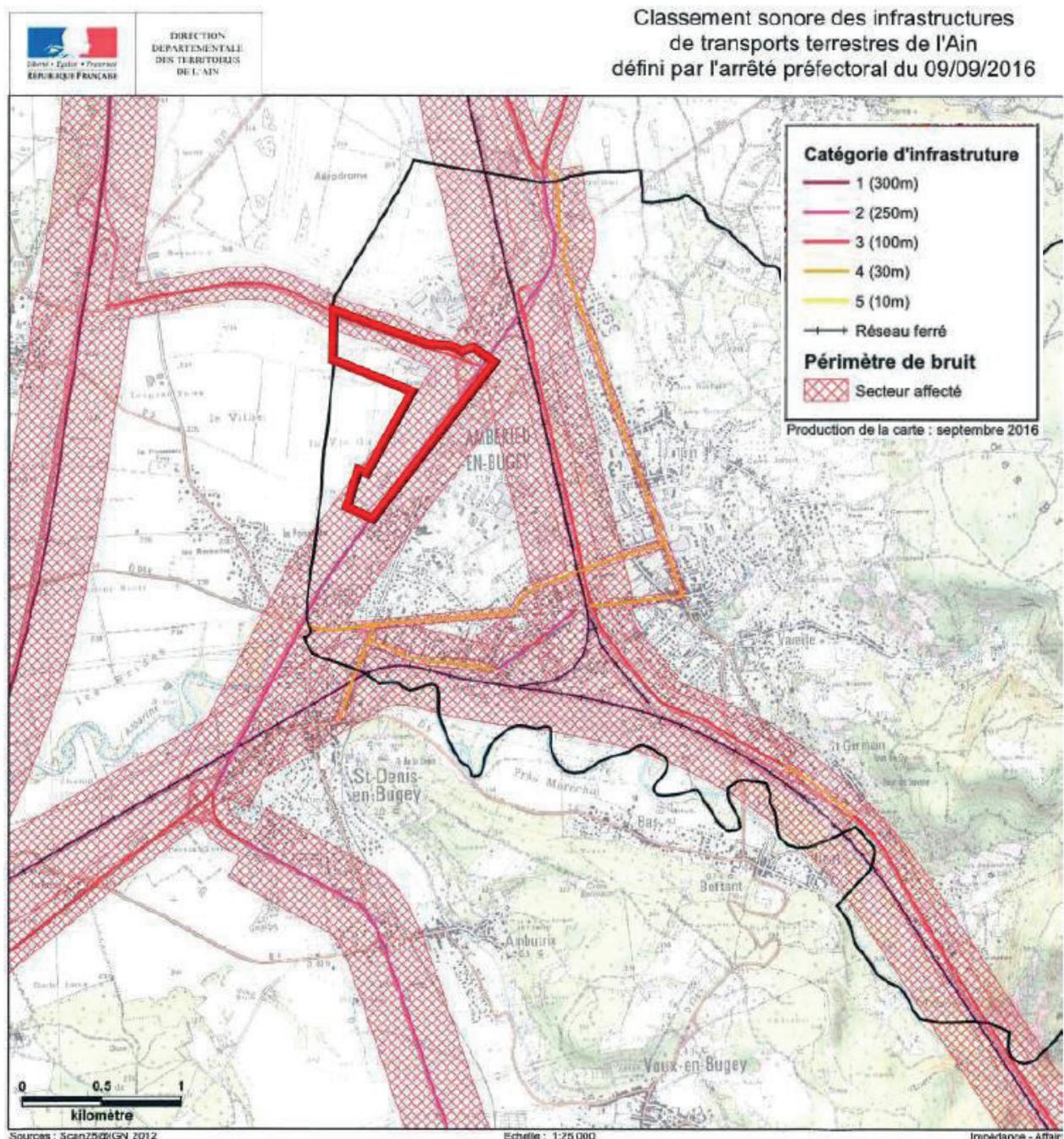
La zone d'étude est quasiment couverte par cette servitude, générée par le cône d'envol le plus à l'Est de l'aérodrome, sauf la partie Est qui n'est pas concernée par cette servitude.

Les cotes à ne pas dépasser sont comprises entre 261 et 296 m, soit des hauteurs disponibles de l'ordre de 37 à 56 m par rapport aux cotes du terrain naturel.

