



## Plan Local d'Urbanisme *Modification n°3*

### Les Orientations d'aménagement et de programmation



Pièce n°	Projet arrêté	Enquête publique	Approbation
03		27/03/2023 au 27/04/2023	17 Juillet 2023



## SOMMAIRE

PREAMBULE.....	1
Principes de traitement des espaces publics .....	2
Secteurs et quartiers soumis à Orientations d'aménagement .....	3
Secteur n°1 : Secteur Bachelard.....	5
Secteur n°2 : Secteur Centre-bourg (périmètre d'étude L 111-10 du code de l'urbanisme) .	7
Secteur n°3 : Secteur Dorieux .....	13
Secteur n°4 : Route de Lyon (RD 385) / Avenue de la Gare.....	15
Secteur n°5 : Chemin de la Sautiere.....	18
Secteur n°6 : Route de Lyon (parcelles AI 50 et AI 51) .....	20
Secteur n°7 : Impasse de l'entreprise .....	22
Secteur n°8 : Chemin de la Roue / Rue du Beauvallon .....	24
Secteur n°9 : Chemin de la Roue / Allée du Coteau.....	25
Secteur n°10 : Route de Lyon / Les Marronniers .....	28
Orientations d'aménagement et de programmation thématiques .....	31
OAP thématique n°1 : implantation des constructions dans la pente.....	31
OAP thématique n°2 : gestion des eaux pluviales .....	32

## **PREAMBULE**

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

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation de Lozanne définissent :

- pour l'ensemble du territoire communal, des principes de traitement de certains espaces publics,
- pour certains secteurs et quartiers identifiés comme stratégiques, des orientations de projet à respecter.

*Compte tenu des problématiques spécifiques du Centre-bourg, une étude ad hoc a été lancée parallèlement à la finalisation du PLU. Ce secteur stratégique fait l'objet d'une OAP indicative sachant qu'elle s'inscrit dans un périmètre d'étude annexé au PLU (cf pièce n° 10b), établi au titre de l'article L.111-10 du code de l'urbanisme.*

*Compte tenu des problèmes spécifiques des emprises ferroviaires (cf pièce n° 10b), ce secteur pourrait faire l'objet d'une OAP indicative.*

Pour les secteurs stratégiques, les OAP définissent les actions et les opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, le paysage, le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles comprennent si nécessaire un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser.

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

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

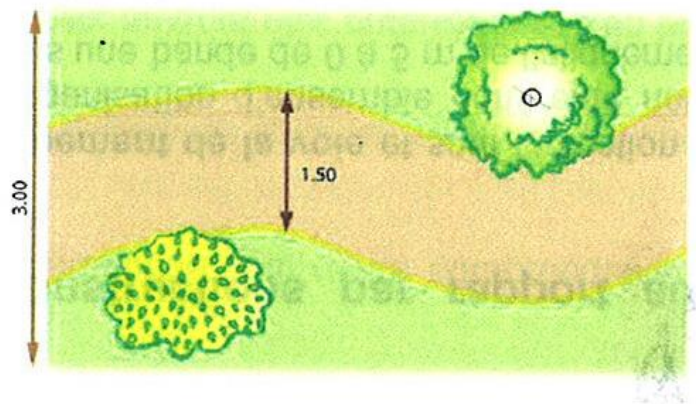
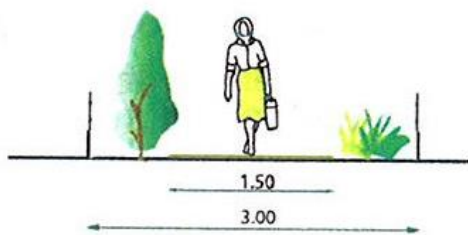
## ***Principes de traitement des espaces publics***

Les principes définis ci-après s'appliquent à l'ensemble des nouveaux espaces publics et cheminements créés sur la commune.

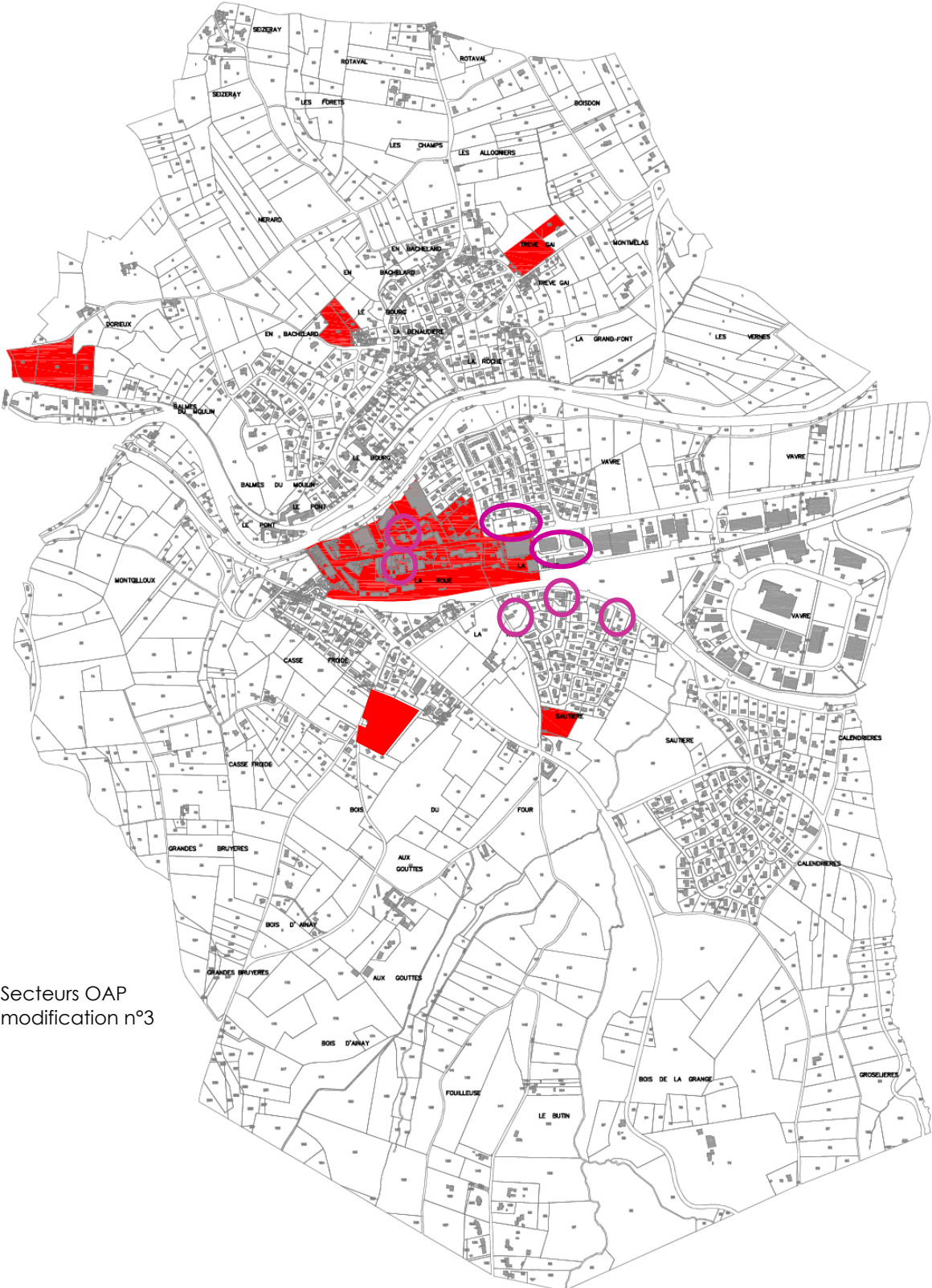
Des cheminements piétons doivent être créés le long des voies nouvelles sur au moins un côté de la voie. Ils auront une largeur minimale de 1,50 mètre et devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les cheminements piétons qui ne longent pas les voiries auront une largeur de circulation minimale de 1,50 mètre, et seront intégrés dans une bande plantée d'une largeur minimale de 3 mètres.

