

PREAMBULE

Que sont les Orientations d'Aménagement et de Programmation ?

Selon l'article L.123.1.4 du Code de l'Urbanisme :

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) *"comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements"*.

En ce qui concerne l'aménagement, les OAP *"peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager".

▪ SUR LE FOND...

Elles doivent respecter les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD / Pièce n°2).

Elles ont une portée normative : elles s'imposent en termes de compatibilité aux travaux et opérations mentionnées par le Code de l'urbanisme (constructions, lotissements, modifications du sol, plantations...), c'est-à-dire que ces opérations doivent en respecter l'esprit, sans les suivre au pied de la lettre (sauf pour mentions particulières portées "à titre indicatif").

▪ SUR LE CONTENU...

Elles visent à donner une véritable dimension de projet au PLU.

Elles décrivent des prescriptions concernant plus spécifiquement des espaces, des quartiers, ou des actions publiques soit sectorisées, soit thématiques.

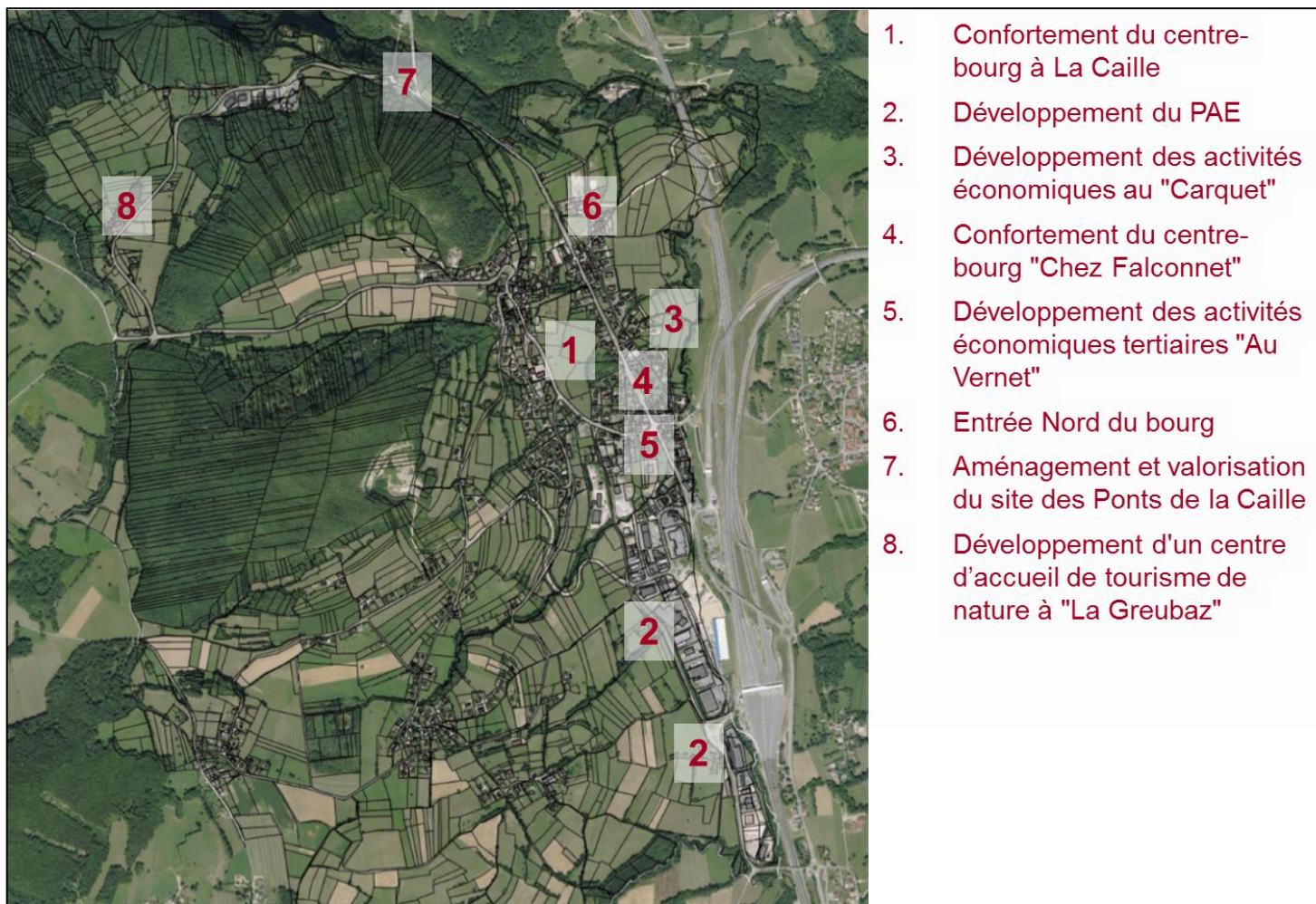
▪ SUR LA FORME...

"Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics".

Le PLU d'ALLONZIER LA CAILLE comprend une OAP transversale (pièce 5-2 du PLU) et huit OAP sectorielles (numérotées de 1 à 8) présentées ci- après.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

Ces orientations concernent huit secteurs distincts :



1. Confortement du centre-bourg à La Caille
2. Développement du PAE
3. Développement des activités économiques au "Carquet"
4. Confortement du centre-bourg "Chez Falconnet"
5. Développement des activités économiques tertiaires "Au Vernet"
6. Entrée Nord du bourg
7. Aménagement et valorisation du site des Ponts de la Caille
8. Développement d'un centre d'accueil de tourisme de nature à "La Greubaz"

OAP 1 : LE CONFORTEMENT DU CENTRE-BOURG A LA CAILLE

Le site :

Situé au cœur de l'enveloppe urbaine du bourg existant, le site est aisément accessible depuis la RD1201 : en partie Nord, depuis le nouveau carrefour giratoire et l'embranchement futur programmé sur ce dernier, en partie Sud, par la RD 2 bordant le site à l'Ouest et desservant le Chef-lieu historique, à l'amont.

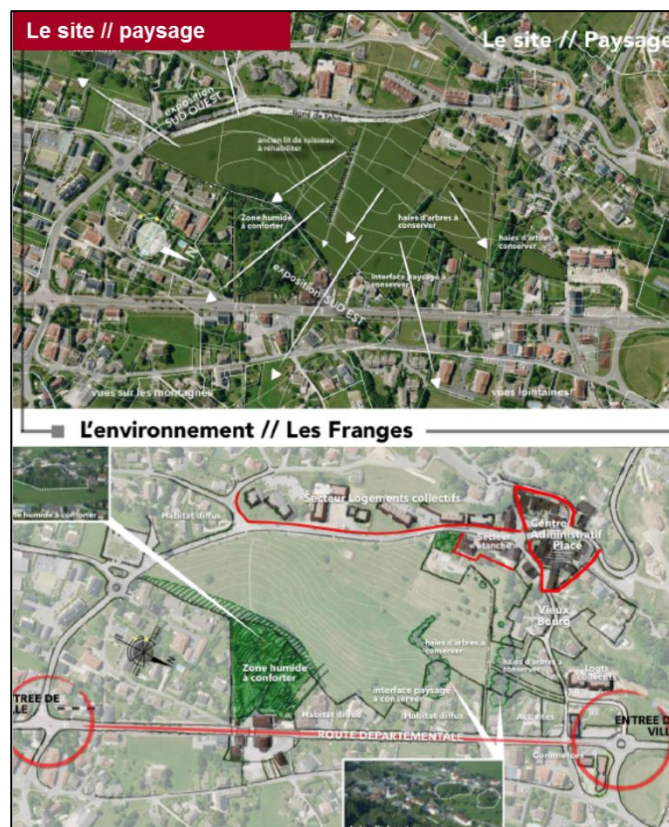
Il s'étend sur 8 ha environ, en pente douce selon une légère inclinaison Ouest/Est, en direction de la RD 1201.

Il est délimité : au Nord par le groupement bâti historique du Chef-lieu, à l'Est, au Sud et à l'Ouest, par un front bâti, de moyenne à forte densité.

Actuellement constitué majoritairement de prés de fauche, le site comporte dans sa partie aval une zone humide inventoriée d'environ 1,1 ha, qu'il convient de préserver et valoriser dans le cadre de l'aménagement.

En outre, quelques arbres fruitiers accompagnent les abords Sud du groupement historique du Chef-lieu, au Nord et une double haie de haute futaie cloisonne l'entrée Nord du site.

De par sa localisation et sa topographie, ce dernier offre de belles perspectives sur le grand paysage montagneux, à l'Est et se trouve très perceptible, depuis l'échangeur autoroutier.



