Berthet Liogier Caulfuty

urbanistes - ingénieurs VRD - géomètres-experts
paysagistes - environnementalistes
experts en économie immobilière et foncière

CRÉATEURS DE LIBERTÉ, DEPUIS 1956

vonnas

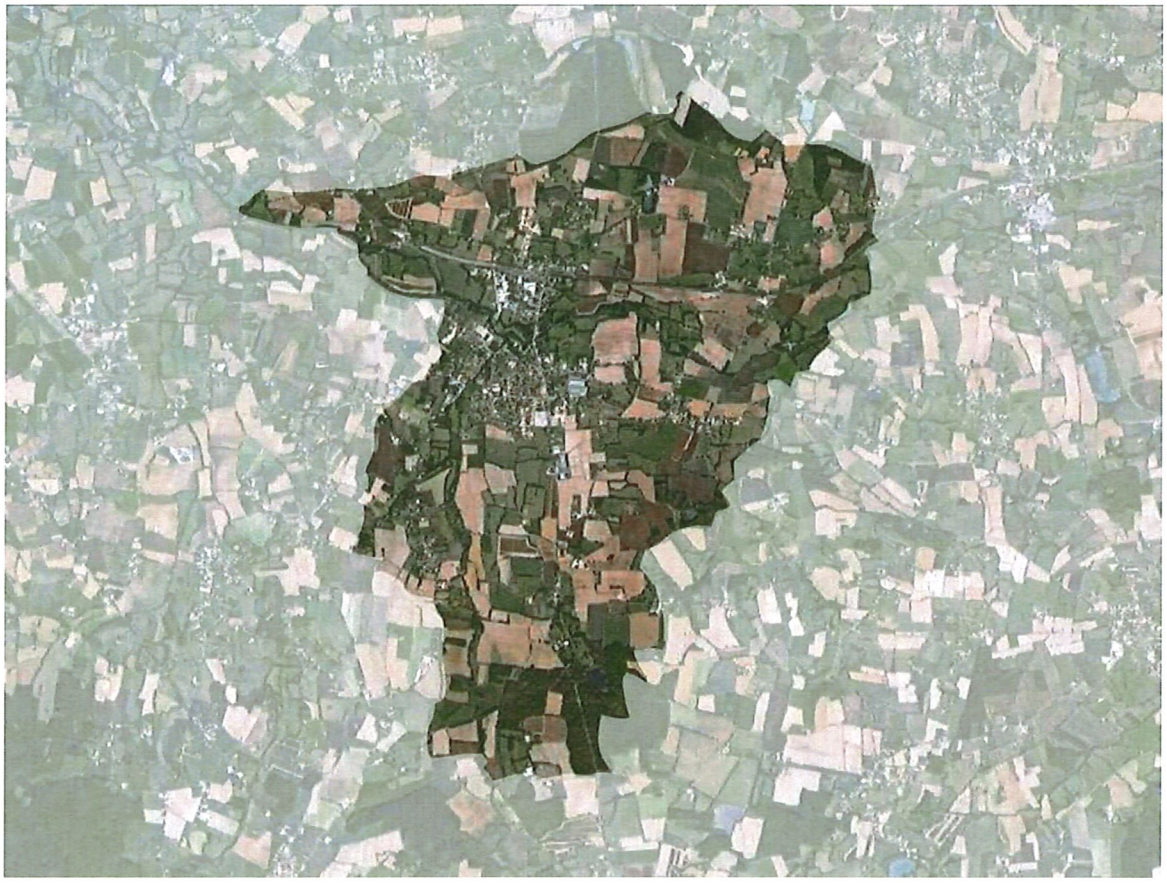
la Veyle
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PLAN LOCAL D'URBANISME DE **VONNAS**
MODIFICATION N°4

Dossier de notification aux PPA et d'enquête publique

Octobre 2020

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation avant / après modification



Vu pour être annexé à notre arrêté du 31/01/2020 et son modificatif du 24/09/2020 LE PRESIDENT, COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VEYLE Pôle des Services Publics 10 rue de la Poste BP 7 01290 PONT DE VEYLE	PLU approuvé le 10 mai 2004 Modification n°1 approuvée le 23 mai 2005 Modification n°2 approuvée le 7 février 2011 Révision générale approuvée le 2 décembre 2013 Modification n°3 approuvée le 14 décembre 2015 Mise à jour du PLU le : 11 septembre 2017 Modification n°4 approuvée le :	Pour copie conforme

Berthet Liogier Caulfuty
41, Boulevard Voltaire – 01000 Bourg-en-Bresse
Tel : 04 74 21 99 80 – Fax : 04 74 21 87 58 – email : blc.contact@blc-ge.com

SOMMAIRE

SOMMAIRE 2

PREAMBULE 3

Localisation des Orientations d'Aménagement et de Programmation 4

1. Parti général d'aménagement LES PETITS VARAYS ET GRANDS VARAYS 5

2. Parti général d'aménagement LA TUILERIE 12

3. Parti général d'aménagement DOMAINE DU ROY 16

4. Parti général d'aménagement AU MARIOT.....21

5. Parti général d'aménagement LES ILES 28

6. Parti général d'aménagement LES ECOLES.....31

7. Parti général d'aménagement ZA LES GRANDS VARAYS 36

8. Parti général d'aménagement EPEYSSOLES 39

9. Parti général d'aménagement CRUET 43

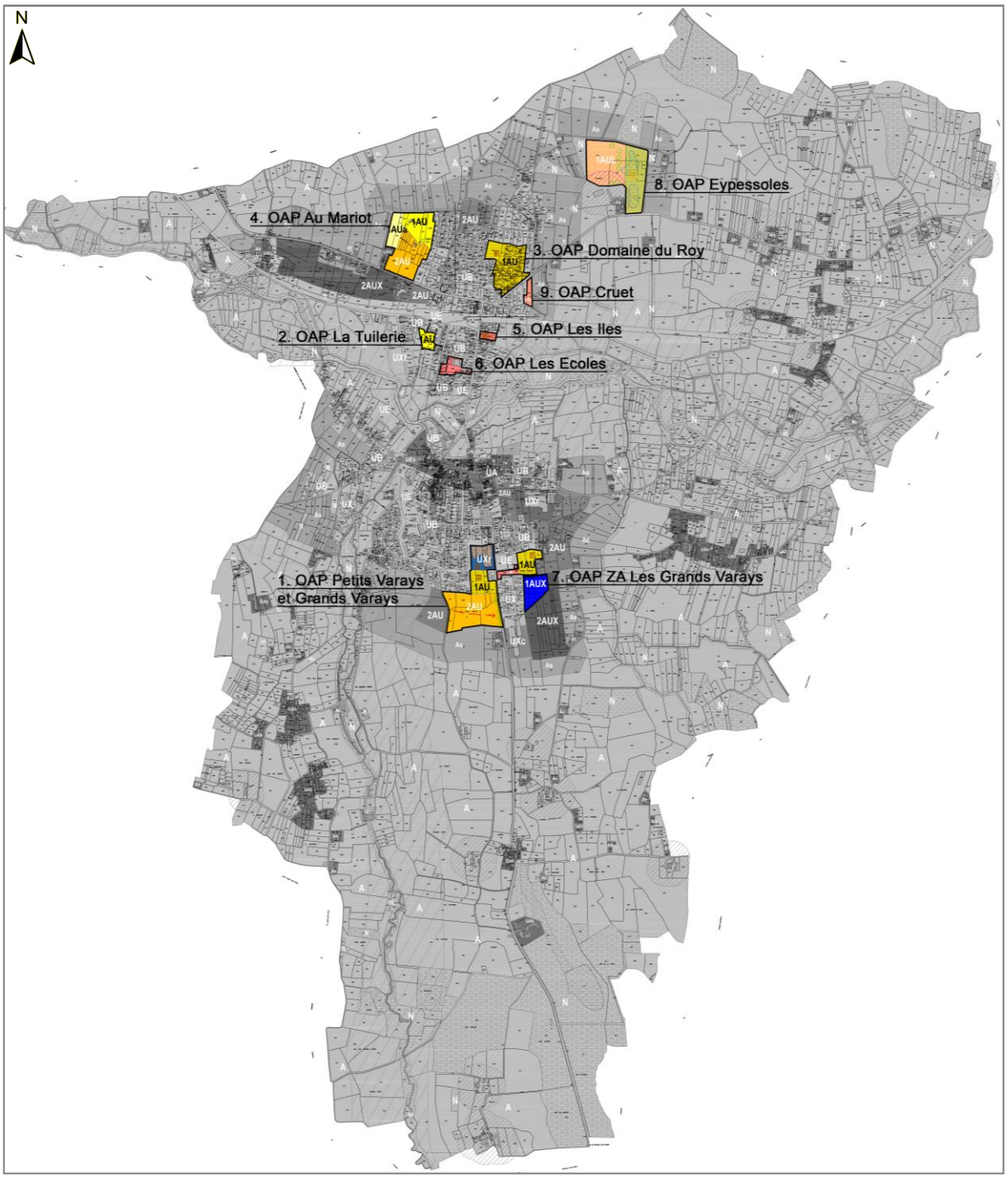
PREAMBULE

L'article L.123-1 du code de l'Urbanisme précise que les Plans Locaux d'Urbanisme « *peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics* »

Les orientations d'aménagement sont cohérentes avec le PADD, avec le règlement et ses documents graphiques.

Elles s'imposent aux constructeurs en termes de **compatibilité** et non de conformité.

Localisation des Orientations d'Aménagement et de Programmation



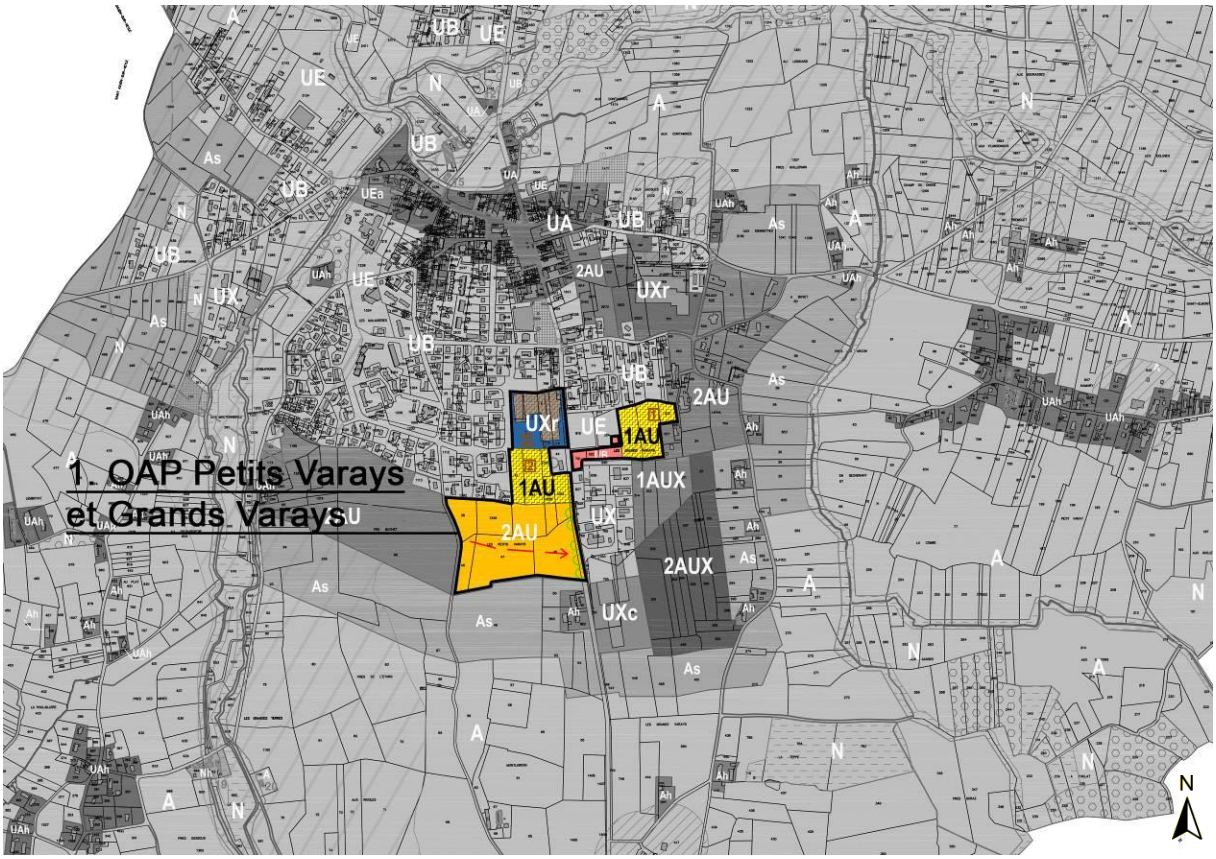
Localisation des 9 OAP *(carte APRES modification)*

1. Parti général d'aménagement LES PETITS VARAYS ET GRANDS VARAYS

1.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit sur deux secteurs, au Sud du territoire communal :

- Un secteur Est : Les Grands Varays (2,4 ha), dépendant d'une zone 1AU et UB.
- Un secteur Ouest : les Petits Varays (9,9ha), dépendant d'une zone 1AU, 2AU et UX.



Le projet s'insère en continuité du tissu urbain existant et bénéficie de la proximité des réseaux de viabilité. Il permet également de créer une continuité urbaine entre la zone d'activités et le tissu urbain situé au nord.

Cette orientation n'est donc qu'indicative sur les zones 2AU et anticipe un transfert éventuel de l'emprise Palkit (zone UX) dans le cadre d'une relocalisation sur le territoire communal.

1.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit la réalisation de dessertes fonctionnelles entre le nouveau quartier et le village. En effet, aux Grands Varays, les voiries nouvelles créent des jonctions entre celles existantes et permettent de relier plus facilement ce quartier à la RD80.

Aux Petits Varays, une importante voie Est-Ouest sera créée. Elle sera le premier maillon d'un axe reliant les quartiers Est et Ouest de l'agglomération évitant le centre-ville. Des voiries seront créées et relieront la nouvelle voie avec les quartiers avoisinants et avec l'opération elle-même.

Des places de stationnement de proximité seront réalisées et réparties sur l'ensemble de l'opération.