4.4. Classement sonore des infrastructures

Le classement sonore des infrastructures routières est un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau en tronçons, auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Le site se situe dans un contexte de bruit lié à la RD1075 et à la RD77e. Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres classe la RD1075 en catégorie 2 et RD77e en catégorie 3, avec une zone de bruit de 250 mètres. Ce classement sonore des infrastructures routières n'est donc ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme mais une obligation fixant les performances acoustiques minimales que les futures constructions devront respecter.



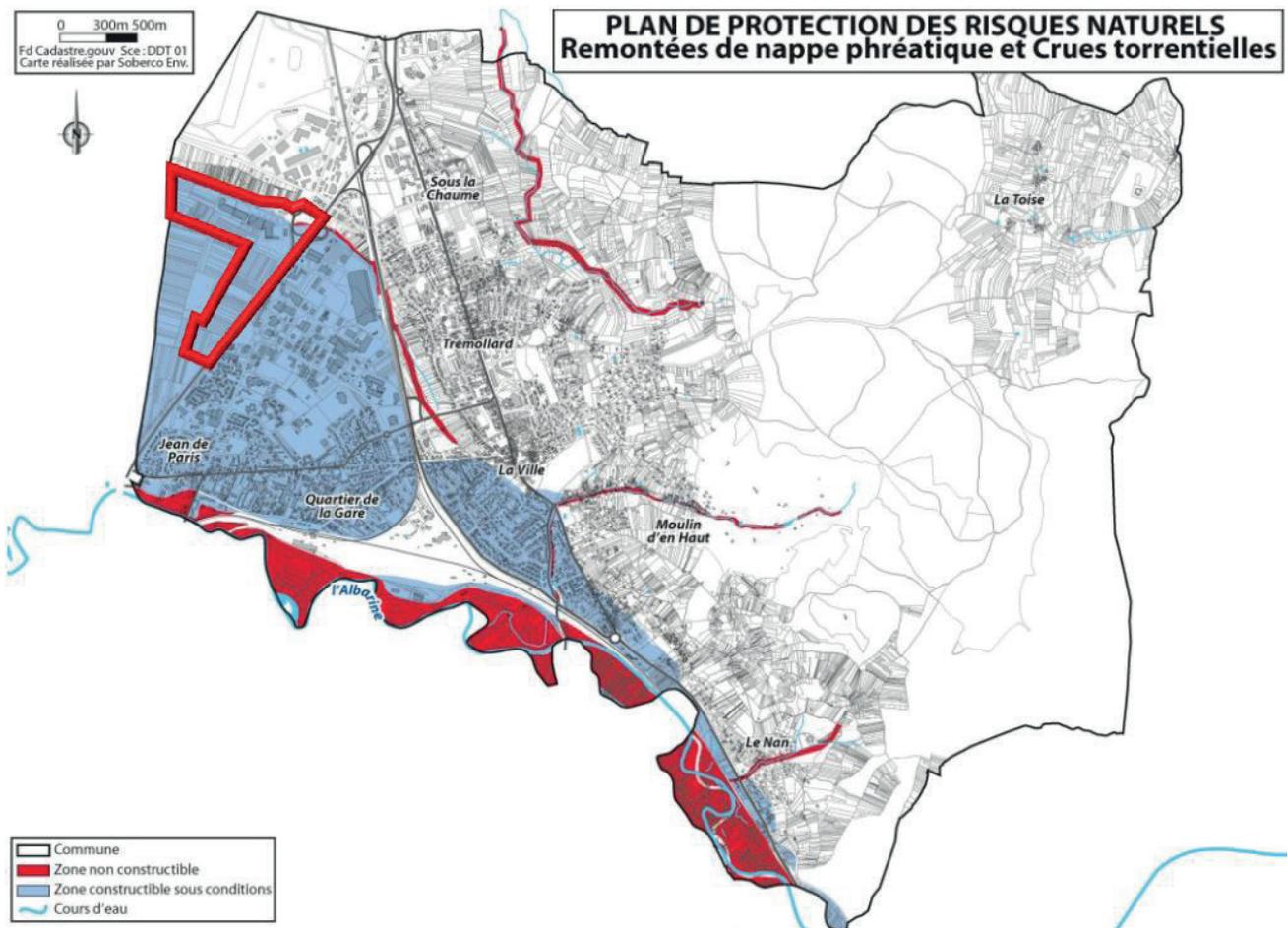
4.5. Transport de matières dangereuses

Le risque de transport de marchandises dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisations. Les RD1075 et 1077e ainsi que les axes ferroviaires Ambérieu-Culoz, Ambérieu-Bourg-en-Bresse et Ambérieu-Lyon sont identifiés comme axes de transport de matières dangereuses sur la commune. Inversement aucune canalisation de transport de matières dangereuses n'est recensée sur la commune.