Les enjeux d'aménagement :

- Développer un "cœur de village" comme "lien urbain" entre le Chef-lieu institutionnel et les abords urbanisés de la RD1201.
- Organiser progressivement une forme urbaine plus dense, à vocation :
 - d'habitat diversifié dans ses modes et ses types, notamment avec une composante de mixité sociale et générationnelle affirmée, au regard du rôle de pôle d'emploi de la commune et du Pays de Cruseilles, et au profit du renforcement de la vie de proximité,
 - d'activités commerciales et de services de proximité,
 - d'équipements publics et collectifs,
 - s'organisant à partir d'une armature généreuse d'espaces publics devant contribuer au lien urbain et fonctionnel attendu à travers cette opération.
- Rechercher des alternatives au déplacement automobile par l'accueil des nouveaux habitants au centre-village et en privilégiant les circulations « douces », à travers un maillage piéton/cycle renforcé.
- Promouvoir une qualité environnementale de l'opération, tant en termes de :
 - desserte automobile limitée au profit des modes alternatifs, notamment les circulations « douces » (piéton /cycle),
 - préservation, valorisation et extension de la zone humide existante, au profit du maintien d'une certaine biodiversité en milieu urbain, mais également pour la qualité de vie et du cadre de vie de l'opération,
 - qualité des espaces publics et collectifs, du point de vue de leur éco-aménagement,
 - organisation et qualité du cadre bâti, en termes de performance énergétique des constructions, qualité des logements et des matériaux...

Organisation spatiale du projet :

- L'armature des espaces publics correspondant à l'emprise de l'emplacement réservé n°5 au règlement graphique du PLU permet d'identifier et délimiter cinq secteurs opérationnels d'implantation des futures constructions :
 - le secteur S1, en entrée Sud de l'opération, situé entre la RD2 et la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, et bordé au Nord par la future zone humide créée dans le cadre de l'aménagement,
 - le secteur S2, situé entre la RD2 et la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, et bordé au Nord par le futur mail transversal Est/Ouest créé dans le cadre de l'aménagement,
 - le secteur S3, situé à l'aval de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, et bordé au Nord par le futur mail transversal Est/Ouest créé dans le cadre de l'aménagement et à l'Est par la zone humide réaménagée dans le cadre de l'opération,
 - le secteur S4, situé à l'aval de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, et bordé au Sud et à l'Est par le futur mail transversal Est/Ouest créé dans le cadre de l'aménagement,
 - le secteur S5, situé à l'amont de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, et bordé au Sud par le futur mail transversal Est/Ouest créé dans le cadre de l'aménagement.

Localisation des secteurs opérationnels :

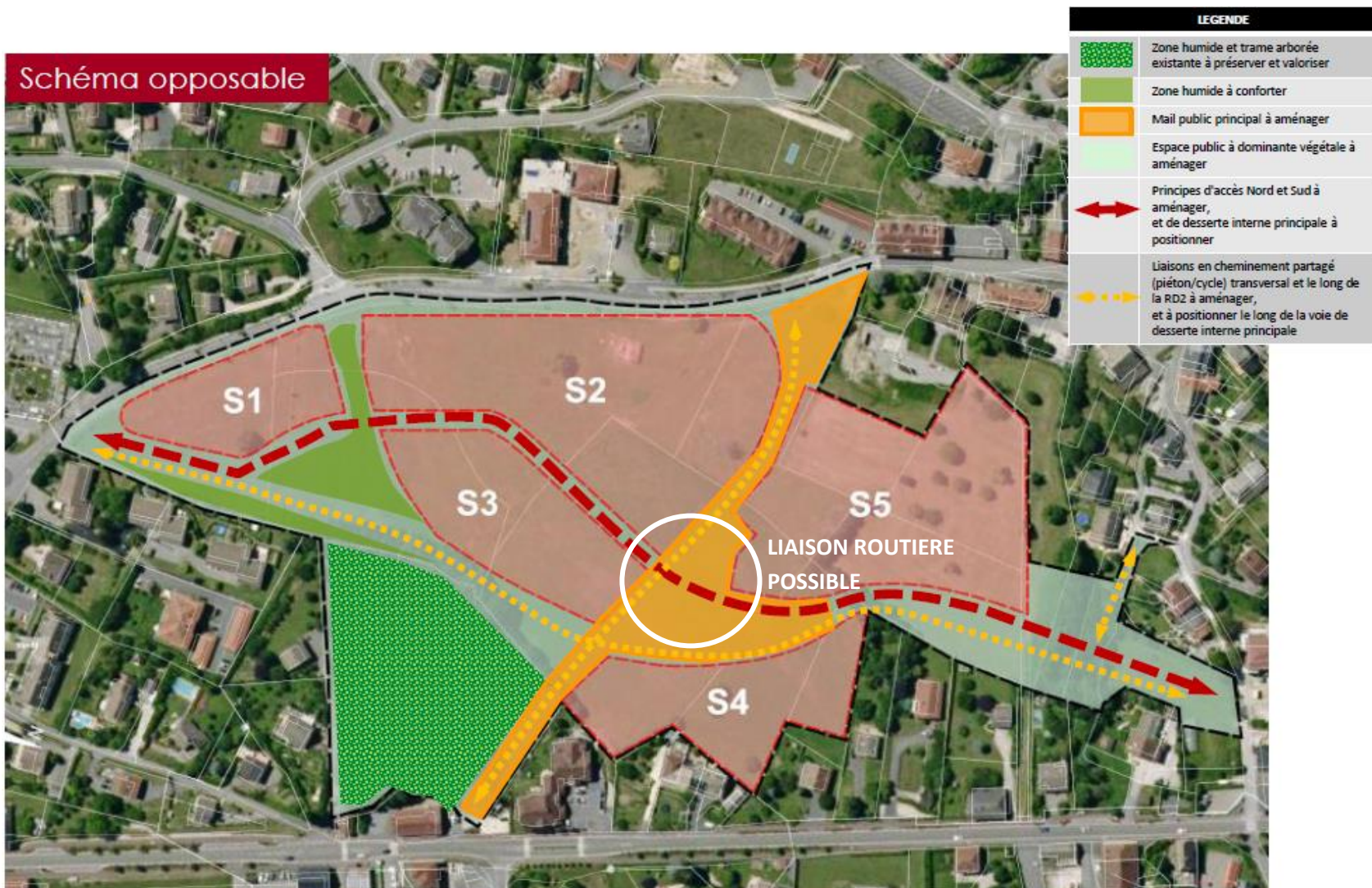
Les principes d'aménagement envisagés :