Des liaisons douces sont prévues en accompagnement des voiries, mais aussi au sein de la coulée verte à créer. A travers l'ensemble de l'opération, les cheminements relieront les espaces publics et permettront de connecter le nouveau quartier avec le tissu urbain environnant.

1.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le projet prévoit une mixité urbaine et sociale via des formes urbaines variées : habitat collectif en R+2 maximum, habitat individuel groupé, habitat individuel libre.

Aux Petits Varays, le long de la RD 80, un front bâti est constitué par des logements collectifs et individuels groupés. Ces bâtiments créent une continuité avec le bâti traditionnel présent plus au Nord, le long de cette voie.
La création d'une voie structurante Est-Ouest au sud des Petits Varays est partiellement accompagnée par la création d'un tissu urbain relativement dense via la construction de logements individuels groupés, au Nord et au Sud de la future voie.

Aux Grands Varays, les formes urbaines seront mixtes privilégiant une plus forte densité dans la moitié Nord.

Sur l'ensemble de la zone, le projet prévoit environ 200 logements répartis ainsi :

- Grands Varays : environ 42 logements dont environ 16 logements collectifs, environ 7 logements individuels groupés et environ 19 individuels purs ; soit une densité de 21 logements par hectare.
- Petits Varays, secteur Palkit : environ 68 logements dont 55 collectifs et 13 individuels purs (densité de 34 log/ha)
- Petits Varays, zone 1AU : environ 29 logements dont 9 logements individuels groupés et 20 individuels purs (soit une densité de 16 log/ha)

- Petits Varays, zone 2AU : environ 61 logements dont 30 individuels groupés et 31 individuels purs (densité de 11 log/ha).

L'ensemble du secteur regroupera donc environ 71 logements collectifs, 46 logements individuels groupés et 83 individuels purs.

La densité moyenne à respecter sur l'ensemble des opérations est fixée à 17 logements par hectare, soit un minimum de 198 logements à créer.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

Les deux zones 1AU devront se construire chacune selon une opération d'aménagement d'ensemble. Au titre de l'article L123-1-5 II 4°, les opérations concernées par la trame au plan de zonage doivent respecter des quotas en terme de catégorie des logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale :

- Au sein de la zone 1AU Grands Varays, les programmes de logements collectifs doivent comporter au minimum 50% de logements sociaux et 50% de petits logements (types T1 à T3).
- Au sein de la zone 1AU Petits Varays, les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux et 10% de petits logements (types T1 à T3).
- Au sein de la zone UXr, les programmes de logements doivent comporter au minimum 50% de petits logements (types T1 à T3).

1.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le quartier se présente comme une nouvelle porte de ville, et à ce titre, une réflexion devra être menée pour garantir une entrée de ville qualitative. Les plantations d'arbres le long de la RD 80 et de la nouvelle voie Est-Ouest permettront la valorisation végétale de l'entrée dans la commune. Elles devront respecter une diversité dans leur aspect et les espèces employées et ne devront pas constituer un masque occultant le bâti. La réalisation d'un front bâti cadrant l'espace public devra apporter une qualité urbaine particulièrement soignée puisqu'elle identifiera l'accès Sud à Vonnas.

Une coulée verte traversera le nouveau quartier du Nord au Sud dans le secteur des Petits Varays. Elle s'appuiera dans sa partie la plus au Nord, sur les aménagements paysagers existants créant une rupture entre Palkit et les lotissements et se prolongera jusqu'à la nouvelle voie Est-Ouest. Cet espace crée un secteur de « liaisonnement » et de sociabilité au moyen d'espaces d'agrément forts. Il devra être paysagé et comprendre des plantations d'arbres de grand développement (chêne, tilleul,…). Dans ce cadre, plusieurs venelles Est-Ouest viendront irriguer la coulée verte vers le reste

de l'opération et vers les autres quartiers. Ces venelles seront paysagées et accompagnés de cheminements piétons.

Un espace sera réservé au sud du quartier des Petits Varays pour le transfert éventuel de jardins familiaux. Ils créeront une transition entre les espaces agricoles ou naturels et les espaces bâtis. Leur présence en façade sur la RD80 permettra aussi de requalifier l'entrée de ville et de créer un espace tampon entre le carrefour et les zones résidentielles.

La coulée verte Nord-Sud sera complétée par un parc paysagé, situé au Nord de la voie nouvelle Est-Ouest. Il créera un espace vert conséquent au sein du futur tissu urbain des quartiers sud de la commune et servira également pour la gestion des eaux pluviales. En effet, il comprendra un secteur dédié au stockage des eaux pluviales habituelles, et pourra être « inondé » lors de pluies exceptionnelles. Cet équipement sera commun à la zone 1AU, 2AU et UXr.
Aux Grands Varays, la gestion des eaux pluviales s'appuiera sur un système de rétention des eaux pluviales de type longitudinal à l'extrême sud du quartier.

Les dispositifs de rétention des eaux pluviales devront :

- Etre réalisés avec des aménagements doux (enherbement, pente douce non supérieure à 3/1)
- Etre paysagés (engazonnement, plantations d'arbres et arbustes aux abords de l'ouvrage)
- Etre ouverts au public (pas de clôtures, pas de cuve étanche bétonnée ou bâchée,…)
- Les eaux ne devront pas être stagnantes en dehors d'épisodes pluvieux ou orageux. Les noues paysagères présentes sur le site peuvent utilement être mises à profit dans le cadre d'un aménagement paysager pour l'écrêtement des eaux de ruissellement.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

1.5 AMENAGEMENT DU RESEAU DE VOIRIE

L'urbanisation s'appuiera sur un réseau de voirie hiérarchisé selon les logiques suivantes :
- voie principale de liaison Est-Ouest aménagée pour une limitation de vitesse à 50 km/h et devra supporter un trafic poids-lourds.
- voies secondaires aménagées en zones 30 au sens du Code de la Route
- voies tertiaires en impasse aménagées en zones de rencontre (au sens du Code de la Route)

L'aménagement de ces voies devra être particulièrement adapté pour imposer et rendre crédible les limitations de vitesse.

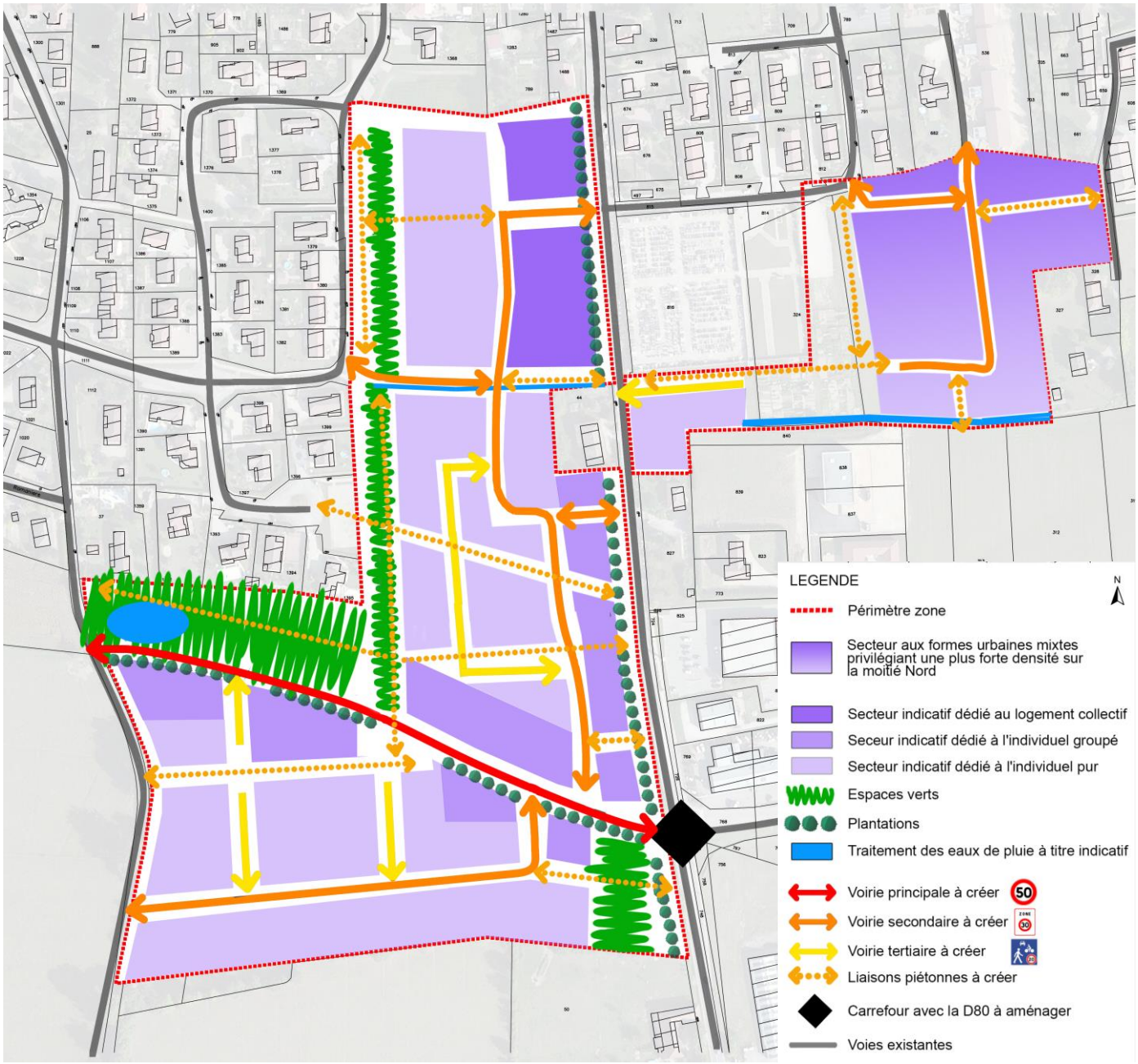
Un réseau de cheminements réservés aux modes doux complètera cette hiérarchisation pour offrir les trajets les plus courts possibles entre d'une part, les quartiers d'habitation et d'autre part les commerces et services du reste de l'agglomération.

La composition de ce réseau n'induira pas ou très peu d'allongements de trajets pour les automobilistes. Par contre, il incitera ceux-ci à utiliser au maximum les voies de rangs supérieurs contribuant ainsi à limiter la circulation sur les voies secondaires et tertiaires aux seuls habitants des quartiers desservis.

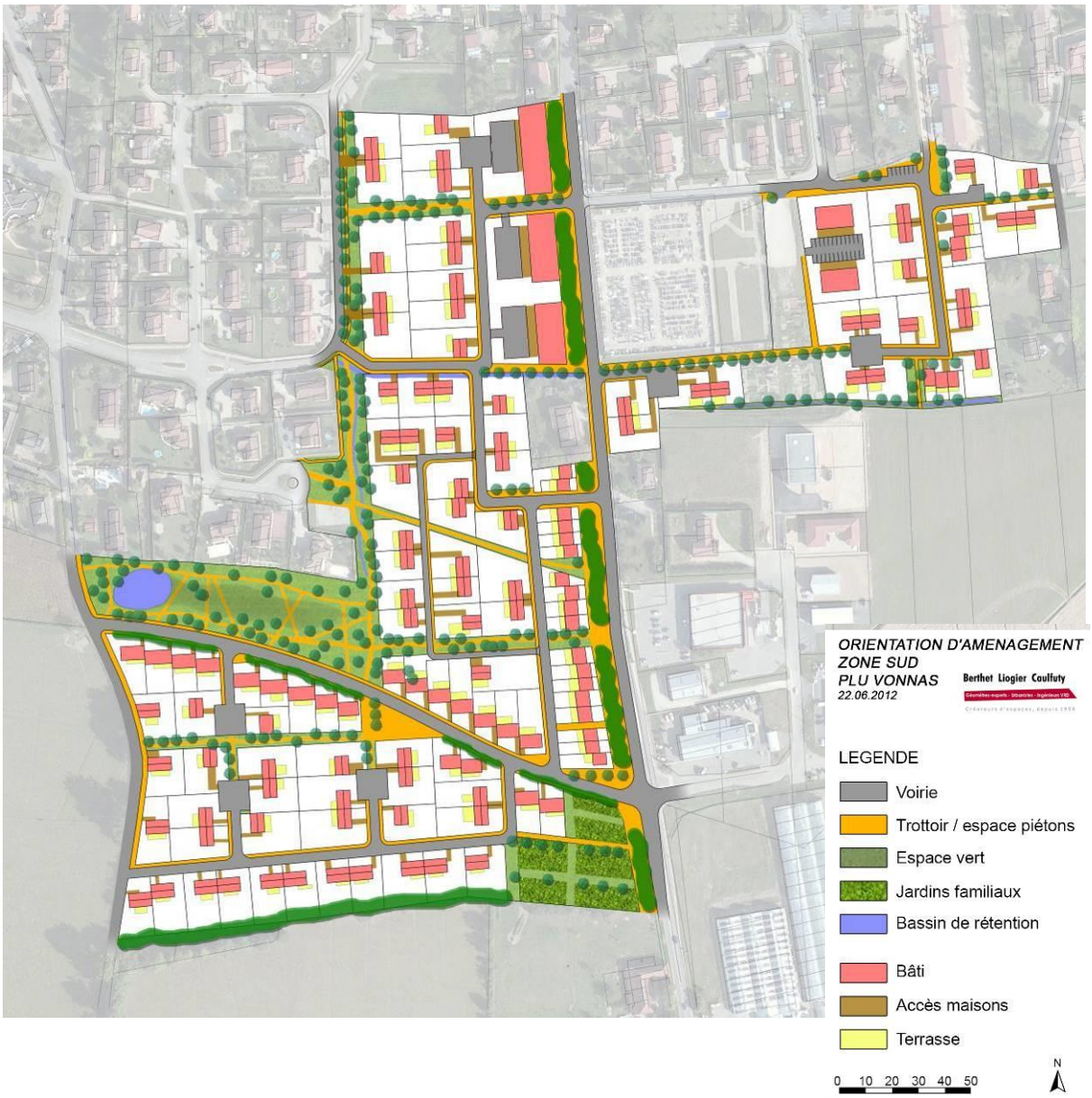
La création de zones 30 et de zones de rencontre s'inscrira dans le cadre de la politique nationale d'apaisement de la circulation dans les agglomérations notamment de la démarche « code de la rue » promue par le ministère du développement durable. Elle vise à favoriser l'usage des modes doux et plus généralement la vie locale, la sécurité et la convivialité au sein des quartiers.