Source Cartélie, DDT39

4.6. Risque d'inondation

Le territoire est couvert par le plan de prévention des risques inondations par remontée de nappe phréatique de la vallée de l'Ain. Le site est concerné par la zone bleue (Bi) exposée au risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique. Cette zone est soumise à des inondations sur une faible hauteur mais sur une durée relativement longue.



Extrait de la carte de zonage du PLU, représentation des risques

5. LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

Le site est particulièrement stratégique en entrée Nord-Ouest de la ville d'Ambérieu-en-Bugey. **La volonté affichée est de retravailler une entrée de ville plus urbaine, plus fonctionnelle, plus sécurisée, avec des fonctions économiques mixtes : commercial/artisanal et d'équipements publics.**

L'aménagement du site est fortement lié à sa requalification routière et paysagère par **l'aménagement de deux intersections (l'une avenue Léon Blum/RD 1075 et l'autre RD77e avec le nouveau secteur).**

L'urbanisation des champs actuels, situés dans la bande d'inconstructibilité des 75 m à l'Ouest de la RD 1075 et au Sud de la RD77e fait l'objet de cette étude pour lever l'inconstructibilité et engager le développement de ce secteur. Le site est fléché au PADD comme localisation préférentielle des commerces de plus de 300 m² de surface de vente.

La configuration particulière du site se traduit par des principes d'aménagement précis à même de générer une architecture et une organisation de qualité et cohérente. Ce site constituera à l'avenir une vitrine depuis la RD 77e et la RD1075, ce qui nécessite une forte exigence en termes de qualité urbaine et paysagère.

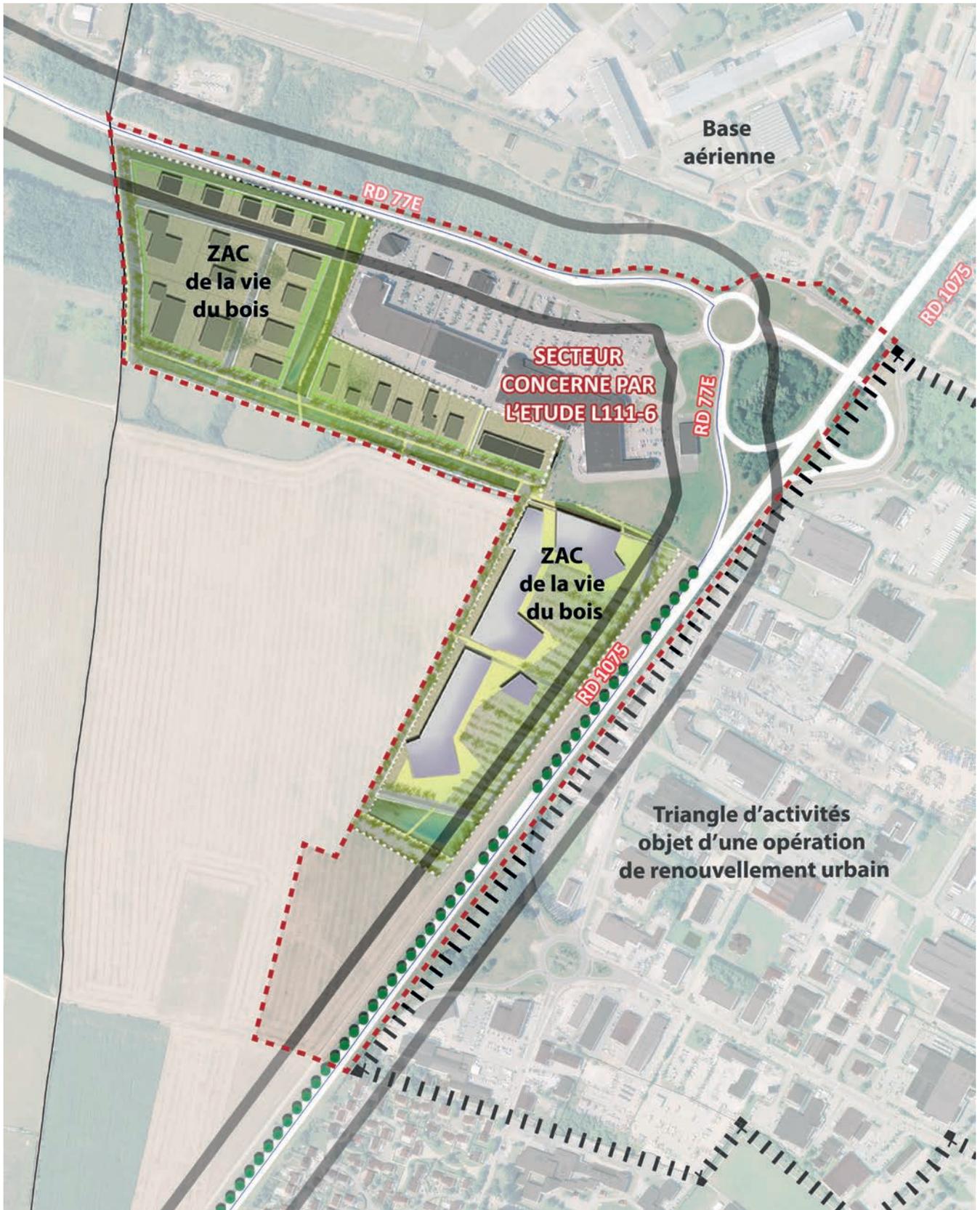
Par ailleurs, la volonté n'est pas de recréer une zone d'activités supplémentaire dans le secteur, mais bien d'anticiper les besoins d'évolution de l'offre commerciale actuelle et de favoriser le renouvellement urbain du triangle d'activités en relocalisant les entreprises dans ce nouveau secteur.