Accès et desserte motorisés publics :

- Deux accès devraient être positionnés et aménagés :
 - l'un au Nord de l'opération, dans le prolongement de la voie créée depuis le carrefour giratoire Nord sur la RD 1201,
 - l'autre au Sud de l'opération, depuis la RD 2 au droit du cimetière.
- Une voie principale de desserte automobile de l'opération devrait être positionnée et aménagée, selon les modalités suivantes :
 - comme liaison urbaine **possible** entre les deux accès précités,
 - devant épouser au mieux la topographie du site, afin de limiter les affouillements et exhaussements de sol.
- Les cinq secteurs opérationnels précités devraient être desservis à partir de cette voie principale de desserte automobile, en limitant les accès sur cette dernière.

Accès et desserte modes « doux » publics :

- Le mail transversal et la placette belvédère devraient avoir une vocation dominante piétonne (sauf traverse par la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, stationnement PMR et desserte motorisée de service et/ou secours), à l'amont de la voie principale de desserte.
- Le mail transversal Nord/Sud devrait avoir une vocation « piéton/cycle », à l'aval de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud.
- Les espaces compris entre la RD2 et les secteurs opérationnels S1 et S2 devraient être aménagés dans l'objectif de renforcer le confort et agrémenter la circulation piétonne existante.
- Chaque secteur opérationnel devrait mettre en place des circulations piétonnes en lien et maillage avec l'armature publique, décrite ci-dessus.



Composition et formes urbaines :

- Les constructions devraient s'implanter :
 - **pour le secteur S1**, en accompagnement de la courbe de la RD2 avec un retrait par rapport à cette dernière, qui ne compromette pas la perspective sur l'entrée du Chef-lieu. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+2+C ou ATT.
 - **pour le secteur S2 :**
 - ✓ en ordonnancement sur la placette belvédère et le mail transversal Est/Ouest. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+2+C ou ATT.
 - ✓ en ordonnancement avec décrochements sur la RD2 sous la forme de « plots » afin de maintenir des percées visuelles entre les constructions, depuis ladite voie. Leurs gabarits ne devraient pas excéder :
 - RDCS ou RDC+3+C ou ATT en partie amont en bordure de la RD2,
 - RDCS ou RDC+4+C ou ATT en partie aval en bordure de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud.
 - **pour le secteur S3**, en accompagnement du mail transversal « piéton/cycle » Nord/Sud. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC + R+2+ATT.
 - **pour le secteur S4**, en accompagnement de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud et du mail « piéton/cycle » Nord/Sud, dans le sens de la ligne de pente sous la forme de « plots » afin de maintenir des percées visuelles entre les constructions, depuis ladite voie. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+2+ATT.
 - **pour le secteur S5 :**
 - ✓ en ordonnancement sur la placette belvédère. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+2+ATT.
 - ✓ en accompagnement de la voie principale de desserte automobile Nord/Sud, dans le sens de la ligne de pente sous la forme de « plots ». Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+2+ATT.
 - ✓ dans le sens de la ligne de pente en partie amont Ouest du secteur opérationnel. Leurs gabarits ne devraient pas excéder RDCS ou RDC+1+C.

Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés, et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés tant en façades qu'en toitures, ainsi que leur gabarit.

- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble des secteurs opérationnels, devraient comporter une part dominante de toitures à pans. Une unité dominante de matériaux et de teintes employés en toiture devrait être recherchée.
 - Toutefois, une part de toitures plates ou à faible pente pourrait être admise (voire, sur la totalité de la toiture de certaines constructions). Dans ce cas, ces dernières devraient être végétalisées. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles des logements ou de toute autre activité.
 - Les fenêtres de toit, les verrières et les lucarnes pourraient être autorisées en toiture à condition que leur positionnement et leur nature soient traités en cohérence et en harmonie avec le rythme et la modénature de la façade, située à l'aplomb du pan de toiture considéré.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être partiellement intégrés dans le plan du pan de la toiture concernée.
 - Il serait souhaitable d'avoir une seule antenne collective par bâtiment (les antennes individuelles seraient à proscrire) et elle devrait être positionnée au mieux, au regard des perceptions depuis l'espace public de proximité.

- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Un bon ensoleillement des pièces de vie, dans la limite des contraintes du plan de masse, devrait être privilégié.
 - L'aspect « minéral » des façades devrait être dominant et les teintes vives et/ou criardes seraient à proscrire, ainsi que les verres teintés en garde-corps.
 - Pour le traitement du dernier niveau des bâtiments, le recours au principe de l'attique est recommandé, afin d'alléger la volumétrie des constructions, et les combles peuvent être aménagés.
 - En cas de sous-sols en exhaussement, ils devraient être traités en effet de « socle » de la construction (différence de teinte et de texture avec les façades), l'emploi de matériaux d'entretien aisé est recommandé.

Principaux espaces publics et stationnement :

- La voie principale de desserte Nord/Sud des secteurs opérationnels sera réalisée au sein d'un environnement planté, support de circulations piéton/cycle et contribuant à la gestion « douce » des eaux pluviales et au « verdissement » de l'opération. ***Son principe est une desserte en impasse depuis les deux accès autorisés, afin d'éviter tout trafic de transit pouvant se substituer à la RD1201. Son aménagement devrait permettre de restituer cette liaison si nécessaire dans le futur, et en tout état cause, une liaison contrôlée pour la continuité des services publics serait maintenue.***

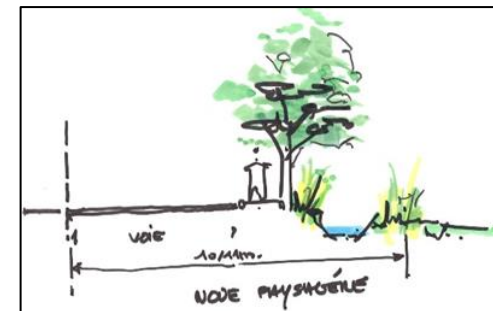


Schéma de principe

- La placette en belvédère au cœur de l'opération, ainsi que le grand mail transversal Ouest/est seront réalisés avec des matériaux nobles et à dominante minérale.
- L'aire publique de stationnement à l'aval de la placette sera réalisée en matériaux à dominante perméable.
- En cas de plantations, elles seront d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- La zone humide existante sera confortée, portée à environ 1,5 ha et valorisée, dans le cadre de sa contribution à la gestion des eaux pluviales et de la réalisation d'un parcours d'interprétation du milieu naturel.



Espaces collectifs / privés et stationnement :

- Les voies de desserte interne des secteurs opérationnels devraient être limitées et réalisées au sein d'un environnement planté, support de circulations piétonnes et contribuant au « verdissement » de l'opération.
- Les espaces collectifs devraient être réalisés en matériaux perméables à dominante végétalisée et être plantés. Ils devraient en priorité, sauf contraintes techniques, contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.
- Les aires de stationnement devraient majoritairement être enterrées pour préserver la qualité paysagère du site et étendre les surfaces de pleine terre.
- En termes de politique générale du stationnement, outre les dispositions du règlement écrit du PLU en la matière, il serait attendu que :
 - les places de stationnement des logements soient en grande majorité enterrées pour préserver la qualité paysagère du site et étendre les surfaces de pleine terre,
 - une partie des stationnements en souterrain des logements (sauf pour le logement social) soit constituée de places non fermées,
 - le projet permette la réalisation d'une centaine de places publiques de stationnement environ,
 - afin de faciliter le foisonnement des places de stationnement, l'ensemble des opérations de logements devrait générer en fonction du nombre de logements réalisés, entre 170 et 185 places non privatisées aisément accessibles depuis la voirie publique,
 - l'ensemble de l'opération devrait permettre la réalisation, toutes places confondues et en fonction du nombre de logements réalisés, entre 760 et 780 places de stationnement.
- L'accès aux stationnements souterrains devrait être réfléchi, afin de limiter leur impact dans le paysage urbain et celui de l'automobile, au sein des secteurs opérationnels.