### **Principe de traitement des cheminements**



# Secteurs et quartiers soumis à Orientations d'aménagement



○ Secteurs OAP modification n°3

Six secteurs stratégiques de développement font l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation.

Quatre secteurs correspondent aux extensions urbaines de la commune classées en zones AU. Ces secteurs à dominante habitat seront ouverts à l'urbanisation suivant cet échéancier :

Secteur n°1 : le secteur Bachelard (zone 1AU3) ne pourra être ouvert à l'urbanisation qu'après réalisation totale de l'opération de Trève Gai

Secteur n°2 : un secteur de renouvellement urbain « Centre-bourg » comprenant démolition / construction et aménagement d'espaces publics. Ce secteur correspond à l'un des périmètres d'étude défini par la collectivité.

Secteur n°3 : le secteur « Dorieux » sera un lieu d'accueil de futurs équipements publics intercommunaux situé en limite communale Ouest.

Secteur n°4 : Route de Lyon (RD385/ Avenue de la gare)

Secteur n°5 : Chemin de la Sautière

Secteur n°6 : Route de Lyon (parcelle AI 50 et AI 51)

Secteur n°7 : Impasse de l'entreprise

Secteur n°8 : Chemin de la Roue/ Rue de Beauvallon

Secteur n°9 : Chemin de la Roue/ Allée du Coteau

Secteur n°10 : Route de Lyon/ Les Marronniers



## Secteur n°1 : Secteur Bachelard

### Les principales problématiques



- Un site de 7 549m<sup>2</sup> positionné au Nord, dans un environnement résidentiel,
  - Un secteur en dent creuse bordé au Nord par une zone agricole et au Sud, à l'Ouest et à l'Est par un tissu urbain pavillonnaire (densité moyenne de 12 logements/hectare),
  - Un dénivelé important et des problèmes de ruissellement à gérer.
  - Le bassin de rétention jouxtant le secteur permet de gérer partiellement les eaux de ruissellement,
  - Des voies de desserte périphériques aux largeurs réduites (visibilité restreinte)
  - Des vues orientées vers le grand paysage, depuis le site
- Un secteur localisé à proximité d'éléments du patrimoine (centre historique de Lozanne).





## Les orientations de projet

- Création de 7 logements individuels.
- Création d'un axe de desserte de largeur réduite (6 mètres maximum comprenant chaussée et accotements)
- L'accès (entrée/sortie) sera réalisé sur le chemin du Vieux Bourg
- La voirie interne devra être végétalisée (haies, plantes couvre-sol voire arbustes).
- Les fonds de parcelles Nord et Est, bordés par la zone agricole, devront impérativement comporter une haie végétale (haute tige) favorisant l'intégration paysagère.
- Les plantations de bord de voie devront être maintenues.



## **Secteur n°2 : Secteur Centre-bourg** (périmètre d'étude L 111-10 du code de l'urbanisme)

### **Les principales problématiques**

Le périmètre identifié en OAP dans le centre-bourg représente environ 10 hectares

Le secteur comprend des friches et des bâtiments vacants ainsi que de bâtiments anciens non mutables (à démolir)

Le site comprend une partie des équipements publics et commerciaux de la commune ainsi que la proximité immédiate de la gare

Le périmètre s'inscrit partiellement en zone inondable (zone rouge du PPRI et zone de vigilance)

Par ailleurs, la RD 385, axe principal de la commune traverse le centre-bourg : il lui donne son attractivité mais génère aussi de nombreuses nuisances (bruit, insécurité avec les modes doux, « effet tunnel » en centre-bourg).



## Les orientations de projet

Le projet consiste dans le renouvellement urbain du centre-bourg. Plusieurs bâtiments vétustes sans intérêt architectural seront démolis (en particulier, la maison sur la parcelle AS 165 et 99 m<sup>2</sup> sur la parcelle AS 71 d'une superficie de 485 m<sup>2</sup> - zone 1). Les éléments patrimoniaux seront toutefois conservés en partie (comme le mur en pierre dorée route de Lyon) ou déplacés (comme le portail de la parcelle AS 71, route de Lyon également).

La réalisation du projet a pour objectif de :

- relier la gare à l'Azergues en affirmant un espace public structurant à l'échelle du centre-bourg et réorganiser l'offre en stationnement
- créer un espace public permettant d'ouvrir la perspective sur la mairie
- reconfigurer la centralité communale.