Le principe du renouvellement de la zone d'activité du Triangle aux abords de l'avenue Léon Blum est de faire muter ce secteur peu qualitatif en un boulevard urbain vivant et habité entre le centre-ville et la zone commerciale.

Le PLU encadre l'aménagement de l'entrée de ville par le biais d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Celle-ci fixe les lignes directrices d'organisation du secteur et sa programmation.

OBJECTIFS

- Développer un nouveau quartier mixte à long terme : activités économique, commerces, équipement,
- Répondre aux besoins fonciers permettant le renouvellement urbain de la zone d'activités du triangle en quartier urbain,
- Aménager qualitativement l'entrée de ville d'Ambérieu en Bugey.



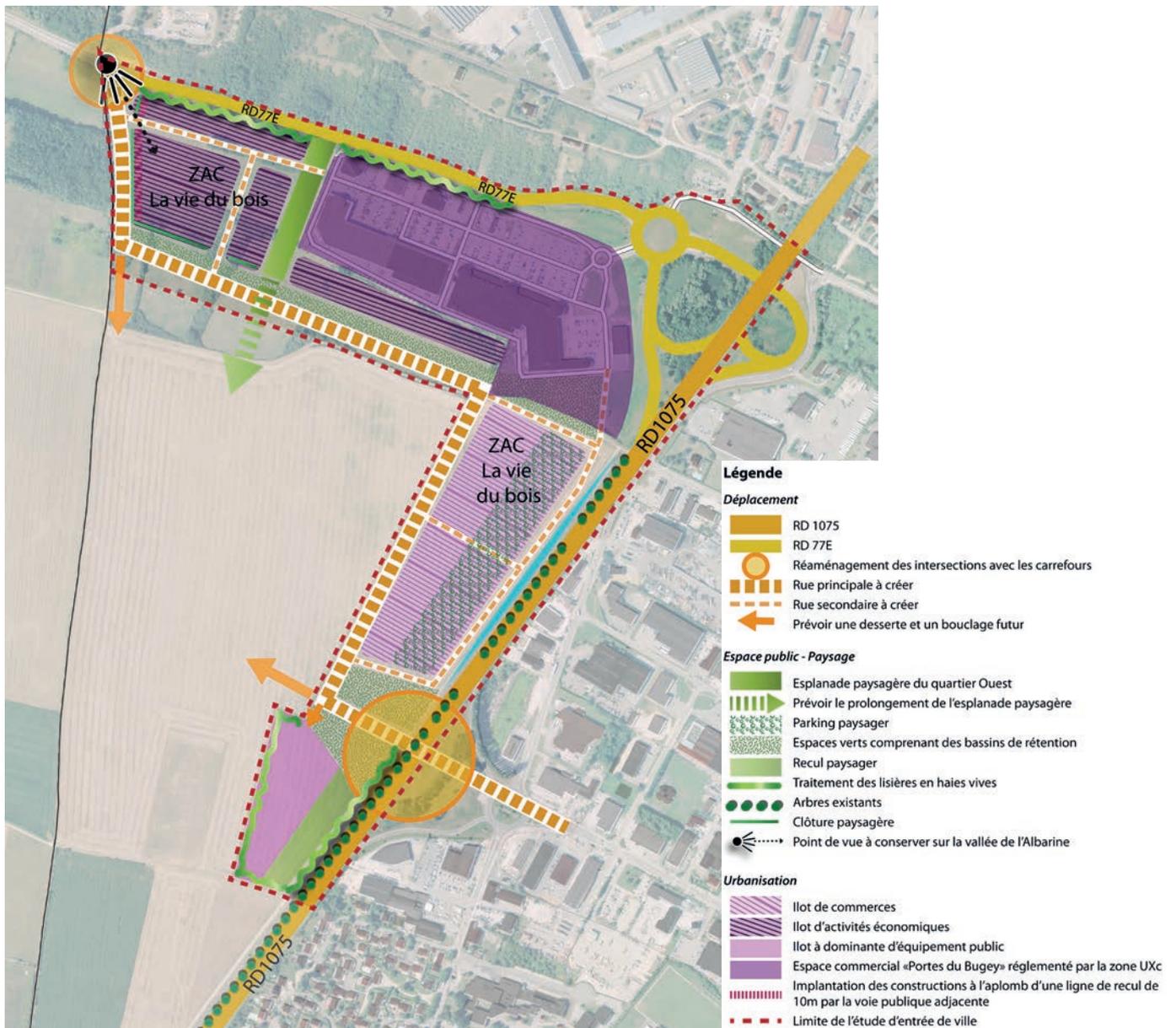
Enjeux d'aménagement du secteur

6. LES ORIENTATIONS DU PROJET URBAIN

1. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

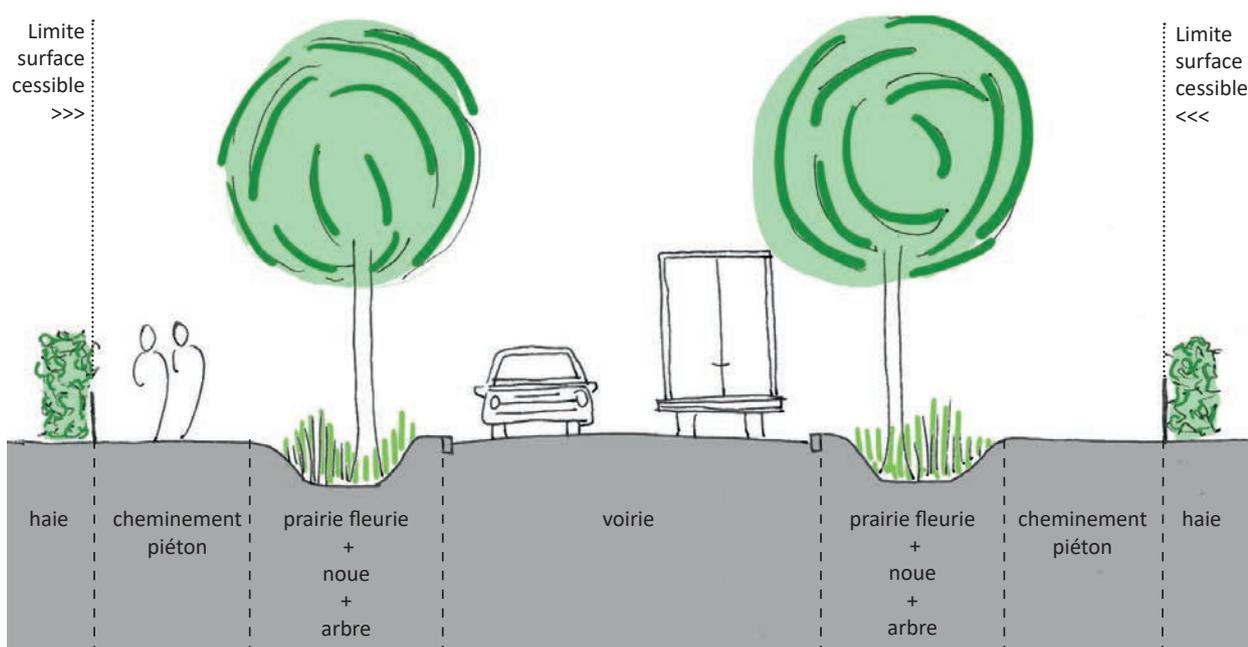
1.1. Parti d'aménagement :