Dans ce contexte, il a été jugé nécessaire de prévoir quelques impasses de faibles longueurs (comme préconisé par le SCOT) qui permettront d'aiguiller le transit vers des voies de rang supérieur conformément au principe évoqué ci-dessus. Ces impasses aménagées en cours urbaines dans l'esprit des zones de rencontres, permettront d'offrir des havres de paix pour les habitants, notamment les enfants qui pourront y jouer en toute sécurité.

1.6 SCHEMA DE SYNTHESE



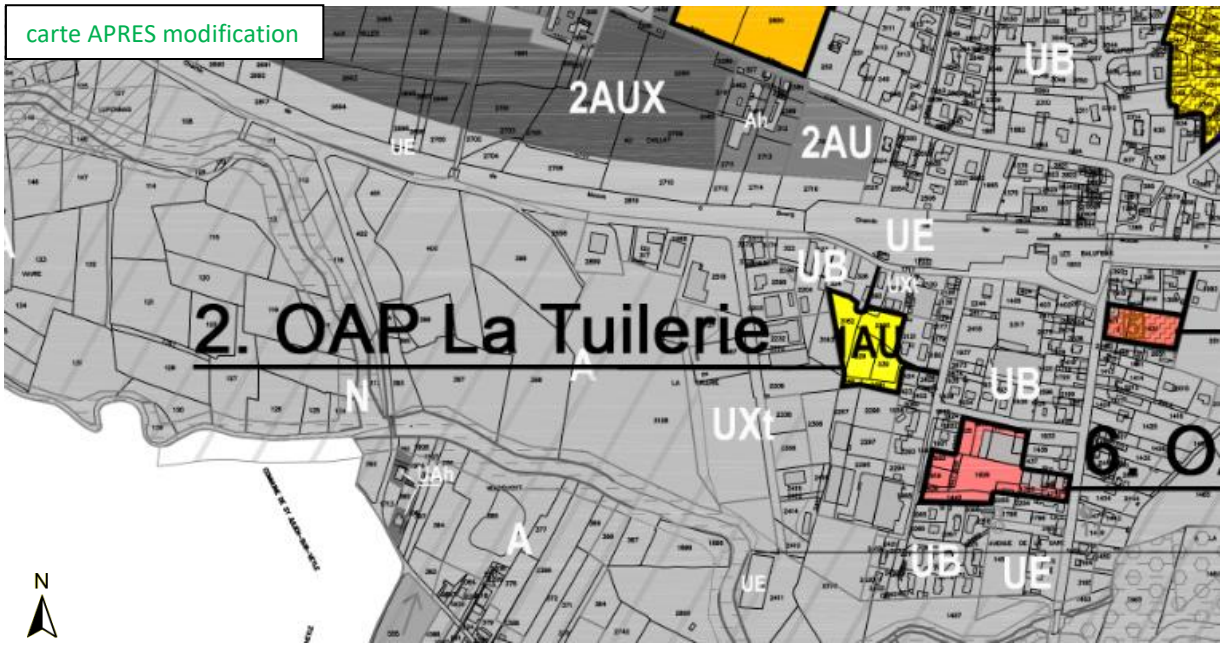
1.7 PLAN DE MASSE INDICATIF



2. Parti général d'aménagement LA TUILERIE

2.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Le projet d'aménagement s'inscrit dans un secteur urbanisé au sein du centre-ville. Il est situé entre la Veyle et la voie SNCF, sur une superficie de 0,98 ha, classée en zone 1AU.



Le projet s'insère en continuité au sein du tissu urbain existant et bénéficie de la proximité des réseaux de viabilité. Il permet de combler une dent creuse, dans une zone à proximité immédiate de la gare de Vonnas.

Le site est cadré à l'Est par une zone d'habitat groupé. Au Nord Ouest, les anciens ateliers municipaux seront réhabilités par un bailleur social pour créer des logements. Les deux nouveaux quartiers seront reliés entre eux par un cheminement doux.

2.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le schéma d'aménagement prévoit un maillage de circulations modes doux reliant le quartier au tissu urbain environnant. Il permettra un raccourci intéressant entre la route de Luponnas et la rue Antoine Manigand et au delà les écoles.

Une liaison modes doux sera prévue également avec le site des anciens ateliers municipaux où une

opération de construction de logements est envisagée.

La desserte automobile sera réalisée uniquement depuis la rue Manigand. L'accès depuis la route de Luponnas est trop étroit pour la circulation automobile.
La trame des cheminements doux évitent ainsi l'enclavement du quartier.

2.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le projet prévoit la réalisation d'environ 29 logements sur le site, soit une densité d'environ 30 logements par hectare, conformément au Scot.

La réalisation des logements devra prévoir une mixité urbaine et sociale.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

Cette orientation d'aménagement n'est pas concernée par une servitude de mixité sociale. En effet, les terrains adjacents au Nord-Ouest (anciens ateliers municipaux, en zone UB) vont être requalifiés par un bailleur social pour faire une vingtaine de logements, en grande partie en logements sociaux. Le quartier compte également quelques logements privés conventionnés. Aussi la municipalité ne souhaite pas concentrer tous les logements sociaux dans ce secteur et apporter une mixité sociale, par la construction de logements non conventionnés ou non aidés sur la zone 1AU.

2.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le quartier prévoit la création d'un espace public central au cœur du quartier. Espace de centralité, espace fédérateur, ce lieu sera adjacent à la voie de desserte et traversé par des cheminements doux.

Il intègrera la conservation de deux arbres importants, existants actuellement sur le site. L'aménagement de l'espace public devra permettre leur mise en valeur.

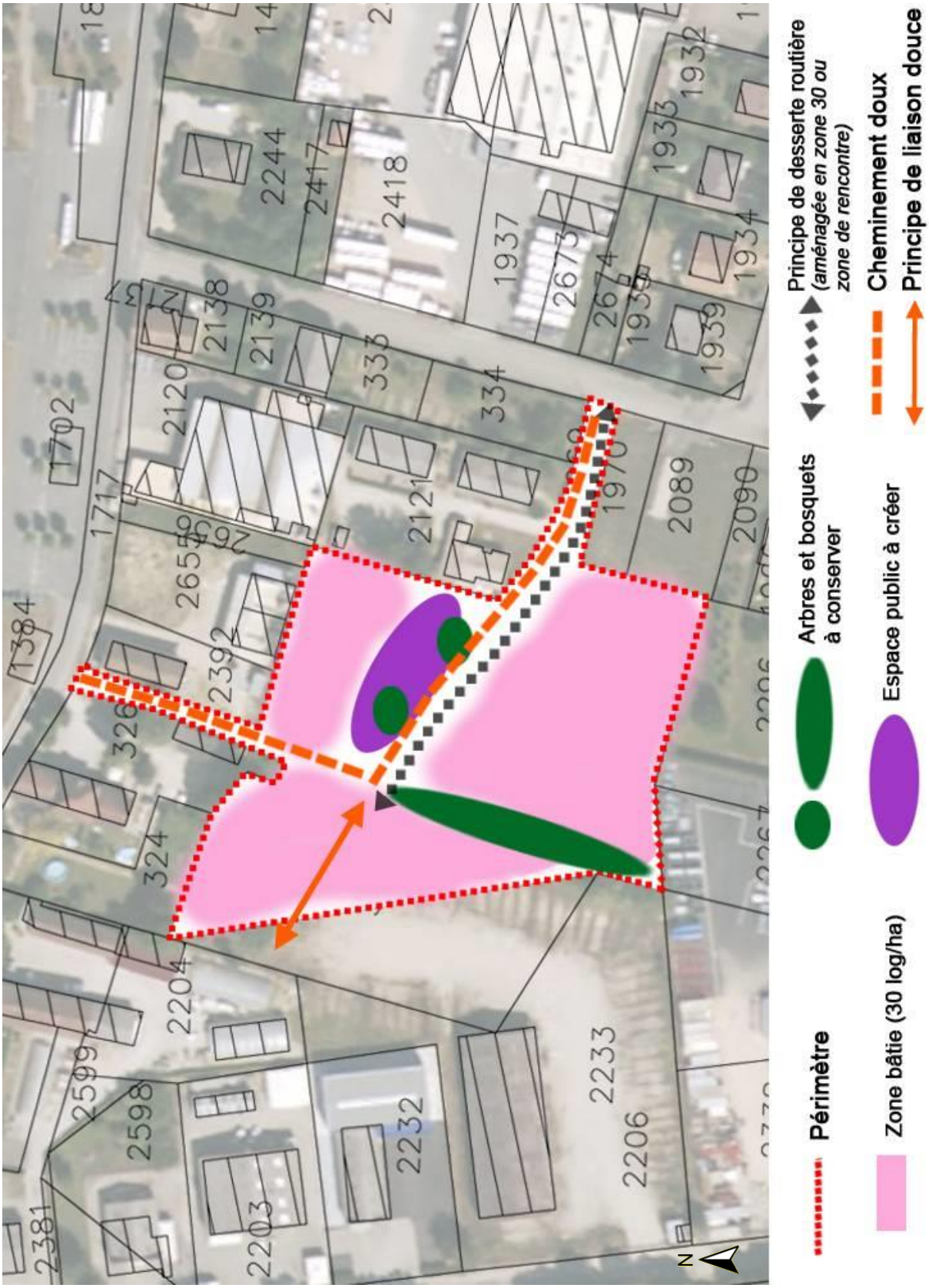
De plus, une haie d'arbres traverse le site du nord au sud. Cette haie devra être conservée au maximum et notamment au sud de la voie de desserte.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

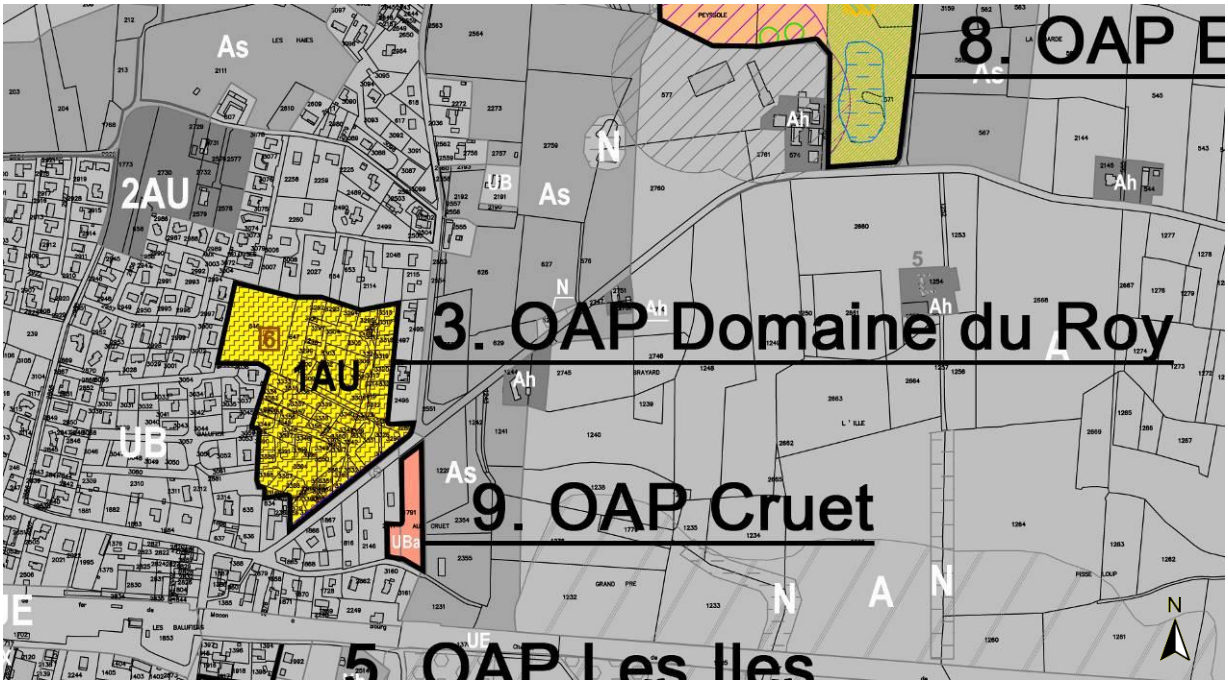
2.5 SCHEMA DE SYNTHESE



3. Parti général d'aménagement DOMAINE DU ROY

3.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Nord du bourg, à l'entrée Nord-Est de la commune, cet espace se situe à proximité de quartiers résidentiels très récents, organisés sous forme d'opérations de lotissements. Les opérations voisines présentent des formes urbaines très standardisées, n'offrant pas un paysage urbain très qualitatif. Les typologies d'aménagements des voiries ne mettent pas en valeur la hiérarchisation du réseau de desserte.



Egalement, le tènement dit « Le domaine du Roy » présente un dénivelé sensible, mais sans afficher de contraintes particulières à l'implantation de constructions. Pour autant, du fait de sa topographie relativement marquée, les aménagements futurs auront un impact visuel important.

Ainsi, l'agencement de cet espace doit prendre en compte cette sensibilité paysagère, afin de traiter l'entrée de ville Nord-Est de Vonnas, de proposer un visage urbain plus qualitatif aux quartiers Nord et de minimiser l'impact visuel des aménagements.

Le secteur fait l'objet d'un projet et est en cours de réalisation.

3.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

La problématique viaire est essentielle dans le cadre de l'aménagement de ce secteur. En effet, les connections avec les voiries existantes à l'Ouest du tènement sont à rechercher.

- Le réseau viaire interne devra être hiérarchisé de la manière suivante : Un axe principal Est-Ouest, au Sud du tènement, reliera le lotissement au lieu-dit « Balufier » via l'antenne de voirie réalisée le plus au Nord avec la Route Départementale n°26c. La connexion sur la RD 26c devra faire l'objet d'un aménagement de carrefour sécurisé, convenablement localisé entre le croisement avec la RD47 à l'Ouest et le carrefour avec la RD80 à l'Est, et cela dans un souci de sécurité routière et d'amélioration de la perception d'entrée d'agglomération sur la RD26c.
- Un axe principal Nord-Sud, connecté à cet axe Est-Ouest, desservira les espaces localisés au Nord du tènement. Cette voirie débouchera sur un espace de retournement structurant.
- Un axe secondaire reliant l'espace de retournement structurant (mentionné ci-dessus), aux espaces résidentiels localisés plus au Nord.
- Un axe secondaire desservant le Nord-Ouest du secteur au départ de la voie du lotissement existant au lieu-dit « Belouses » via l'antenne la plus au Sud et débouchant sur un espace de retournement.
- A ce réseau, viendront se greffer des antennes de desserte locale aux habitations.