**Le tissu urbain sera densifié, en cohérence avec l'évolution de la population et des nouveaux besoins sur la commune, en intégrant des logements dits « abordables » au sens du SCOT Beaujolais, c'est-à-dire en locatif aidé ou en accession sociale.**

**En parallèle, ces nouveaux logements amèneront de nouveaux habitants sur le secteur, permettant alors le développement d'une offre diversifiée de commerces et services (notamment de proximité).**

Voir ci-dessous la répartition et les pourcentages de logements "abordables"

	Nb de logts maximum	% logements abordables	Nb de logts abordables
Terrain du Département*			
Ancien stade	110	15 %	16
poste/local jeunes	100	25 %	25
<b>TOTAL</b>	<b>204</b>	<b>20 %</b>	<b>41</b>

\* Rappel important : ce tènement devra accueillir également des commerces et/ou des bâtiments pour du tertiaire et/ou des services publics

## LES TROIS OBJECTIFS ESSENTIELS VISES PAR LES PROJETS A TRAVERS UNE REFLEXION GLOBALE ET COHERENTE :

1. La recomposition d'un "cœur de village" attractif et dynamique grâce à un tissu urbain dense et qualitatif, par l'arrivée de nouveaux habitants et par la présence d'un tissu commercial fort (en incluant le stationnement qui l'accompagne).
2. La possibilité pour la collectivité de disposer d'une réflexion d'ensemble portant sur des thématiques diverses : logements, commerces, équipements publics, stationnement, etc. En conséquence, Lozanne souhaite porter une réflexion globale pour plus de cohérence dans l'aménagement de son "cœur de village".
3. La définition d'une stratégie foncière en accompagnant la collectivité pour mettre en évidence les éléments sur lesquels devra porter son intervention.

Ces 3 objectifs incarnent les ambitions de la commune que ce soit en matière de densité du bâti, de mixité fonctionnelle, de sobriété énergétique ou encore d'intégration paysagère.

## **Zone 0**

*Constituée par la portion de la rd 385 comprise entre le pont de Lozanne et le carrefour de la rue des peupliers, cette zone a fait l'objet d'une étude de diagnostic et de faisabilité (octobre 2012 indice b) en vue d'un réaménagement en interaction avec l'évolution des autres zones selon les objectifs suivants :*

### **1. Objectifs fonctionnels**

*Empêcher la prise de vitesse des automobiles*

*Adapter les profils de la voie selon les usages*

*Assurer la sécurité de la traversée (faire en sorte que "la route de Lyon" devienne "la rue de Lozanne")*

*Assurer un cheminement confortable pour les modes doux*

*Gérer les dysfonctionnements liés au stationnement*

### **2. Objectifs urbains et paysagers**

*S'interroger sur le devenir de la rd 385 en tant que voie de transit avec la mise en service de l'a89, dont les effets seront à étudier.*

*Mettre en avant le cœur de village*

*Faire la liaison avec l'Azergues et ses berges*

*Faire varier les ambiances urbaines*

### **En conclusion**

*Les objectifs devront assurer la coexistence des usages et des usagers.*

*Les aménagements proposés viseront à apaiser les vitesses et à corriger l'impact négatif de l'aspect rectiligne de la rd 385.*

## **Zone 1 (rue du pont, rond-point rd 385/route de la tour de Salvagny)**

*Cf séquence 3 de l'étude de diagnostic et de faisabilité (octobre 2012 indice b)*

Cette zone fera l'objet d'un réaménagement comprenant la création d'une aire de stationnement de 14 places environ sur les parcelles cadastrées as 165 et as 71 (dont une partie ou la totalité des bâtiments existants seront démolis) concomitamment avec la modification du rond-point. En effet, ce dernier disposera d'une nouvelle branche de sortie pour accéder à cet espace de stationnement à aménager ainsi desservi par une voie nouvelle en sens unique et débouchant sur le chemin de la rivière.

## **Zone 2 (secteur compris entre l'avenue de la gare, la rd 385 et la nouvelle place du village)**

Il est prévu à moyen terme d'ouvrir totalement ou partiellement la place du village côté nord pour proposer une perspective sur l'Azergues en démolissant les bâtiments situés sur les parcelles as 123 et as 124, et as 125, de proposer de la surface de commerce supplémentaire et de réaménager l'espace de voirie à la jonction des zones 1, 2, 3 et 5. Cet espace sera requalifié en espace partagé dénommé « zone de rencontre ».

### **Zone 3 (quartier a l'est de la place de la gare compris entre la gare et la rd 385)**

Un bâtiment est proposé a la construction sur les parcelles cadastrées AS 121 et AS 122 (surface de plancher estimée a 2350m<sup>2</sup> dont environ 100 m<sup>2</sup> de surface commerciale, pour environ 28 logements).

Compte tenu de la proximité immédiate de la gare (moins de 50 mètres) et, sachant qu'une halte ferroviaire tram-train est envisagée a l'horizon 2020, il est possible de proposer un nombre de places de stationnement par logement inferieur a celui exigé sur les secteurs plus éloignés de la commune, ainsi que de ne pas imposer des places de stationnement visiteurs.

*La commune propose de délocaliser le centre de secours et de réhabiliter la caserne des pompiers en centre culturel. Enfin, un programme de rénovation urbaine pourra permettre de réhabiliter l'ensemble du quartier.*

### **Zone 4 (parcelles cadastrées de la section AS, n° 76, 78, 79, 80, 105, 106, 107, 109, 150, 151, 156, 157, 162, 163)**

Des précisions sont apportées concernant les trames viaires et l'organisation spatiale des aménagements a réaliser, donnant des prescriptions en matière de plantations ou de traitement des espaces collectifs.

Dans cette zone, une offre en accession aux logements dit « abordables » au sens du SCoT beaujolais sera mise en place afin d'assurer la mixité sociale.

La mixité du quartier pourra également être fonctionnelle en proposant de la surface de plancher de commerces et services en rez-de-chaussée des logements collectifs sur la façade "active" de la rd 385 et proximité de la gare, ainsi que de la surface de plancher pour des équipements publics (exemple : la poste).

Les projets futurs ambitionnent de proposer des formes urbaines et de logements variés en statuts d'occupation. Le quartier sera ainsi composé d'habitats individuels groupes, d'habitats intermédiaires et de petits immeubles collectifs. Les logements seront disponibles soit en accession a la propriété soit en locatif privé et public.