- 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.

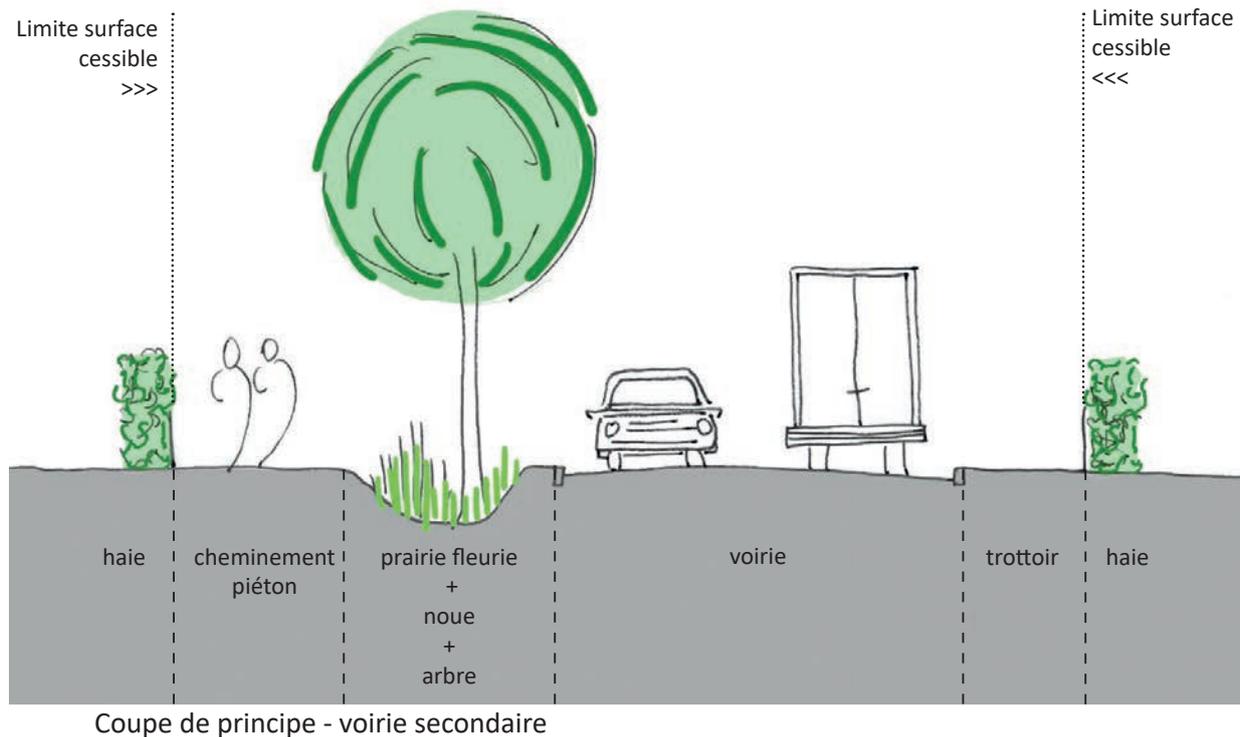


1.2. Déplacement et accessibilité

- 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).



Coupe de principe - voirie principale



1.3. 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 faisant l'objet 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 paysager :**

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.

• **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.