Programme de construction de l'opération :

- L'opération devrait permettre au total la réalisation d'environ 350 à 375 logements, accompagnés d'équipements, commerces et services, répartis comme suit :
 - **dans le secteur S1**, la réalisation d'environ 30 à 35 logements, en mode collectif.
 - **dans le secteur S2**, la réalisation d'environ 155 à 160 logements, en mode collectif. En outre, il serait attendu la réalisation de locaux à destination d'activités commerciales, de services ou d'équipements en bordure de la placette belvédère, ainsi qu'une halte-garderie, à positionner au sein du secteur opérationnel.
 - **dans le secteur S3**, la réalisation d'environ 50 à 60 logements, en mode collectif.
 - **dans le secteur S4**, la réalisation d'environ 40 à 45 logements en mode collectif,
 - **dans le secteur S5**, la réalisation d'environ 85 à 95 logements.
- En termes de logements sociaux, leur nombre et leur répartition devraient être conformes aux dispositions du règlement du secteur 1AUHv-oap1.
- En termes d'équipements publics, il pourrait être notamment envisagé la réalisation d'une aire ou d'un parc de stationnement publics à l'aval de la placette belvédère ainsi qu'un local pour les associations.

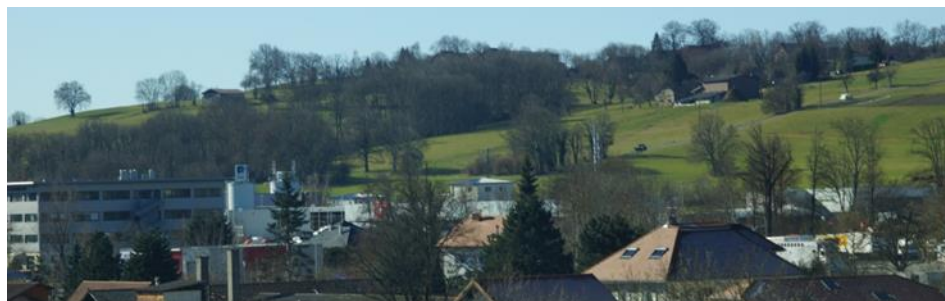
OAP 2 : DEVELOPPEMENT DU PARC D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Le site :

Situé en continuité immédiate à l'Est du Parc d'Activités Economiques existant, il s'étend sur 7,8 ha environ, au pied du coteau agricole de Pouilly.

Bien qu'exploité par l'agriculture, le site n'est pas identifié comme « espace stratégique à enjeux forts », dans le DOO du SCOT du Bassin Annecien.

Il représente l'extrémité du coteau agricole de Pouilly et les espaces en bordure de la route de l'Arny sont, du point de vue de la topographie, favorables au développement de l'activité économique et d'impact limité, dans le grand paysage et l'échangeur autoroutier.



*Vues depuis l'A41,
le coteau agricole,
la route de l'Arny*



Les enjeux d'aménagement :

- Organiser sur ces secteurs le développement de la Zone d'Activités Economiques « emblématique régionale », identifiée par le SCOT du Bassin Annécien, destinée prioritairement aux établissements industriels et artisanaux, en pied de coteau et en continuité, à l'Ouest du PAE existant.
- Au regard de la topographie du site et de sa situation dans le grand paysage de la commune, deux secteurs opérationnels ont été délimités :
 - un secteur S1 au Nord longeant le PAE existant, desservi à partir de la route de l'Arny afin d'optimiser les infrastructures,
 - un secteur S2 au Sud longeant le PAE desservi au droit de la route des Marais,
 - et afin de préserver la qualité des perspectives paysagères du site, le glacis agricole au droit de la route des Marais est préservé.
- Préserver l'armature arborée identifiée existante.
- Veiller à l'insertion des constructions et des aménagements dans leur environnement paysager, notamment au regard de leur adaptation au terrain naturel et du coteau agricole situé à l'amont, afin de limiter leur impact dans le grand paysage.
- Promouvoir une qualité environnementale des constructions et des aménagements, notamment en veillant :
 - au développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile,
 - à la qualité des espaces publics et collectifs, du point de vue de leur éco-aménagement,
 - à l'optimisation du stationnement automobile,
 - à l'organisation et la qualité du cadre bâti, en termes de performance énergétique des constructions, de qualité architecturale et de « durabilité » des matériaux...
 - à la gestion des eaux pluviales.