Les axes principaux seront traités en "zone 30" conformément à l'article R110-2 du code de la route avec notamment des aménagements spécifiques cohérents avec la limitation de vitesse à 30 km/h.

Les axes secondaires et les antennes de desserte locale seront traités en "zones de rencontre" conformément à l'article R110-2 du code de la route avec notamment des aménagements spécifiques cohérents avec la limitation de vitesse à 20 km/h. Ces aménagements seront réalisés dans un esprit de cours urbaines desservant quelques habitations. Leur traitement sera nettement différencié de celui de la voirie principale. Les espaces de retournement à l'extrémité des axes secondaires ne devront pas apparaître comme des « raquettes », mais être intégrées dans l'aménagement des voies sans pouvoir être distingués.

Ce réseau viaire sera complété par un réseau de cheminements doux maillé, venant chercher des connexions avec les cheminements existants au sein des quartiers environnants.

D'une part, l'ensemble des voiries principales sera doublé d'un espace voué aux déplacements doux et d'autre part, des axes structurants sont à prévoir, ainsi :

- Un axe Nord-Ouest / Sud-Est, le long de la trame verte ambitionnée ;
- Un axe, localisé au Sud du tènement, le long de la RD 26c ;

- Un axe, reliant les espaces de retournement prévus au Nord du secteur ;
- Un axe Nord-Sud, connectant la trame verte au lotissement situé au Nord du tènement ;
- Un axe Est-Ouest, liant la voirie principale Est-Ouest avec le lotissement au lieu-dit « Balufier », situé à l'Ouest du tènement.

Le cheminement doux reliant les cours urbaines au Nord du secteur possèdera une emprise suffisante, afin, d'être, éventuellement, à terme, complétées par une voie reliant les impasses, si, à l'usage, le besoin devait apparaître.

3.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Deux formes d'habitat sont à envisager sur ce secteur :

- Un espace voué à la construction de logements collectifs, pressenti au Sud du tènement, le long de la RD 26c. L'objectif est de formaliser un front bâti homogène et dense, le long de cet axe, marquant, ainsi, l'entrée de ville. Ces logements collectifs seront cintrés par l'espace vert commun envisagé.
- Les espaces, plus au Nord, seront composés de logements individuels pavillonnaires, sur des parcelles de tailles variées, respectant une orientation Nord/Sud ou Est-Ouest. Chaque construction sera implantée soit en limite séparative, soit en limite d'emprise publique. L'objectif est de structurer le paysage au travers de l'ordonnancement des constructions.

La densité moyenne des constructions sur ce tènement d'une superficie d'environ 5,17 hectares devra être au minimum de 13 logements à l'hectare.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

Au titre de l'article L123-1-5 II 4°, les opérations concernées par la trame au plan de zonage doivent respecter des quotas en terme de catégorie des logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale :

- Au sein de l'OAP Domaine du Roy, les programmes de logements doivent comporter au minimum 20% de logements sociaux.

3.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Le tènement sera aménagé dans le respect du réseau bocager existant. En effet, les haies existantes, en limite Nord et en limite Ouest du secteur, seront préservées. Egalement, une coulée verte s'appuiera sur la haie structurante existante à conserver, axée Nord-Ouest / Sud-Est, partageant le secteur en deux parties.

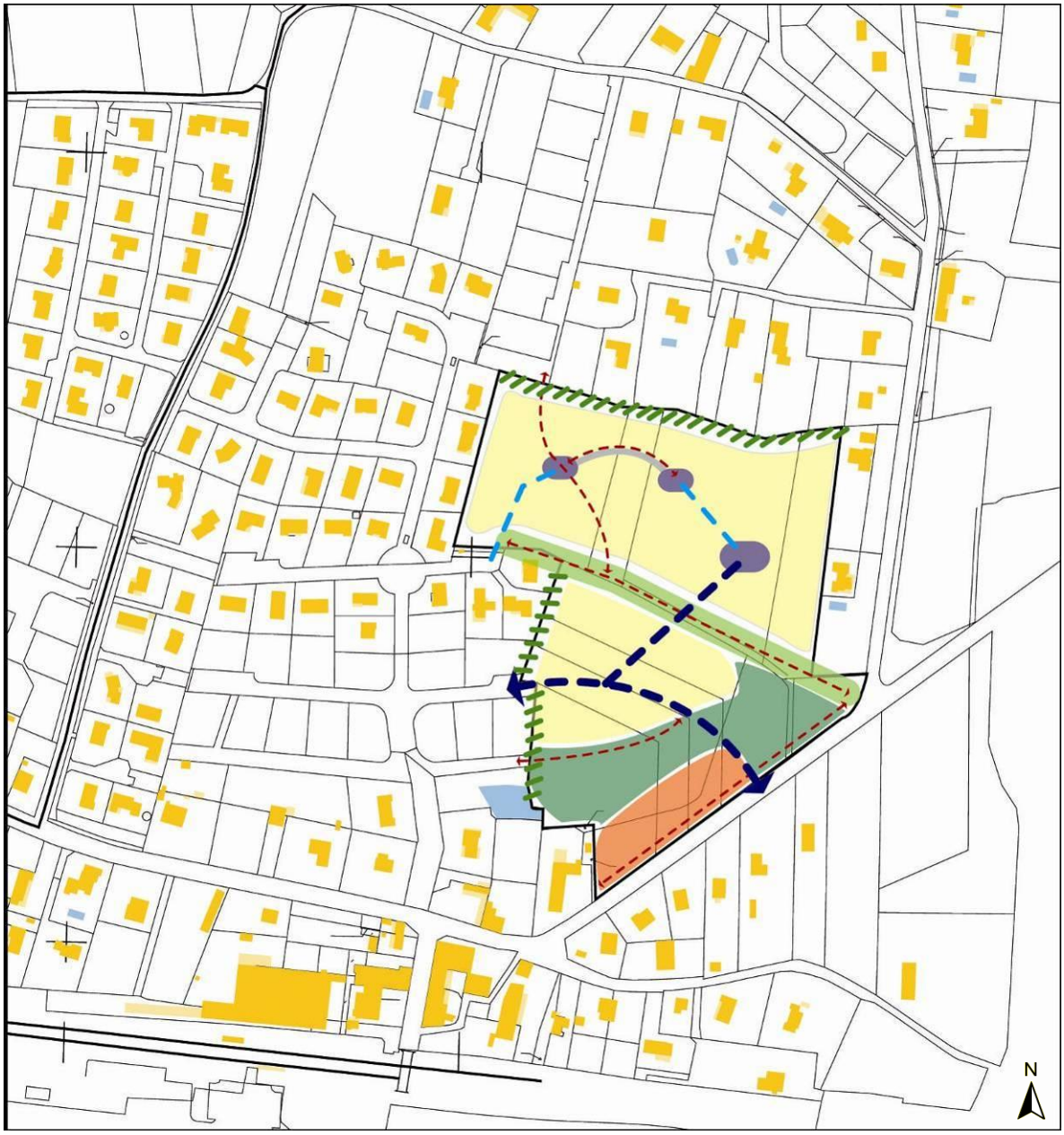
Un espace vert commun d'envergure sera formalisé dans la partie Sud du secteur. Il accueillera, notamment, les bassins de rétention liés aux aménagements. Les talus des bassins de rétention devront être en pentes douces. Cet espace devra être soigné et arboré. Il sera connecté à la coulée verte prévue.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

3.5 SCHEMA DE SYNTHESE



LEGENDE

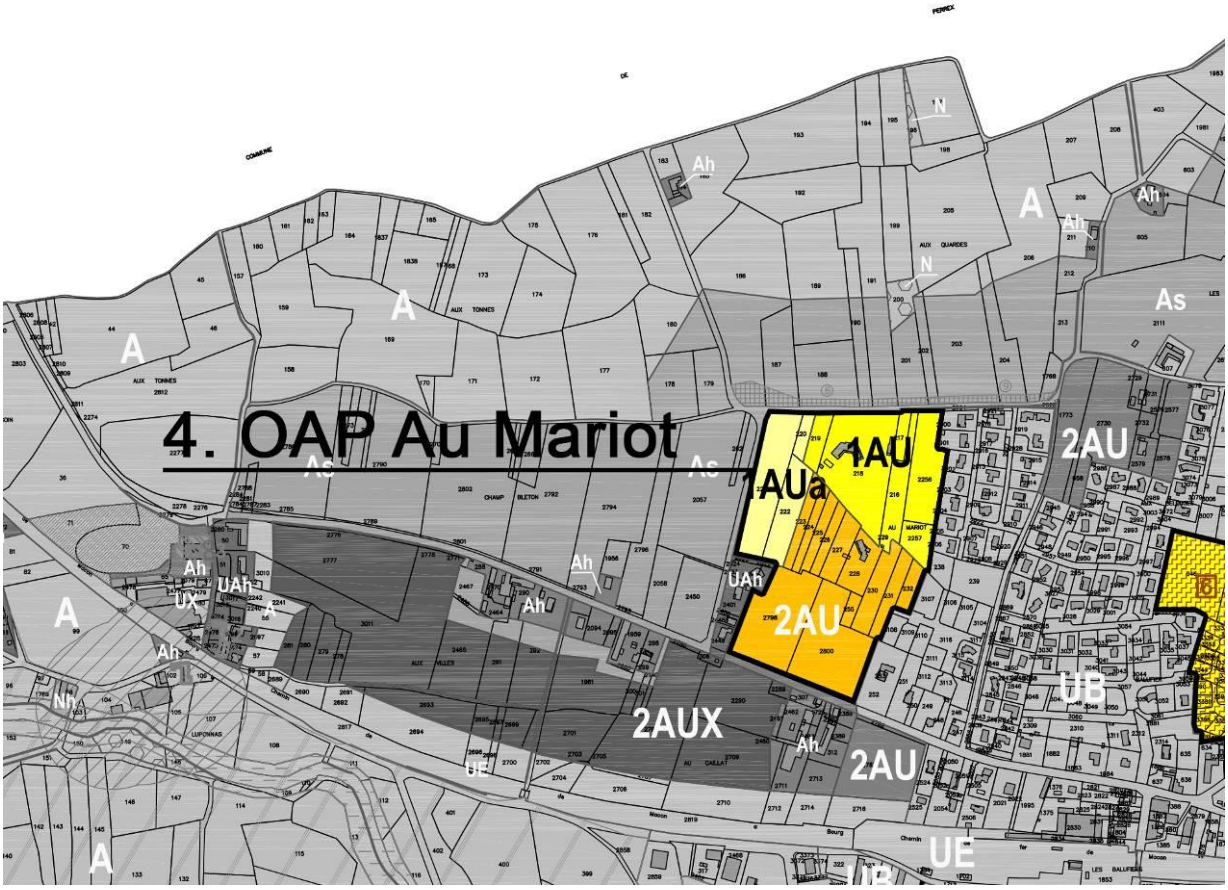
- Secteur d'habitat collectif
- Secteur d'habitat pavillonnaire
- Espace vert commun avec bassin de rétention
- Réseau viaire principal
- Réseau viaire secondaire
- Réseau des cheminements doux principal
- Placette de retournement
- Réservation pour bouclage éventuel de voirie
- Coulée verte
- Haies à conserver

4. Parti général d'aménagement AU MARIOT

4.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisée au Nord du bourg, à l'Est de la route de Perrex, au sud du chemin des Mariots et au Nord de la RD80, l'orientation d'aménagement concerne un secteur de 8,62 ha dont 1,46 ha classé en zone 1AUa, 2,81 ha classés en 1AU et 4,55 ha en zone 2AU.

Le site présente une déclivité marquée Nord-Sud, avec le point bas au Sud. A l'Ouest, la vue est dégagée sur les Monts du Maconnais.



L'orientation n'est qu'indicative sur la zone 2AU.

4.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

La desserte du quartier s'organise à partir d'une structure viaire, hiérarchisée autour :

- d'un axe principal Nord-Sud entre le chemin des Mariots et la RD 80, qui pourra être doublé/prolongé sur les parcelles A2256-2257 en fonction de l'opération envisagée, et en tenant compte du dispositif de rétention des eaux pluviales à prévoir ;
- et d'un second axe reliant la route de Perrex au chemin des Mariots.

Ces deux voies sont les principales voies structurantes du quartier.

Des places de stationnement de proximité seront réalisées et réparties sur l'ensemble de l'opération.

Des liaisons douces majeures sont prévues sur deux axes Est-Ouest, reliant des voies existantes à des voies à créer. Parallèles aux courbes de niveaux, elles limiteront l'effort physique pour les piétons empruntant ces cheminements. D'autres liaisons sont prévues en accompagnement des voiries. A travers l'ensemble de l'opération, les cheminements relieront les espaces publics et permettront de connecter le nouveau quartier avec le tissu urbain environnant.

Une centralité est à créer au milieu de l'opération, par un espace public plus vaste que la simple largeur de la voirie, dont la nature sera à déterminer (place, placette, mail,...). Il pourra regrouper des stationnements, mais devra laisser une place importante aux piétons et au végétal.

Le carrefour entre la route de Perrex et le chemin des Mariots est actuellement dangereux en raison de la topographie et d'un manque de visibilité. Le chemin des Mariots est donc à élargir, et le carrefour est à déplacer légèrement plus au Nord.

4.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le quartier est composé d'une mixité urbaine via des formes urbaines variées : habitat collectif, habitat intermédiaire, habitat individuel groupé, habitat individuel.

La hauteur des constructions est limitée à R+2 pour les bâtiments collectifs et intermédiaires, et à R+1 pour les constructions d'habitat individuel groupé et individuel pur. Un traitement en attique du niveau R+2 est fortement conseillé pour limiter l'impact visuel des bâtiments, notamment dans la partie haute du terrain.

L'ensemble de la zone devra atteindre une densité minimale moyenne de 13 logements par hectare, soit un minimum d'environ 115 logements. L'urbanisation de l'ensemble du secteur devra être

réalisée par étape, avec une première opération à réaliser dans les zones 1AUa et 1AU, puis un dernier secteur correspondant à la zone 2AU (non urbanisable actuellement).