Cette zone est appelée à participer a l'extension par glissement du cœur de village. Elle doit répondre à la volonté forte de favoriser un habitat novateur, convivial et respectueux des règles de l'écologie urbaine.

**Tout projet devra préserver a Lozanne l'esprit « village » tout en répondant aux objectifs et en respectant les prescriptions du SCoT beaujolais.**

Les nouveaux projets feront l'objet d'un phasage en accord avec la commune dans le but de garder la maîtrise de l'urbanisation et la mise en adéquation des équipements collectifs induits (scolaires notamment). Chaque phase devra prendre en compte les phases connexes pour ne pas gêner le développement.



## Principales dispositions incontournables à prendre en compte

### 1. Le maillage viaire

#### Il prendra en compte :

- Des liaisons inter-quartiers qu'elles soient routières ou piétonnes avec notamment une liaison piétonne sur la parcelle as 151
- Une circulation "apaisée" proposant des espaces partagés est retenue à l'échelle de la zone. Ainsi, la circulation interne est exclusivement réservée à la desserte locale sans voirie transversale. L'accès des véhicules motorisés sera strictement réglementé en cœur d'îlot.
- La requalification de la rd 385, conformément aux préconisations de l'étude de diagnostic et de faisabilité (octobre 2012 indice b).

### 2. Le stationnement

Compte tenu de la proximité de la gare (moins de 500 mètres) et, sachant qu'une halte ferroviaire tram-train est envisagée à l'horizon 2020, il est possible de proposer un nombre de places de stationnement par logement inférieur à celui exigé sur les secteurs plus éloignés de la commune. Les places de stationnement pour les résidents seront réalisées préférentiellement en sous-sol en zone blanche du PPRI. Toutefois, certaines places de stationnement pourront être réalisées sur la zone rouge PPRI (cote chemin de la rivière) en respectant les règles liées à la particularité de la zone.

L'emplacement réservé le long de la rd 385 (v15) pourra accueillir une contre-allée, des places de stationnement pour les surfaces commerciales éventuellement proposées dans la zone, etc.

### 3. La végétalisation

Il est souhaité que 15 à 20% des surfaces à bâtir soient réservées aux espaces verts sachant que les surfaces des voies de desserte et de déplacements doux ne sont pas comprises dans ce pourcentage.

La commune souhaite ainsi créer un "cocon vert". Cette végétalisation doit être idoine avec les espaces naturels à proximité en garantissant une diversité des essences autochtones. Cette large place accordée aux espaces verts sur le quartier constitue également un élément de réponse à la problématique de l'infiltration des eaux pluviales. C'est aussi l'occasion de mettre l'eau en scène. La création de noues drainantes végétalisées contribue ainsi à l'ambiance apaisée du cœur du quartier.

Des solutions d'utilisation des eaux pluviales pour l'entretien des espaces verts du site seront privilégiées.

### 4. Constructions (cf article ua 10)

Afin de respecter l'harmonie et la cohérence avec le bâti existant, il est préconisé de bâtir du plus haut à l'ouest au plus bas à l'est et du plus haut au sud au moins haut au nord. Dans cet objectif, deux bâtiments seront limités à r+3 et à r+2 pour les autres.

L'habitat sera harmonieux et varie avec des formes différentes (les toitures en pente seront préférées).

## **5. Impact environnemental**

La présence maîtrisée de la voiture au sein du quartier permet de réaliser des cœurs d'ilots, des espaces publics et des cheminements doux. Il s'agit de créer une ambiance urbaine du quartier en créant notamment "une dentelle verte" assurant la respiration urbaine.

Une approche bioclimatique permettra de limiter les besoins énergétiques des bâtiments. Dans toute la mesure du possible, il conviendra de favoriser une exposition sud des bâtiments et l'utilisation d'énergies renouvelables. Les toitures végétalisées et la production d'énergie solaire, ainsi que la performance énergétique des bâtiments sont admises sous réserve de ne pas se faire au détriment de la qualité architecturale.

La morphologie et la disposition des bâtiments seront envisagées de manière à mettre en valeur les perspectives paysagères du site.

La gestion optimisée des déchets sera intégrée aux projets.

## **6. L'anticipation du changement**

Face à l'ampleur du projet, un gros travail d'acculturation sera entrepris envers les élus, les habitants et les commerçants.

Progressivement, les habitants seront associés à travers des actions d'information, de concertation, de participation (café citoyens, balades urbaines...).

Les commerçants seront également conviés à ces événements afin d'être sensibilisés aux nouvelles offres et à leur emplacement privilégié.

### **Zone 5 (parcelles cadastrées section as, n° 72, 74, 75, 224, 225 et 226)**

Pour cette zone, seront appliquées les mêmes orientations que celles de la zone 4.

Pour les pourcentages de logements abordables se reporter au tableau récapitulatif (page 13).

### **Zone 6 (parcelle cadastrée section ai n° 56, objet d'un emplacement réservé I1 Cf pièce n° 09a)**

Pour cette zone, seront appliquées les mêmes orientations que celles de la zone 4.

### Secteur n°3 : Secteur Dorieux



#### Les principales problématiques

- un site de 2,2 ha positionné en entrée de ville Ouest, limitrophe aux communes voisines et directement greffé à plusieurs axes structurants à l'échelle départementale (RD70, RD596, RD385)
- un site marqué par la qualité de sa végétation (arbres de haut port, haies...).



### Les orientations de projet

- Création d'une interface paysagère comprenant plantations et parkings
- Implantation des bâtiments en retrait de 5 mètres minimum par rapport à la voie départementale
- Valorisation des coteaux en imposant leur inconstructibilité et en préservant les arbres et haies existants
- Trois possibilités d'accès à la parcelle soit depuis le rond-point, soit depuis la RD70, soit depuis la RD385 ; Une greffe avec les cheminements piétons provenant du bourg sera à dessiner.
- La zone ne sera ouverte à l'urbanisation qu'après réalisation d'une étude d'entrée de ville au titre de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (s'il ne s'agit pas d'un équipement public de sécurité).