1.4. 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 dispositif 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 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,
Parc d'activités de la Haute Borne, Villeneuve d'Ascq (59)
François Grether, urbaniste et Didier Larue, paysagiste



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



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,
Parc d'activités de la Haute Borne, Villeneuve d'Ascq (59)

2. LES ORIENTATIONS CONCERNANT LES NUISANCES ET LA SÉCURITÉ

2.1. Au regard des nuisances

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière de la RD 1075 et de la RD 77e. La proximité de la voie classée en infrastructure bruyante, implique nécessairement un traitement acoustique des façades, approprié selon le type de construction implantée aux abords de cet axe. L'aménagement du secteur permet principalement le développement des activités économiques et commerciales.

Prescriptions:

- **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 acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.**

2.2. Au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne semble pas poser de problème en termes de sécurité routière. Il est cependant nécessaire d'adapter la trame urbaine et d'aménager les carrefours liés à la création de nouvelles voies. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale :

- L'accès principal au secteur se situe à l'intersection de la RD1075 et de l'avenue Léon Blum où l'aménagement de l'intersection permettra de maintenir le flux de déplacement, de desservir les secteurs d'urbanisation, de sécuriser les traversées piétonnes et cyclables entre la ville et le nouveau secteur de développement et de créer un traitement paysager d'entrée de ville limitant la vitesse des automobilistes sur ce secteur.
- Création d'une nouvelle voie de boulevard urbain canalisant les flux d'entrée de ville et de desserte des activités économiques. Elle permet ainsi de limiter les conflits d'usage entre la desserte du nouveau quartier résidentiel du triangle d'activités et les flux de transit liés à l'activité économique. La nouvelle voie formera un boulevard urbain afin de limiter la vitesse de circulation pour réduire les nuisances acoustiques. La prise en compte des déplacements doux sera facilitée et sécurisée le long de la RD1075.
- La création de l'esplanade à l'intersection entre la voie nouvelle Nord-Sud et le prolongement de l'avenue Léon Blum permettra de dégager un espace public d'articulation entre les différentes fonctions en présence: équipements publics, commerces et activités industrielles et artisanales.

Prescription :

- **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 vers le nouveau secteur et les équipements publics à venir.**

2.3. Au regard des risques d'inondation

La proximité de la nappe phréatique nécessite des traitements particuliers tant pour les constructions que pour les aménagements paysagers. Dans ce cadre de nappe affleurante, le traitement du stationnement est un enjeu majeur pour le futur quartier et des mesures constructives pour les bâtiments doivent être préconisées.

Prescriptions:

- **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.**

3. LES ORIENTATIONS CONCERNANT L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

Le parti pris d'aménagement intègre dans le projet les structures environnementales remarquables. En effet, elles sont préservées dans le cadre de l'aménagement du secteur :

- L'alignement d'arbres le long de la RD 1075 est maintenu.
- Les espaces relais pour la faune sont pris en compte par la création d'une trame verte urbaine parallèlement à la nouvelle voie.

Les structures environnementales préservées permettent également une intégration paysagère de l'aménagement du site. Cette intégration paysagère est renforcée par la prise en compte du point de vue identifié sur le schéma de principe des aménagements afin de spécifier les sites de vigilance à l'intégration paysagère. L'OAP précise la localisation des emprises de stationnement paysager et le secteur faisant l'objet de traitement particulier du nouveau carrefour et de l'esplanade.

Prescription :

- 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 le 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.

4. LES ORIENTATIONS CONCERNANT L'URBANISATION

Le parti d'aménagement retenu permet :

- d'assurer un bon équilibre entre espace végétal et secteur construit,
- de créer un réseau viaire lisible, hiérarchisé et adapté au trafic,
- d'insérer la plupart des constructions dans le paysage, souvent derrière des rideaux de haies existantes ou de mettre en scène des fronts bâtis de qualité.

L'intégration urbaine est encadrée par l'OAP du PLU qui détermine par secteur la destination des constructions. Le sens d'implantation des volumes principaux est également utilisé en vue de l'intégration des constructions et de l'intégration architecturale des bâtiments dans l'armature urbaine définie.

Prescriptions :

- 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 (Zone 1AU et 2AU du PLU) à court et moyen terme 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 Bugey » est conforme aux orientations du SCOT approuvé en 2017.

PLAN LOCAL D'URBANISME

4. Étude «Entrée de ville»



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