Les phases ultérieures ne pourront être lancées avant la réalisation de l'ensemble des travaux de l'étape précédente. Ainsi, la phase 2, occupant la zone 2AU, ne pourra être urbanisée qu'après l'achèvement de la phase 1 (zone 1AUa et zone 1AU).

Les logements seront donc ainsi répartis :
- zone 1AUa : minimum 19 logements
- zone 1AU : minimum 37 logements
- zone 2AU : minimum 59 logements

Les parcelles A216-217-218-219 de ~~L~~la zone 1AU ~~est~~ sont destinées à accueillir des logements adaptés aux séniors et aux personnes âgées, par exemple de type résidences séniors. La maison existante pourra accueillir les services communs et partagés à l'ensemble des résidents. ~~La zone 1AU~~ Ces parcelles s'urbaniser~~a~~ont donc uniquement pour la réalisation de logements pour les séniors et les personnes âgées. Il ne sera pas autorisé la construction d'autres types de logements. Les parcelles A2256-2257 de la zone 1AU autorisent, quant à elles, tous types de logements, dans le respect des principes de mixité et de densité définis dans la présente OAP.

~~Chaque opération d'aménagement devra prévoir un minimum de 2~~ Dans la mesure du possible, la mise en œuvre de formes urbaines différentes sera privilégiée pour chaque opération d'aménagement. Par exemple, une opération ~~devra comprendre au moins~~ mêlant de l'habitat individuel traditionnel et de l'habitat individuel groupé, ou de l'habitat individuel et de l'habitat collectif,... Cette disposition vise à asseoir la mixité urbaine, sociale et typologique du quartier, et à répartir cette mixité sur l'ensemble du secteur.

Les formes urbaines autour de la centralité devront permettre de cadrer cet espace, de lui donner sa dimension et sa cohérence. Aussi, les constructions enserrant cet espace seront plus denses, à minima sous forme d'habitat individuel groupé.

Ce nouveau quartier devra aussi participer à une valorisation de l'entrée de ville Ouest. S'appuyant sur plusieurs principes, cette nouvelle image sera en partie assurée par la création d'un front bâti en façade la RD80. Il pourra être constitué par des constructions continues ou discontinues, mais dans tous les cas donnant une impression d'une voie cadrée par les bâtiments.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés et les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

La zone 1AUa et la zone 1AU devront se construire chacune selon une à deux opérations d'aménagement d'ensemble, au maximum.

4.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'opération conduira à la réhabilitation de l'image de la porte de ville, voire à son identification. Les projets devront donc garantir une entrée de ville qualitative.

C'est pourquoi le traitement le long de la RD80 devra être soigné et de qualité. Un aménagement paysager devra, ainsi, être élaboré en bordure de la voie, offrant un cadre de vie et une nouvelle image valorisante. Des plantations d'arbres sont à réaliser, avec une diversité dans leur aspect et les espèces employées, mais ne devront pas constituer un masque occultant le bâti. La construction d'un front bâti bordant l'espace public devra apporter une qualité urbaine particulièrement soignée, puisqu'elle identifiera l'accès Ouest à Vonnas.

L'intégration paysagère du quartier est également assurée par le maintien de haies existantes, et par la création d'autres. Ainsi, la haie et les arbres longeant le chemin des Mariots sont à conserver. Des coupures sont possibles pour la création des voies d'accès à l'opération en compensant le linéaire détruit. La zone boisée au carrefour de la route de Perrex et du chemin des Mariots est également conservée.

De plus, une bande végétale de 5 m de large sera créée à l'Ouest du site, en bordure de la route de Perrex. Elle sera largement arborée et plantée. Cette végétation permettra de réduire l'impact du nouveau quartier dans le paysage. Cette bande sera traitée comme un espace commun pour l'ensemble de l'opération.

Les cheminements piétons Est-Ouest seront accompagnés d'une végétalisation, autorisant la création de connections végétales dans le quartier.

L'aménagement de la zone devra prendre en compte la déclivité du terrain naturel en s'insérant de manière harmonieuse dans la pente.

A titre indicatif, des emplacements possibles pour les espaces de gestion des eaux de pluie sont positionnées de manière informative.

Toutefois, les dispositifs de rétention des eaux pluviales devront :

- être réalisés avec des aménagements et paysagés (engazonnement, plantations d'arbres et arbustes aux abords de l'ouvrage)
- être ouverts au public (pas de clôtures, pas de cuve étanche bétonnée ou bâchée,…)

- les eaux ne devront pas être stagnantes, en dehors d'épisodes pluvieux ou orageux. Les éventuelles noues paysagères présentes sur les opérations peuvent utilement être mises à profit dans le cadre d'un aménagement paysager pour l'écrêtement des eaux de ruissellement.
- en cas d'impossibilité technique, des dispositifs enterrés sont toutefois autorisés.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

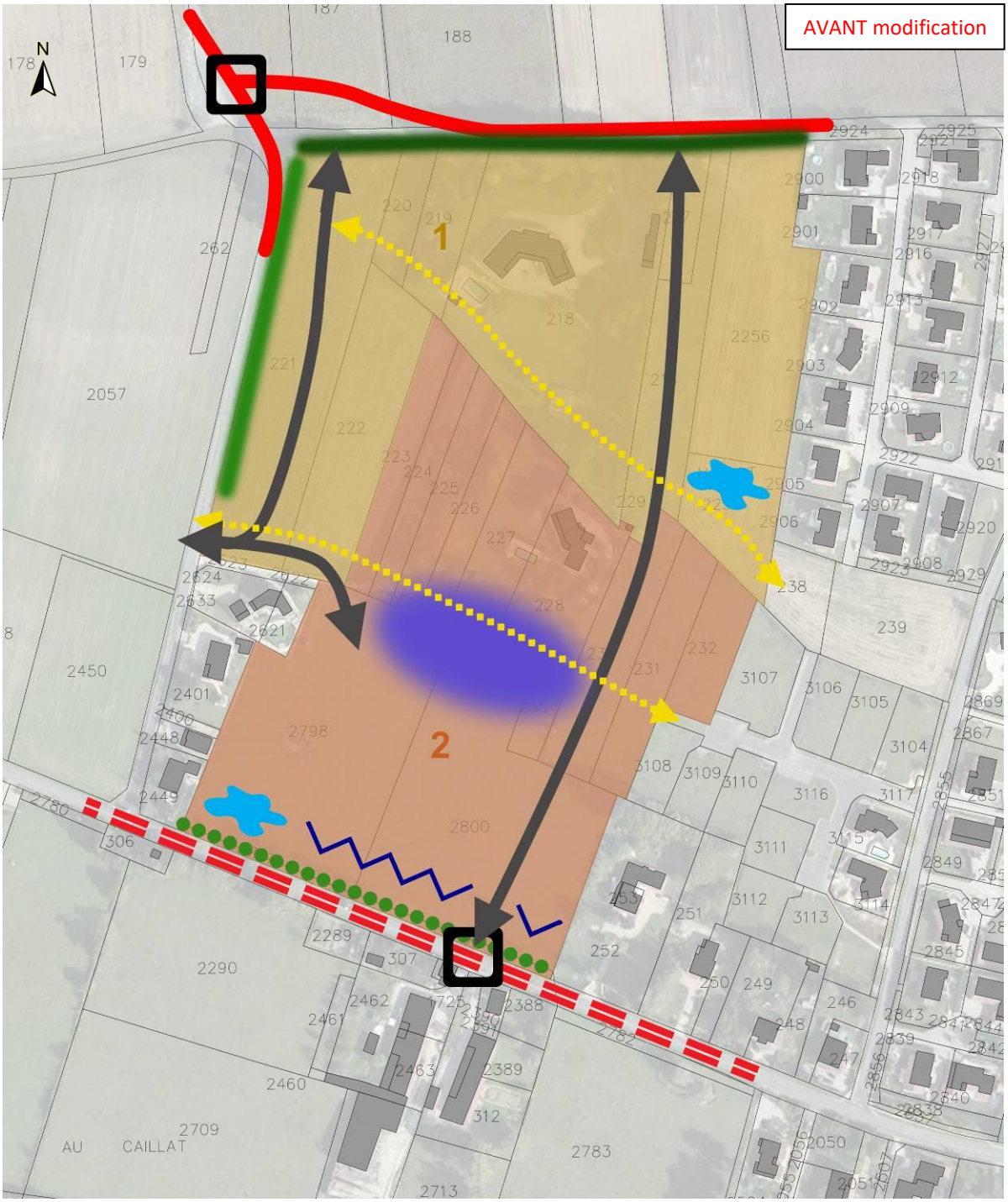
Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, dans la mesure du possible, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires pour renforcer le confort d'été (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc).

La zone 1AUa devra également prévoir un assainissement autonome, en attendant l'extension du réseau d'assainissement à hauteur du terrain. L'opération devra pouvoir être raccordée aux réseaux d'assainissement, lors de l'urbanisation de la zone 2AU.

La zone 1AU devra se raccorder sur les réseaux d'assainissements existants ou à créer, par exemple via le réseau existant à l'Est du lotissement Logidia.

4.5 SCHEMA DE SYNTHESE



Principe de desserte

Liaison piétonne à créer

Carrefour à aménager

Voies et carrefour à modifier

RD80 à réaménager

Espace vert à créer

Conservation de la haie
(hors débouché des voies à créer)

Aménagement paysager en bordure de la RD80

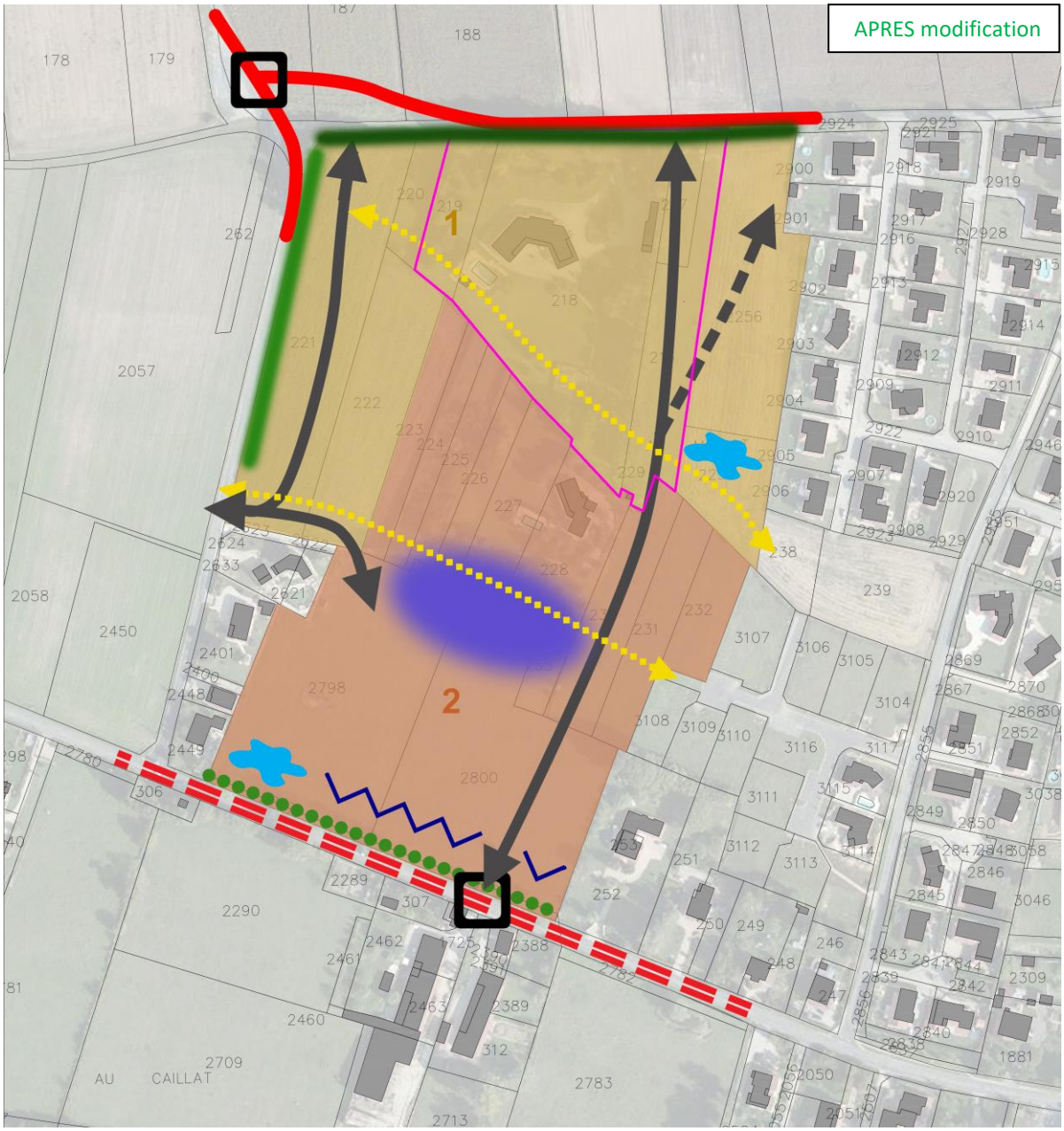
1 Zone à urbaniser dans un premier temps

2 Zone à urbaniser dans un second temps

Centralité à créer

Front bâti à créer (continu ou discontinu)

Espace de gestion des eaux pluviales
emplacement à titre indicatif



Principe de desserte

Accès potentiel

Liaison piétonne à créer

Carrefour à aménager

Voies et carrefour à modifier

RD80 à réaménager

Espace vert à créer

Conservation de la haie
(hors débouché des voies à créer)

Aménagement paysager en bordure de la RD80

1 Zone à urbaniser dans un premier temps

dont secteur destiné uniquement à accueillir des logements adaptés aux seniors et aux personnes âgées