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- **Pour le secteur S1**, une optimisation des accès sur la route de l'Arny devrait être recherchée.
- **Pour le secteur S2 :**
 - il devrait être desservi à partir de l'emplacement réservé n°16 au PLU, prévu à cet effet.
 - la voie principale de desserte automobile de l'opération devrait être positionnée et aménagée en partie aval du site et devrait épouser au mieux la topographie, afin de limiter les affouillements et exhaussements de sol.

Accès et desserte modes « doux » :

- Un mail piéton/cycle devrait être créé en bordure de la route de l'Arny, longeant le secteur S1 et reliant le secteur S2.
- Chaque secteur opérationnel devrait mettre en place des circulations modes « doux », en lien et maillage avec le mail cité ci-dessus.

Composition et formes urbaines :

- **Pour les secteurs S1 et S2**, les constructions devraient s'implanter de manière dominante :
 - parallèlement ou perpendiculairement à la pente générale des sites, selon la trame définie au schéma opposable de l'OAP.
 - et, sauf contraintes techniques, en ordonnancement sur la route de l'Arny pour le secteur S1 et de la voie de desserte créée pour le secteur S2, afin de limiter les affouillements et exhaussements de sol.
- **Pour les secteurs S1 et S2**, concernant les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à l'adaptation des constructions au terrain naturel, les pentes des terres ne devraient pas excéder le rapport de 1/1.
- Un bassin de rétention devrait être créé en partie Nord du secteur S1.