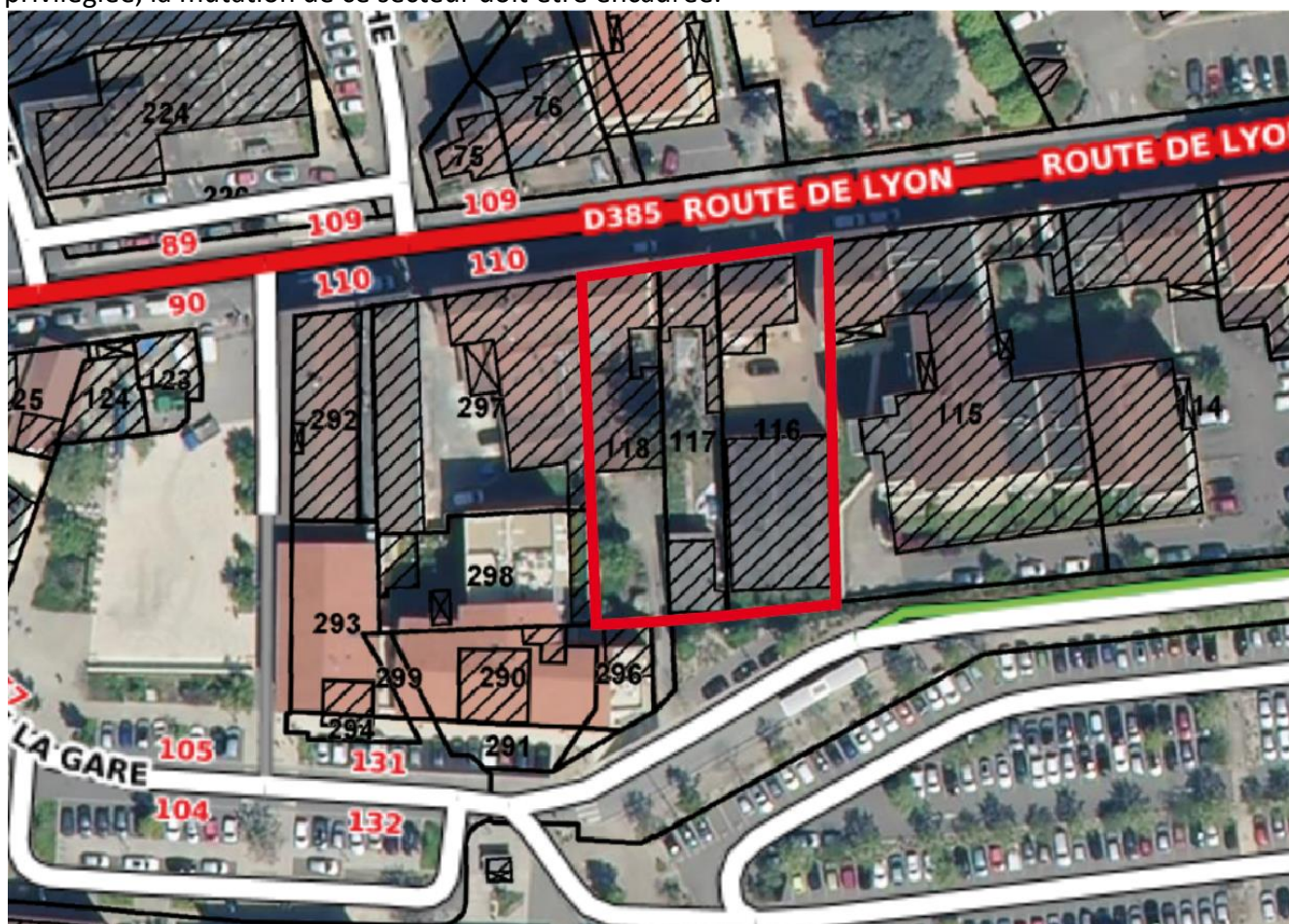




## **Secteur n°4 : Route de Lyon (RD 385) / Avenue de la Gare**

### **Contexte**

Ce tènement est situé au cœur du bourg de Lozanne, entre la Route de Lyon et l'Avenue de la gare. Il est constitué de bâtiments d'habitation et d'un hangar à requalifier. Par ailleurs, une partie des rez-de-chaussée donnant sur la Route de Lyon est occupée par un commerce. Le tènement, composé de trois parcelles, représente au total près de 1650 m<sup>2</sup> de surface. Compte-tenu du fort potentiel de renouvellement urbain et de la situation géographique privilégiée, la mutation de ce secteur doit être encadrée.



### **Enjeux**

- Encadrer le renouvellement urbain et la mutation de ce tènement
- Maintenir un front bâti sur la Route de Lyon
- Conforter la mixité fonctionnelle (commerces, services,...) des rez-de-chaussée de la Route de Lyon
- Urbaniser le long de l'Avenue de la Gare
- Permettre une densification adaptée au contexte urbain
- Aménager des espaces verts de respiration en cœur d'îlot
- Aménager un accès par le Sud (Avenue de la Gare)
- Envisager une traversée piétonne entre l'Avenue de la Gare et la Route de Lyon



### **Principes d'aménagement**

La desserte de l'opération devra être prévue uniquement depuis l'Avenue de la gare. Aucun accès pour véhicules motorisés ne sera aménagé sur la Route de Lyon (RD385).

Un accès modes doux pourra être aménagé depuis la RD385 et pourra traverser le tènement pour rejoindre l'Avenue de la gare.








Des emplacements réservés à la collecte des ordures ménagères et des stationnements réservés aux déménagements seront prévus le long de la RD385 et de l'Avenue de la Gare.

La composition urbaine et paysagère de l'opération comportera trois parties :

- Au Nord, le long de la RD385, des logements collectifs seront construits. Les constructions devront être composées de sorte à créer un séquençage des volumes, notamment en termes de hauteur, pour donner du rythme aux façades. Deux hauteurs différentes seront ainsi proposées (R+2 minimum et R+3 maximum). Les rez-de-chaussée des constructions seront destinés à des activités de commerces ou services.
- Au Sud, le long de l'Avenue de la gare, des logements collectifs seront également prévus. Le rez-de-chaussée pourra éventuellement accueillir des activités de service.
- Au centre du tènement, un espace vert paysager devra être aménagé. Il pourra servir d'espace privatif ou collectif pour les logements. Cet espace vert sera généreusement planté afin de participer à la lutte contre les ilots de chaleur.