2 Zone à urbaniser dans un second temps

Centralité à créer

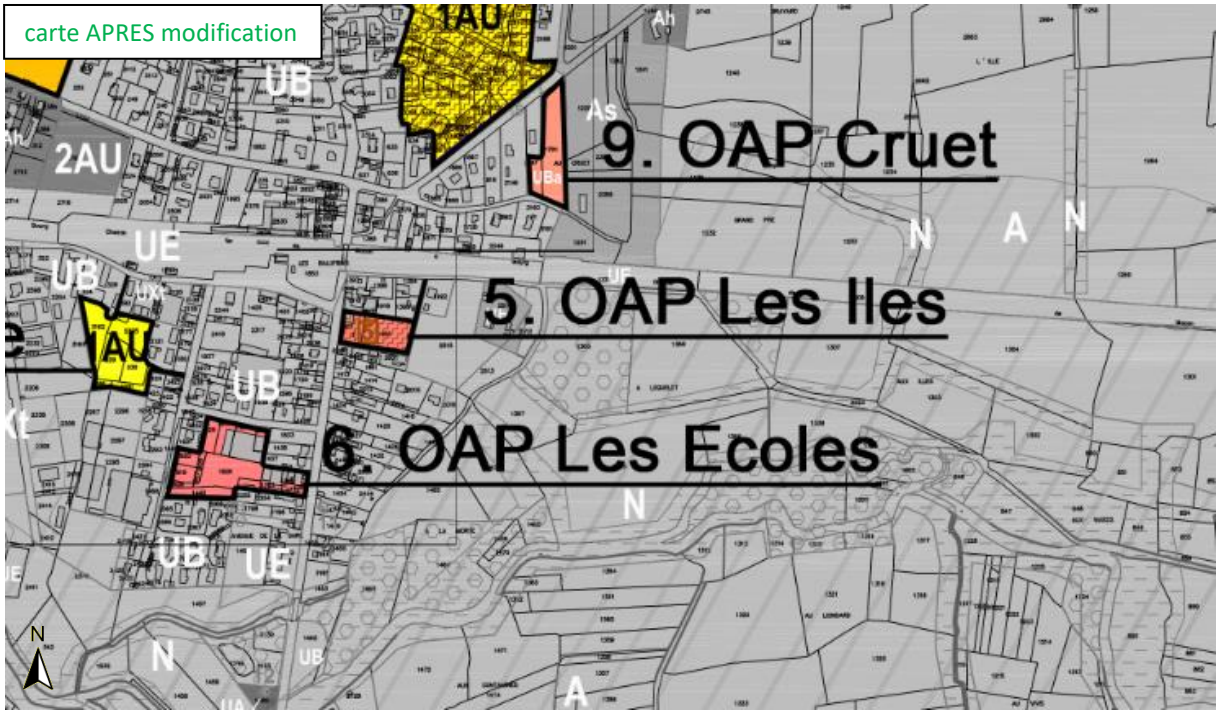
Front bâti à créer (continu ou discontinu)

Espace de gestion des eaux pluviales
emplacement à titre indicatif

5. Parti général d'aménagement LES ILES

5.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au Sud de la voie ferrée, ce site se situe au cœur du tissu urbain ancien et vernaculaire de la commune de Vonnas.



Le périmètre définit une zone de 0,50 ha, classée en zone UB, composée d'un tènement rectangulaire au sud et d'une bande étroite reliant l'impasse des Iles.

5.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site est desservi par l'avenue de la Gare et par l'impasse des Iles. L'accès véhicules se fera uniquement par l'avenue de la Gare. La parcelle reliant l'impasse des Iles étant étroit, les dimensions ne sont pas suffisantes pour la circulation des véhicules.

Un cheminement doux devra relier les voies citées ci-avant. Il devra être continu et permettre de traverser l'ensemble du quartier par un cheminement non interrompu.
Le stationnement en façade de l'avenue de la Gare n'est pas autorisé.

5.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Les formes urbaines doivent permettre l'insertion du projet dans son environnement bâti. Pour ce faire, le front bâti existant sur l'avenue de la Gare devra être prolongé. Les bâtiments devront s'implanter en limite d'espaces publics sur cette voie.

Sur l'ensemble du terrain, la densité devra être au minimum de 20 logements par hectare soit 10 logements à créer sur le tènement.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

Les formes urbaines devront être variées et assurer une mixité urbaine et sociale.

Au titre de l'article L123-1-5 II 4°, les opérations concernées par la trame au plan de zonage doivent respecter des quotas en terme de catégorie des logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale :

- Au sein de l'OAP Les Iles, les programmes de logements doivent comporter au minimum 50% de logements sociaux et 30% de petits logements (types T1 à T3).

5.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement de la zone s'intègre à son environnement par la poursuite du front urbain sur la RD80 et par la création de cheminements doux connectés aux voies longeant le site.

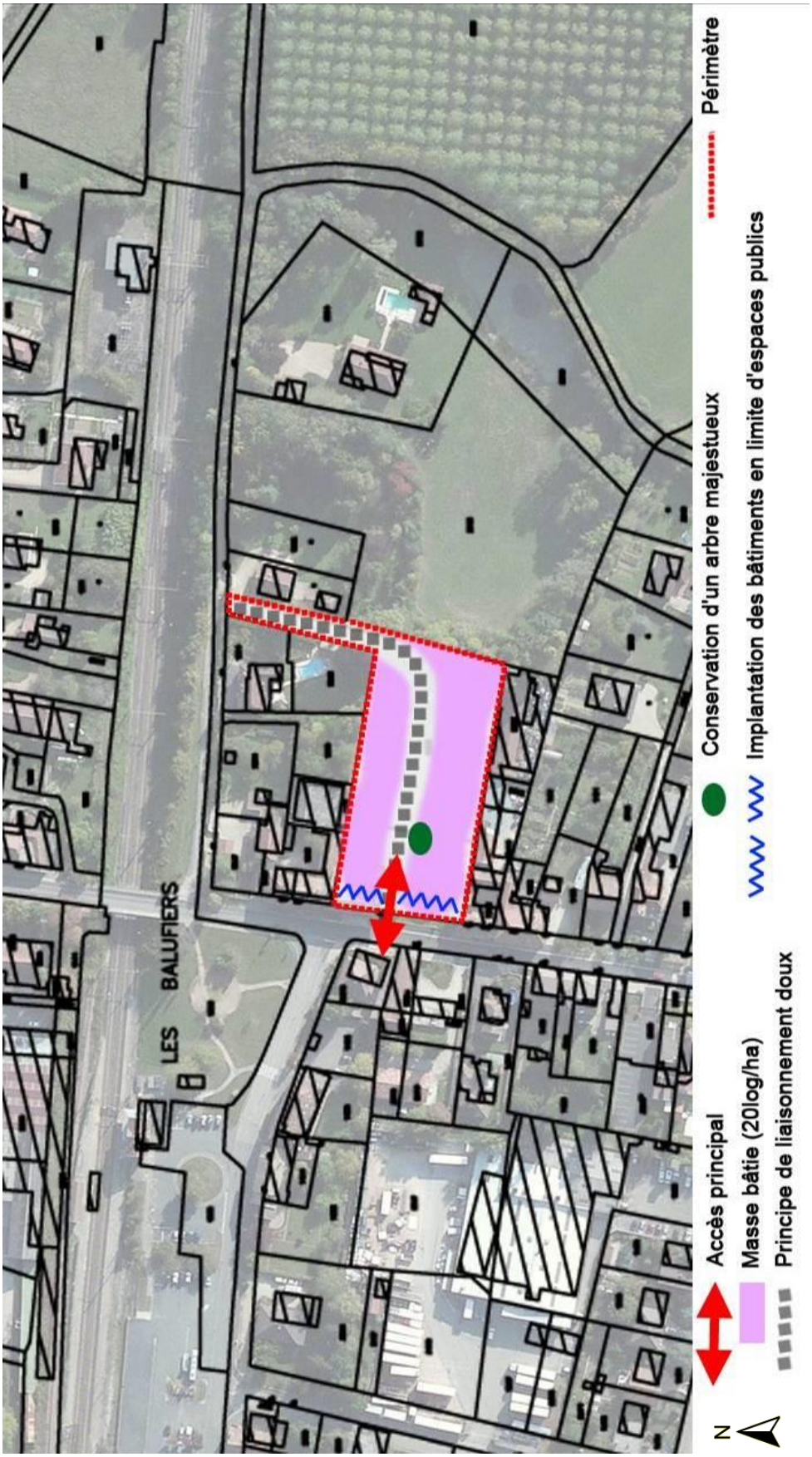
Un arbre majestueux implanté près de l'avenue de la Gare devra être conservé et mis en valeur par l'aménagement.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

5.5 SCHEMA DE SYNTHESE

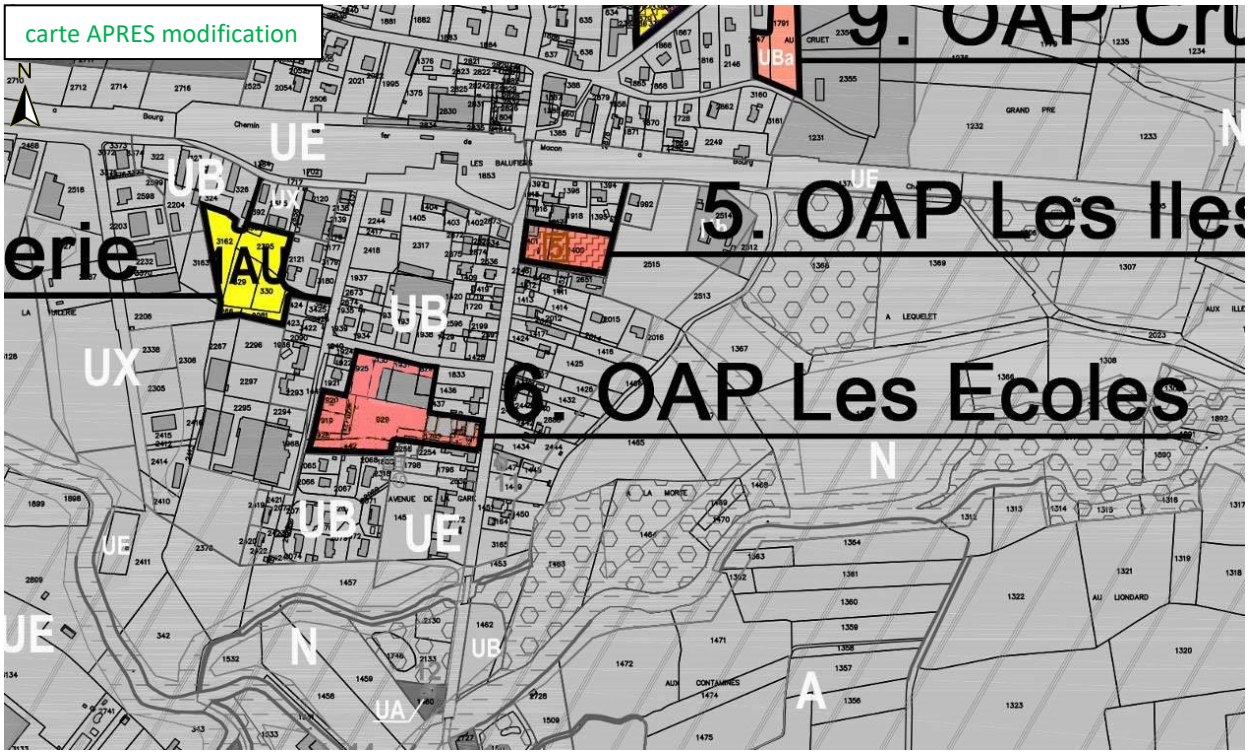


6. Parti général d'aménagement LES ECOLES

6.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au sein du cœur urbain de Vonnas, ce site de ~~0,98~~ 1,4 ha se trouve au nord des Ecoles. Il est composé ~~par~~de ~~une~~ deux entités industrielles à l'intérieur d'un tissu d'habitat pavillonnaire à l'Ouest et d'un habitat vernaculaire le long de l'avenue de la Gare.

Le site devrait faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.



Classée en UB, la zone borde une zone UE au sud destinée à la création d'une voirie de desserte du site.

6.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Une desserte devra être créée entre la rue Manigand ~~et~~, le parking au Nord des écoles et la rue Henri Dunant au Nord. Elle sera prolongée via l'emplacement réservé n°10. Cette voie permettra la desserte de la partie Ouest et Nord. La zone Est disposera également d'un accès sur cette rue mais l'accès principal devra être réalisé depuis l'avenue de la Gare.

Une centralité est à créer au carrefour de ces voies, par un espace public plus vaste que la simple largeur de la voirie, dont la nature sera à déterminer (place, placette, mail,...). Il devra laisser une place importante aux piétons et au végétal.
Un cheminement doux Nord-Sud sera réalisé~~e à la jonction entre les deux zones bâties de la nouvelle voie jusqu'à la limite parcellaire. Il sera l'amorce d'une liaison vers la rue Henri Dunant, dans l'optique d'un éventuel réaménagement de l'usine Lamberet~~ en accompagnement de la voie, dans le prolongement du cheminement existant au Sud ; il traversera l'espace public central.

6.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Le quartier est situé au sein d'un tissu urbain constitué. La partie Est sera plus dense (50 logements par hectare soit environ 15 à 17 logements à réaliser), à l'image de l'existant. Cette partie devra poursuivre le front urbain existant sur la RD80.

La partie Ouest sera moins dense pour s'insérer dans le tissu urbain plus lâche de la rue Manigand. La densité sera de 20 logements par hectare, soit environ 13 à 15 logements à créer.

La partie Nord offrira une densité intermédiaire de 30 logements par hectare, soit 12 à 13 logements à créer.

Les implantations des constructions les unes par rapport aux autres devront permettre d'allier les densités prescrites et l'intimité des logements, en veillant notamment à limiter les vis-à-vis trop rapprochés les vues plongeantes sur les propriétés riveraines.