**Schéma de principe**



- |                                                                                     |                                                           |                                                                                     |                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
|  | Zone de constructibilité (logements collectifs)           |  | Entrée/sortie depuis l'Avenue de la Gare |
|  | Rez-de-chaussée à vocation d'activité ou service          |  | Traversée modes doux                     |
|  | Rez-de-chaussée à vocation d'activité ou service possible |  | Front bâti à séquencer                   |
|  | Coeur d'îlot végétalisé                                   |                                                                                     |                                          |





### Principes d'aménagement :

Dans la partie Nord du tènement, les bâtiments existants seront maintenus. Les accès actuels seront conservés. Ils sont par ailleurs protégés au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme. Les espaces boisés seront également maintenus et protégés.

Seule la partie Sud du tènement (parcelle 15) pourra faire l'objet d'une mutation et d'une densification. Les constructions s'implanteront dans la partie centrale de la parcelle afin de maintenir les parties périphériques (notamment au Sud) en espaces de jardin.

Deux constructions comportant chacune un seul logement pourront être édifiées sur la parcelle 15.

Pour les deux nouvelles constructions, un accès unique et mutualisé depuis le Chemin de la Sautière devra être aménagé. Il permettra la desserte interne de l'ensemble des futures constructions.

### Schéma de principes



## **Secteur n°6 : Route de Lyon (parcelles AI 50 et AI 51)**

### **Contexte :**

Ce tènement est occupé par une habitation au style architectural de qualité ainsi que par un espace densément végétalisé.

Situé le long de la Route de Lyon, à l'entrée du bourg de Lozanne, ce tènement de 3800 m<sup>2</sup> s'inscrit dans une séquence paysagère plus globale. En effet, il est attenant à un parc qui fait lui-même écho à un espace boisé de qualité autour de l'ancienne cure.

Au regard de l'importante surface de ce tènement et de sa qualité paysagère, il convient d'encadrer sa potentielle mutation ou densification.

Ce tènement est concerné par l'emplacement réservé V15 ainsi que par des espaces verts et un bâtiment à protéger.



### **Enjeux :**

- Permettre une densification adaptée au contexte urbain de la zone UC
- Protéger l'ambiance végétale de l'entrée de bourg
- Maintenir la construction existante composée de deux logements



### Principes d'aménagement

Les espaces verts et arbres haute tige situés en bordure de la Route de Lyon (RD385) et sur la frange Est seront maintenus. De plus, le cèdre situé en partie Ouest sera protégé. Ces éléments paysagers sont protégés au titre de l'article L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme.

Le tènement fera l'objet d'une mutation par la démolition de la maison existante et la reconstruction de trois maisons individuelles.

La voirie desservant les logements sera commune, avec un accès mutualisé depuis la voie publique.

Le retrait des constructions par rapport à la RD385 prendra en compte l'existence d'un emplacement réservé.



## ***Secteur n°7 : Impasse de l'entreprise***

### **Contexte :**

Ce tènement est situé à l'entrée Est du bourg de Lozanne. Il est occupé par trois activités économiques implantées autour de l'impasse de l'entreprise.

Il est situé dans la continuité de la zone commerciale de Lozanne et marque un espace de transition entre la zone d'activité et le bourg. Il est en effet localisé au carrefour de plusieurs tissus urbains et de plusieurs fonctions :

- Au Nord et à l'Ouest : un tissu résidentiel de faible densité
- A l'Est, des activités économiques
- Au Sud : des emprises ferroviaires

Sa position stratégique en fait un secteur à forts enjeux de maîtrise des formes et des fonctions urbaines. En effet, il constitue une séquence d'entrée de bourg qui doit être requalifiée.

Par ailleurs, sa superficie d'environ 1,2 ha permet une profonde mutation qu'il convient d'encadrer.



### **Enjeux**

- Permettre la mutation de cette entrée du bourg par renouvellement urbain en maintenant de la mixité fonctionnelle.
- Valoriser la séquence d'entrée de bourg en l'inscrivant dans un contexte paysager existant



## Principes d'aménagement

Un accès devra être aménagé depuis l'impasse de l'entreprise existante.







Depuis cette voie, un cheminement modes doux devra être aménagé en direction de l'Avenue de la Gare.

La composition urbaine générale devra prendre une dimension paysagère affirmée. La séquence d'entrée de bourg doit être valorisée et végétalisée. Ainsi, une large bande végétalisée sera aménagée le long de la Route de Lyon. Cette bande se poursuivra sur la partie Ouest, au contact de la Maison Paroissiale afin d'offrir à ce bâtiment patrimonial des espaces de respiration.

La composition urbaine devra également permettre une transition urbaine et architecturale de qualité de cette entrée de bourg. Une attention particulière sera portée aux hauteurs des bâtiments et au rythme des façades afin de proposer un séquençage et une mise en valeur de l'entrée du village. Les abords de la Maison paroissiale seront notamment aérés par des retraits importants et une faible hauteur.

Le long de la Route de Lyon, les bâtiments devront s'implanter de manière perpendiculaire, de sorte à aménager des espaces verts entre les constructions participant à la qualité paysagère de la séquence d'entrée de bourg. L'objectif est de ne pas créer un front bâti continu. Cette partie Nord du tènement sera occupée par des activités tertiaires et de services.



- |                                                                                                                                                                            |                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Premier front bâti : implantation des constructions perpendiculaire à la Route de Lyon |  Bouclage viaire        |
|  Second front bâti : implantation le long de la voie à aménager                         |  Cheminement modes doux |
|  Espaces verts collectifs/privatifs                                                     |  Frange végétalisée     |

## **Secteur n°8 : Chemin de la Roue / Rue du Beauvallon**

### **Contexte :**

Ce tènement est occupé par une habitation ainsi que par un bâtiment artisanal.

Situé au croisement du Chemin de la Roue et de la Rue du Beauvallon, ce tènement de 2250 m<sup>2</sup> s'inscrit dans un environnement pavillonnaire de faible densité.

Au regard du potentiel de densification de ce secteur, il convient d'encadrer sa mutation.



### **Enjeux :**

- Permettre une densification adaptée au contexte urbain et paysager
- Mutualiser les accès



## Principes d'aménagement

La mutation du tènement devra respecter l'environnement urbain et paysager avec une densité adaptée.

Les constructions s'implanteront dans la partie Nord et Est du tènement, le long du Chemin de la Roue et de la Rue du Beauvallon, afin de privilégier des jardins orientés au Sud.

L'accès existant situé sur le Chemin de la Roue sera conservé pour l'habitation à l'Ouest.

La ou les futures habitations seront desservies par un nouvel accès créé depuis la Rue du Beauvallon.

La densité attendue sur l'ensemble du tènement est de l'ordre de 15 logements/ha, soit environ 2 à 3 logements au total.



## **Secteur n°9 : Chemin de la Roue / Allée du Coteau**

### **Contexte :**

Ce tènement est occupé par une habitation ainsi que par un ancien bâtiment artisanal. Situé au croisement du Chemin de la Tour et de l'Allée du Coteau, ce tènement de 2000 m<sup>2</sup> s'inscrit dans un environnement pavillonnaire de faible densité. Au regard du potentiel de densification de ce secteur, il convient d'encadrer sa mutation.



### **Enjeux :**

- Permettre une densification adaptée à contexte urbain et paysager
- Mutualiser les accès



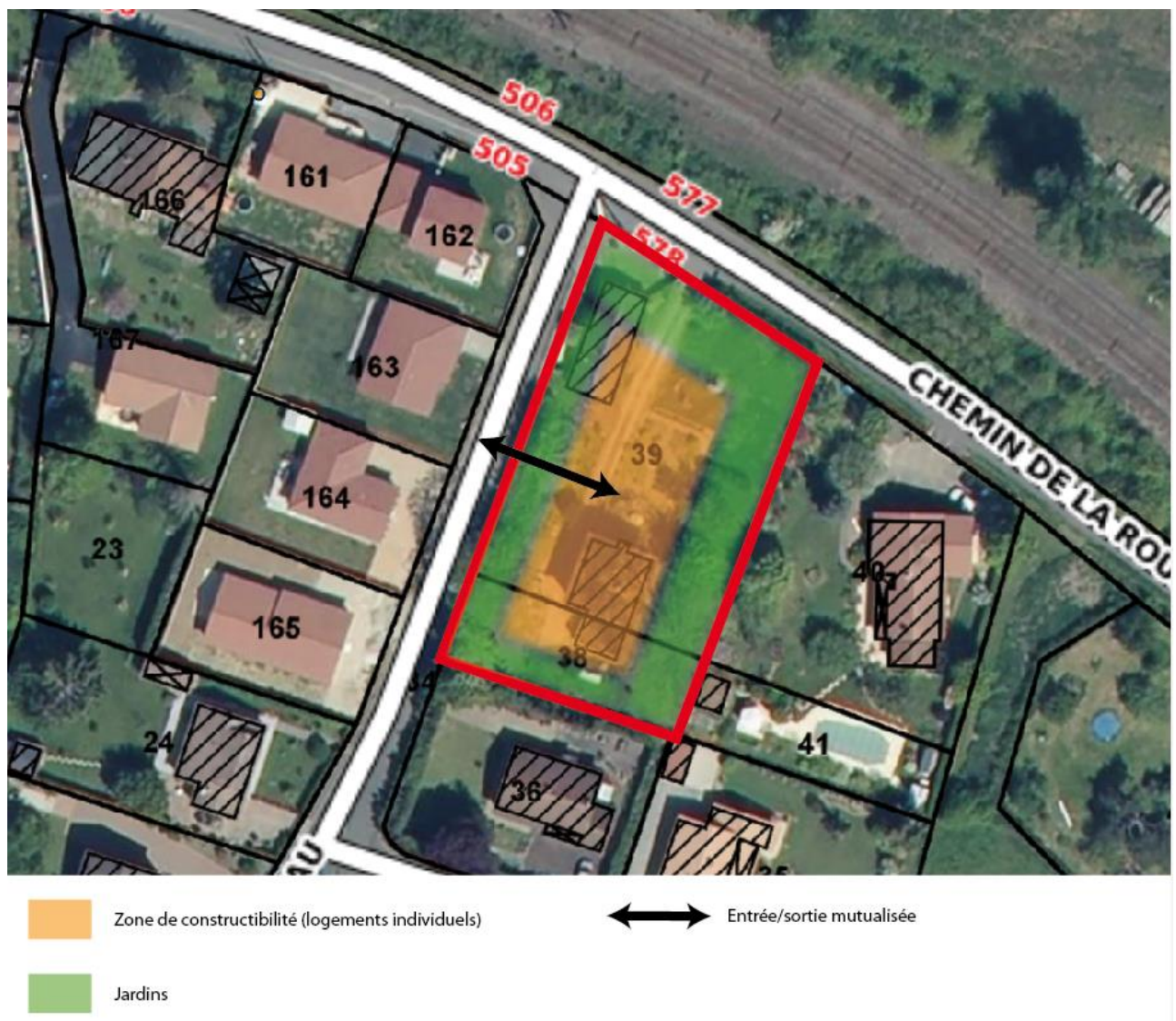
## Principes d'aménagement

La mutation du tènement devra respecter l'environnement urbain et paysager avec une densité adaptée.

Les constructions s'implanteront dans la partie centrale du tènement, afin d'assurer une bonne végétalisation des abords des constructions.

L'accès au Nord sera condamné afin de privilégier une desserte mutualisée par l'Allée du Coteau.

Deux constructions individuelles comportant chacune un seul logement pourront être édifiées.





## Secteur n°10 : Route de Lyon / Les Marronniers

### Contexte :

Ce tènement est occupé par un restaurant le long de la route de Lyon qui a pris place dans une construction patrimoniale. Il est situé dans un secteur qui a connu ces dernières années de profondes mutations par la démolition de bâtiments et la reconstruction d'immeubles collectifs. Ce tènement accueille un cèdre de qualité ainsi que des marronniers sur sa frange Est.





**Enjeux :**

- Préserver la qualité de cette séquence urbaine
- Protéger l'ambiance végétale
- Prendre en compte le patrimoine bâti



## Principes d'aménagement

La mutation du tènement devra respecter l'environnement urbain et paysager. La construction patrimoniale sera si possible préservée et toute démolition sera soumise à permis de démolir.