~~Au titre de l'article L123-1-5 II 4°, les opérations concernées par la trame au plan de zonage doivent respecter des quotas en terme de catégorie des logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale :~~

- ~~Au sein de l'OAP Les Ecoles, les programmes de logements doivent comporter au minimum 50% de logements sociaux et 30% de petits logements (types T1 à T3).~~

6.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

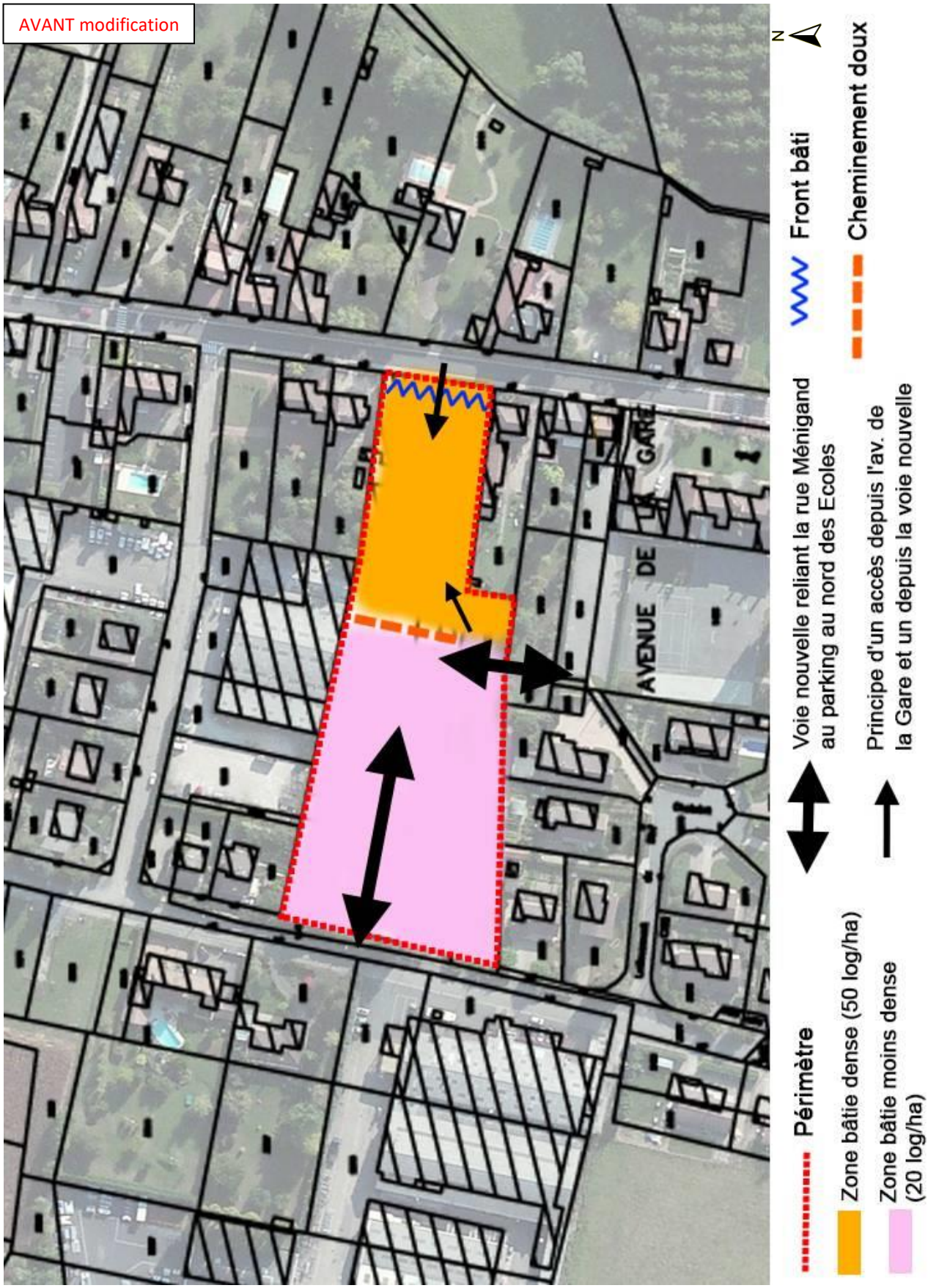
L'aménagement de la zone s'intègre à son environnement par la poursuite du front urbain sur la RD80, ainsi que par l'adoption de densités variées en correspondance avec le tissu bâti environnant.
~~De plus, un cheminement séparant les deux zones à construire permet de créer un espace public, et d'amorcer une future liaison vers la rue Henri Dunant.~~

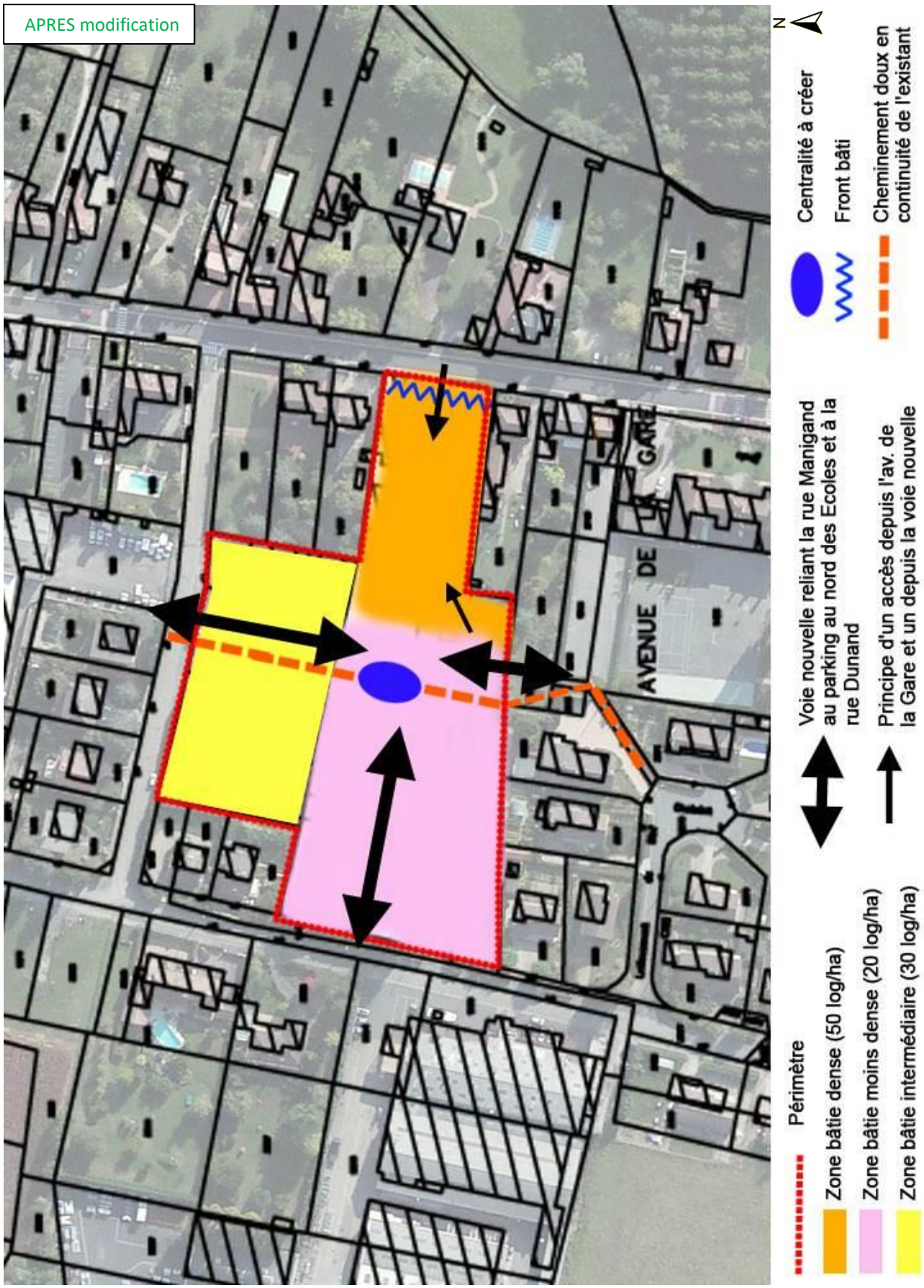
Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

6.5 SCHEMA DE SYNTHESE

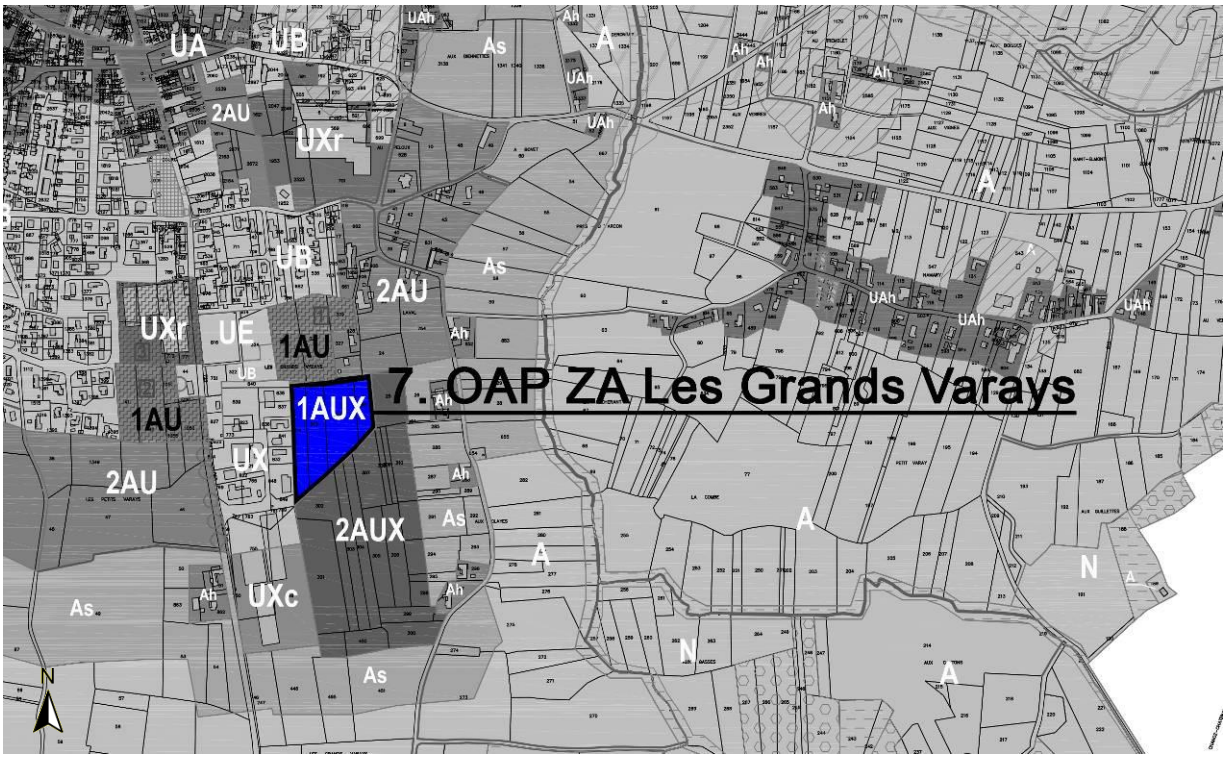



APRES modification
AVENUE DE LA GARE
N
Périmètre
Zone bâtie dense (50 log/ha)
Zone bâtie moins dense (20 log/ha)
Zone bâtie intermédiaire (30 log/ha)
Voie nouvelle reliant la rue Manigand au parking au nord des Ecoles et à la rue Dunand
Principe d'un accès depuis l'av. de la Gare et un depuis la voie nouvelle
Centralité à créer
Front bâti
Cheminement doux en continuité de l'existant

7. Parti général d'aménagement ZA LES GRANDS VARAYS

7.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Localisé au sud du centre urbain de Vonnas, cette zone de 2,27 ha se situe à proximité de la RD80 à l'arrière de l'actuelle zone d'activités existante. Elle est classée en zone 1AUX.



Le site est dégagé et présente une déclivité faible dont les points bas se situent au Nord.

Le site fait l'objet d'un permis d'aménager et est en cours de réalisation.

7.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site sera connecté à la voie de desserte de la zone d'activité existante. Cette route sera prolongée en limite sud puis viendra desservir le cœur de l'extension.

Un espace sera conservé en limite sud pour permettre l'extension de la voie en direction de l'Est. Cela permet de maintenir la possibilité d'aménagement d'une extension ultérieure de la zone d'activités vers l'Est et de permettre sa desserte.

Un cheminement doux longe la nouvelle voie à créer.
De plus, une connexion piétonne devra être réalisée avec la zone d'habitat envisagée au Nord (zone 1AU Grands Varays). Sa réalisation pourra intervenir lors de l'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat.

7.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Les lots à bâtir sont répartis de part et d'autre de la voie de desserte. Cette composition permet d' « épaissir » la zone d'activités et d'éviter une urbanisation linéaire le long de la RD80.

7.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Comme évoqué ci-dessus, la réalisation de cette extension à l'arrière de la zone existante évite une urbanisation linéaire le long de la route de Neuville et permet de lui donner une « épaisseur ».

Le cheminement doux en connecté vers le Nord permet d'éviter l'enclavement de cette zone et de la connecter aux quartiers environnants.

L'intégration paysagère est assurée par un espace vert créé au sud de la voie nouvelle et permettant de créer une transition entre la zone urbaine et les terres actuellement cultivées au sud.