L'occupation du tènement par du commerce, du service ou des bureaux est privilégiée. Le logement est admis en accompagnement (un maximum d'une dizaine de logements).

La végétation sera elle aussi conservée et l'arrière de la parcelle devra être aménagé comme un cœur d'îlot végétalisé afin d'apporter dans cette partie des espaces perméables et ombragés.



Périmètre OAP

Arbres à protéger



Zone de constructibilité

Coeur d'îlot végétalisé



## **Orientations d'aménagement et de programmation thématiques**

### **OAP THÉMATIQUE N°1 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS LA PENTE**

Les transformations du terrain naturel ont un très fort impact sur le paysage proche et lointain.

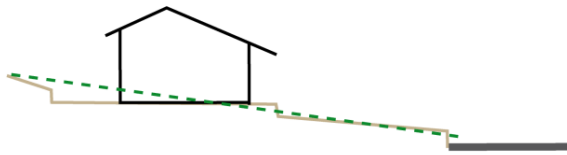
Les murs de soutènement, les enrochements ou les talus dépassent souvent l'échelle humaine, ce qui nuit à l'harmonie générale de l'insertion du bâti dans le paysage. On voit apparaître depuis plusieurs décennies des typologies de maisons sur buttes ou maisons « perchées » hors contexte et trop visibles dans le paysage.

Il est essentiel, avant de construire, d'étudier l'insertion dans la pente des bâtiments traditionnels. Celle-ci découle généralement d'un bon sens principalement sur la gestion des eaux et l'orientation.

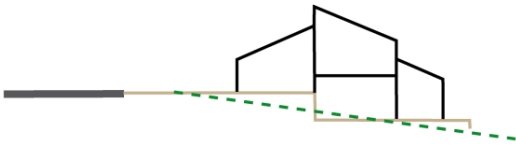
Une bonne insertion et une implantation pertinente de la construction vont déterminer l'éclaircissement, les apports solaires, les aérations mais aussi les qualités de l'habitat tel que le rapport au voisinage, les vues, les prolongements extérieurs de la construction.

Afin d'assurer une insertion de qualité des constructions dans la pente et plus largement dans le paysage, les projets devront, en fonction de la topographie et de la configuration du terrain :

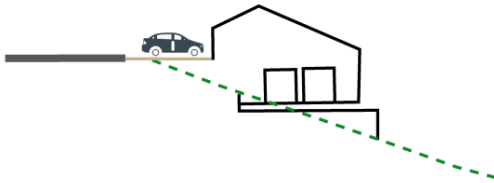
- Utiliser des murets pour structurer les terrassements
- Utiliser le plus possible les demi-niveaux
- Utiliser des terrasses latérales
- Orienter le faitage principal parallèle à la pente.
- Limiter la hauteur autorisée des déblais/remblais en fonction de la pente moyenne du terrain :
  - 1m pour les terrains ayant un dénivelé moyen inférieur à 10%
  - 1,5m pour les terrains ayant un dénivelé moyen compris entre 10% et 15%
  - 2m pour les terrains ayant un dénivelé moyen supérieur à 15%



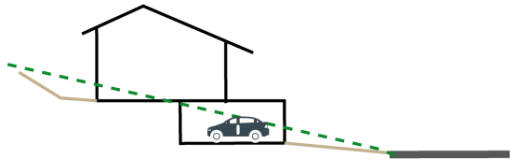
✓ Pente modérée : utilisation de murets pour structurer les terrassements



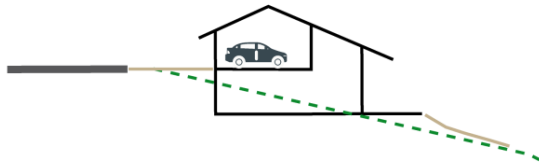
✓ Pente modérée : utilisation des demi-niveaux pour intégrer la construction



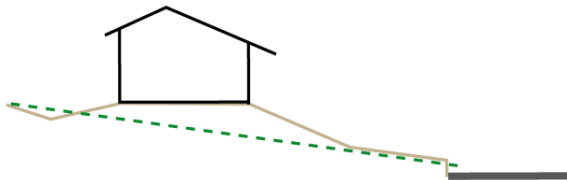
✓ Pente forte : aménagement de terrasses latérales pour bénéficier d'accès extérieurs de plain-pied



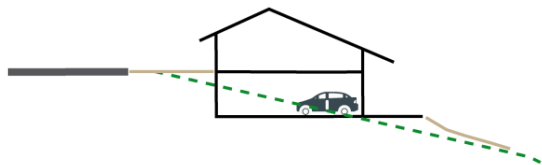
✓ Pente forte : implantation du garage proche de la voie d'accès



✓ Pente forte : implantation du garage proche de la voie d'accès



✗ Création d'une butte pour surélever la construction



✗ Implantation du garage à l'opposé de la voie d'accès, ce qui nécessite la création d'une rampe d'accès

## OAP THEMATIQUE N°2 : GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les dispositions suivantes concernent les projets d'habitations.

Tout projet devra intégrer des aménagements favorables à une bonne gestion des eaux pluviales.

Selon la nature du projet, la taille de l'opération ainsi que la capacité du sol à infiltrer les eaux pluviales, les dispositions suivantes devront être prises afin de permettre une gestion des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle ou du tènement :

- Aménagement d'un bassin de rétention ou d'infiltration. Ce type d'ouvrage devra faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif (plantation, enherbement,...) Si possible, ils seront aménagés dans une logique de mutualisation avec d'autres types d'usages (espace vert collectif, aire de jeux,...).
- Aménagement de noues paysagères plantées.
- Les accès des véhicules devront être aménagés majoritairement avec des revêtements perméables (graviers, pavés enherbés,...). Si des revêtements imperméables peuvent être autorisés pour les passages de roues ou pour des portions pentues, ils devront représenter une part minoritaire dans l'ensemble des accès.
- Les aires de stationnement devront comporter une part majoritaire de revêtements perméables (graviers, pavés enherbés,...).
- Les espaces non bâtis devront être généreusement végétalisés (arbres haute tige, haies vives,...).