De plus un espace, au Nord, accueille les dispositifs de rétention des eaux pluviales.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

7.5 SCHEMA DE SYNTHESE

Périmètre

Zone bâtie

Cheminement doux

Liaison piétonne vers zone 1AU à créer

Voie de desserte à créer

Emprise à réserver pour voie future

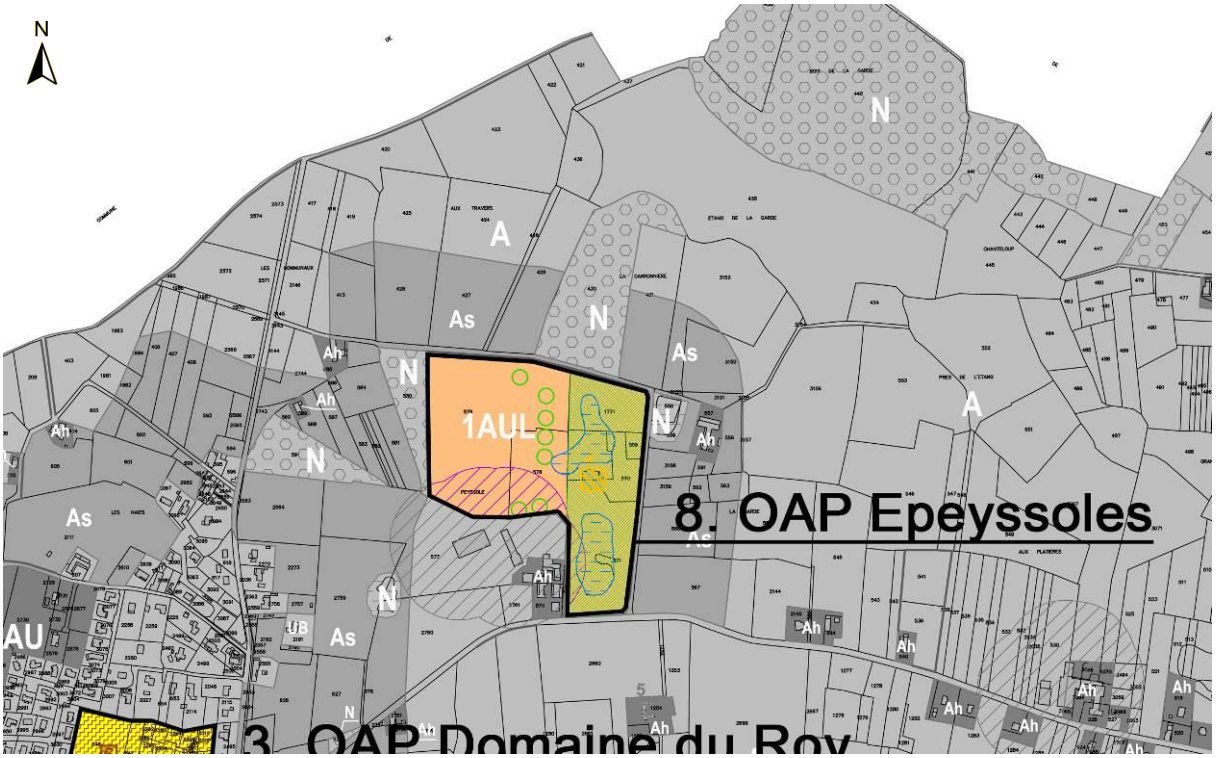
Espace vert

Bassins de rétention

8. Parti général d'aménagement EPEYSSOLES

8.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Situé au Nord Est du centre urbain de Vonnas, la zone d'Epeyssoles comprend 10,20 ha classé en zone 1AUL. Elle comprend le château d'Epeyssoles et son parc, ainsi que des terrains situés à l'Ouest.



8.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site est cadré par une voirie de desserte au Nord et à l'Est de la zone. Les accès existants sont conservés. En revanche, le secteur Ouest sera desservi par un accès principal unique depuis le Nord par la voie communale reliant la D47 à la D26c.

8.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Cette zone d'urbanisation permet une urbanisation à destination de loisirs et de tourisme, complémentaire des activités touristiques du Château d'Epeyssoles. Le cadre de vie de ce dernier, ses intérêts végétal et paysager en font un site possédant un potentiel de développement touristique intéressant.

Le secteur Est et Sud, comprenant le Château et son parc, pourra être urbanisé de façon modéré en respectant les boisements et étangs qui devront être préservés. Le secteur Ouest sera urbanisé en protégeant les éléments paysagés existants.

De plus, le Château est lui-même classé et protégé au titre de l'article L123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme. Toute modification sur ce bâtiment est soumise à autorisation de la commune.

L'objectif pour ce secteur est de conserver l'identité du Château et de son parc paysagé, et l'aménagement de cette zone devra atteindre cet enjeu.

De plus, l'aménagement et la construction de la zone ne devra pas compromettre l'activité de l'exploitation agricole située au Sud.

8.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'urbanisation du secteur doit conserver l'image et l'identité du lieu : un château et son parc. C'est pourquoi le site intègre la préservation des éléments caractéristiques du lieu.

Le parc est protégé au titre de l'article L123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme, la modification ou la suppression d'éléments végétaux est soumise à l'avis de la municipalité. Cette dernière pourra l'autoriser, se réservant la possibilité d'imposer des compensations. Les étangs sont également à préserver.

L'aménagement de ce secteur doit donc prendre en compte ces éléments protégés.

Dans la partie Ouest, les boisements et les arbres remarquables sont aussi protégés par l'article L123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme. Ils devront être protégés, sauvegardés et mis en valeur par l'aménagement futur.

Les étangs de la zone sont identifiés comme zone humide. A ce titre, ils doivent être conservés. Tout exhaussement, affouillement, imperméabilisation ou assèchement y est strictement interdit.

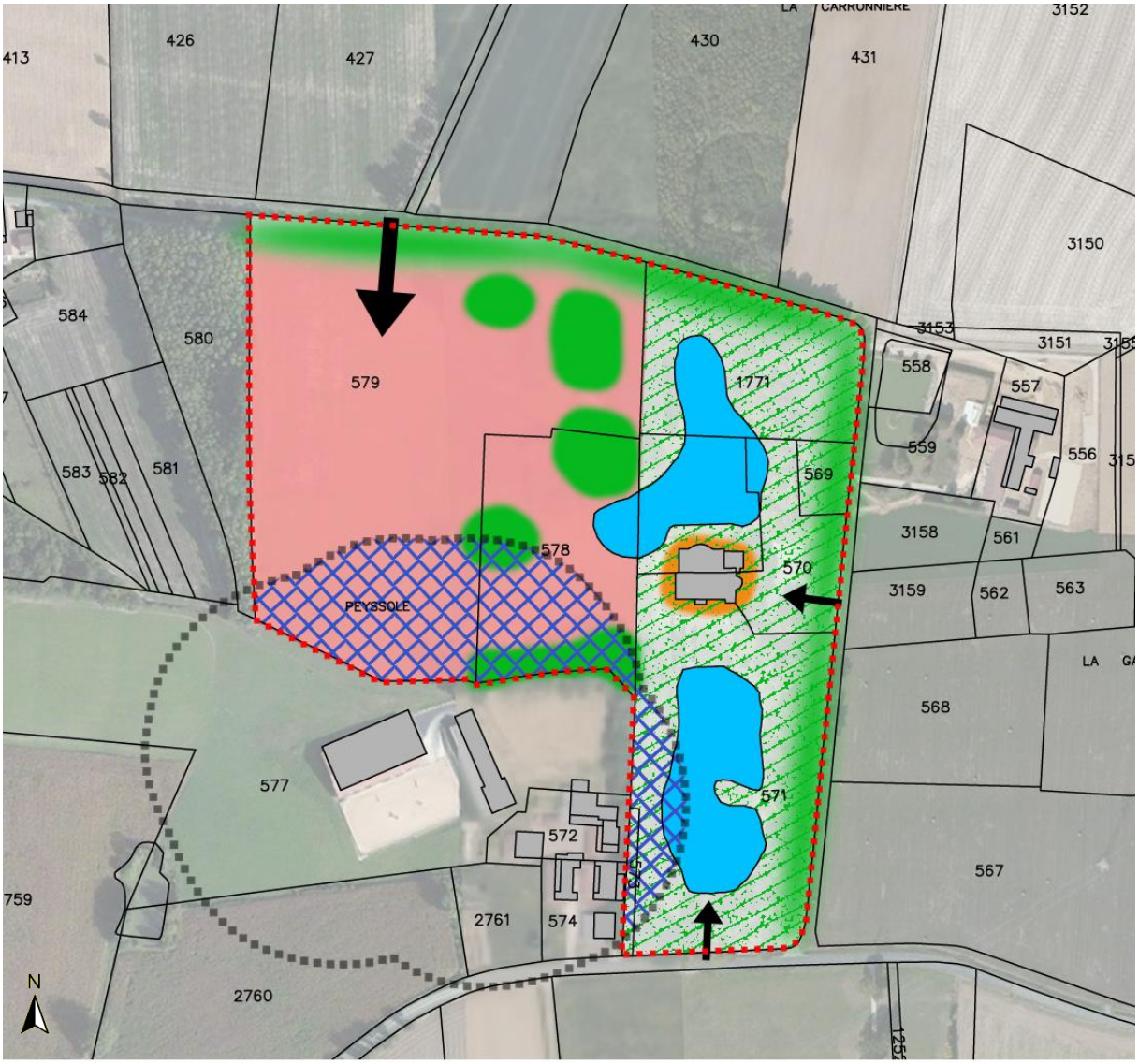
Enfin, la présence d'une exploitation agricole au sud est à l'origine du périmètre de protection inconstructible. Le périmètre est marqué à titre informatif.

Les formes bâties devront permettre une valorisation passive et active des apports solaires : utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire.

Le plan de composition urbaine de chaque aménagement devra, en particulier, éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Il est conseillé de réaliser une végétalisation des pieds de façades (bandes de pleine terre plantée). Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire. De même, il convient dans la mesure du possible de prévoir pour les façades exposées au soleil, des protections solaires (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc) pour renforcer le confort d'été.

8.5 SCHEMA DE SYNTHESE



Périmètre

Etangs à préserver

Parc paysager à protéger, urbanisation possible en conservant les boisements, la vue sur le paysage et l'identité de parc de château

Zone urbanisable

Périmètre de protection lié à l'exploitation agricole (à titre indicatif)

Accès principal à créer

Accès secondaires existants

Haie à conserver, haie classée et protégée au titre de l'article L123-1-5 7° du CU

Boisements et arbres remarquables à conserver et protéger, classés au titre de l'article L123-1-5 7° du CU

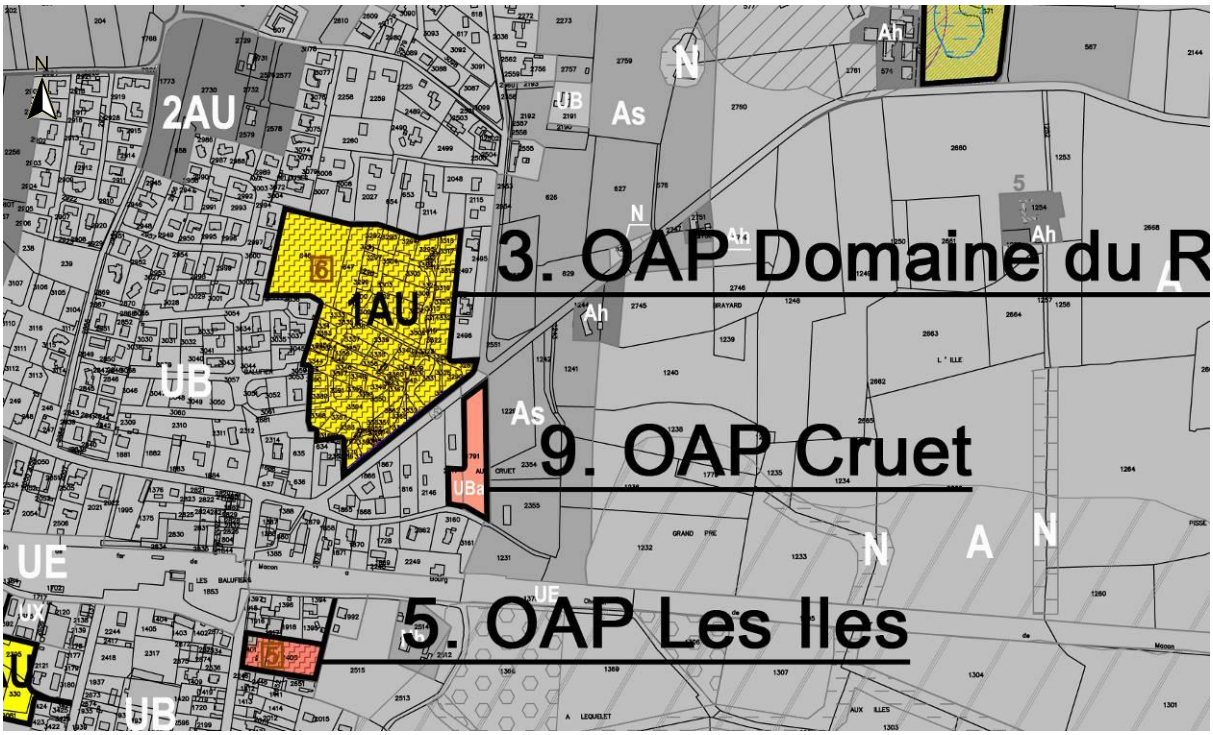
Bâtiment à conserver, bâtiment classé au titre de l'article L123-1-5 7° du CU

Constructions et aménagements ne devant pas compromettre l'exploitation agricole

9. Parti général d'aménagement CRUET

9.1 LOCALISATION ET ENJEUX

Situé au Nord Est du centre urbain de Vonnas, la zone du Cruet comprend 0,65 ha classé en zone UBa. Elle se situe en limite de la zone urbaine.



9.2 TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT ET CHEMINEMENTS DOUX

Le site est cadré par la route de Mézériat au Nord (RD26c) et par l'impasse du Cruet au Sud. La desserte routière du secteur se fera exclusivement depuis ce chemin du Cruet. Aucun accès routier n'est autorisé depuis la route départementale.

9.3 FORMES ET COMPOSITION DE L'ESPACE

Les formes urbaines doivent permettre l'insertion du projet dans son environnement bâti. Pour ce faire, l'aménagement prévoit des constructions sur l'ensemble du site. La zone devra accueillir environ 7 logements, permettant d'atteindre une densité moyenne de 10 logements par hectare (celle-ci est compensée par d'autres zones sur la commune aux densités plus élevées). L'urbanisation de cette zone pourra s'effectuer soit en une seule opération sur l'ensemble des terrains, soit en deux opérations distinctes sur les parcelles 1791 et 2147. Dans le deuxième cas, la répartition des logements sera la suivante : 1 à 2 logements sur la partie Ouest (parcelle 2147) et 5 à 7 logements sur la partie Est (parcelle 1791).

9.4 INTEGRATION ET LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

L'urbanisation de ce secteur impacte l'entrée de ville de Vonnas. Aussi l'impact paysager est important. L'aménagement devra intégrer la réalisation d'une haie d'essence locale et arbustive en limite Est du secteur.

9.5 DESSERTE PAR LES RESEAUX

Quel que soit le mode d'urbanisation, l'ensemble du secteur devra être raccordé à tous les réseaux (sauf électrique) par le Nord, depuis les réseaux existants route de Mézériat. La desserte électrique pourra s'effectuer à partir des réseaux existants route de Mézériat ou impasse du Cruet.

9.5 SCHEMA DE SYNTHESE

Zone constructible (6 à 9 logements)

Desserte routière uniquement depuis le chemin du Cruet
(accès depuis la route de Mézériat interdit)

Haie d'essences vives et arbustive à créer

Raccordement tous réseaux par la route de Mézériat (excepté le réseau électrique)
(raccordement aux réseaux chemin du Cruet interdit sauf pour l'électricité)

Périmètre