Schéma opposable : secteur S1

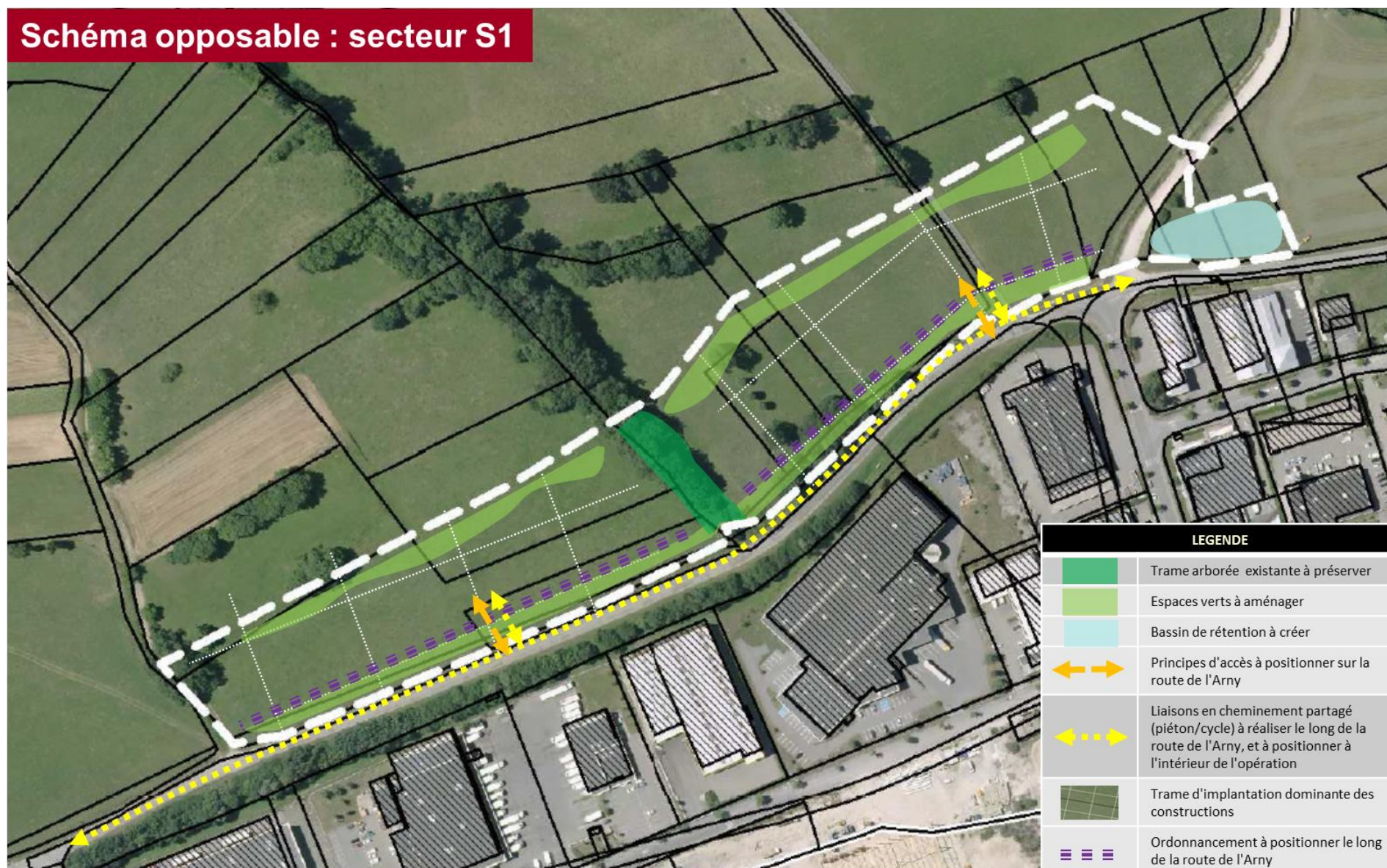
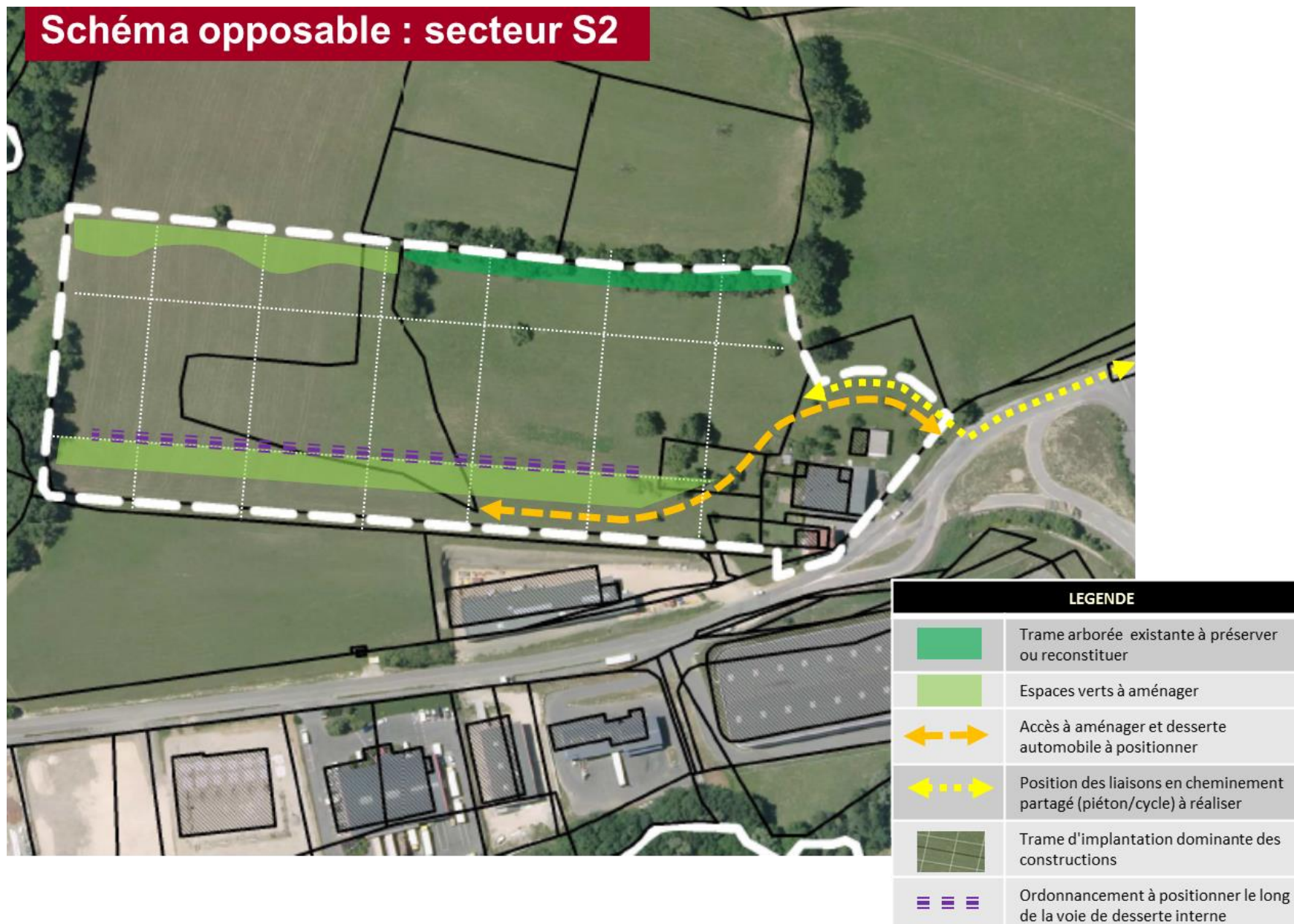
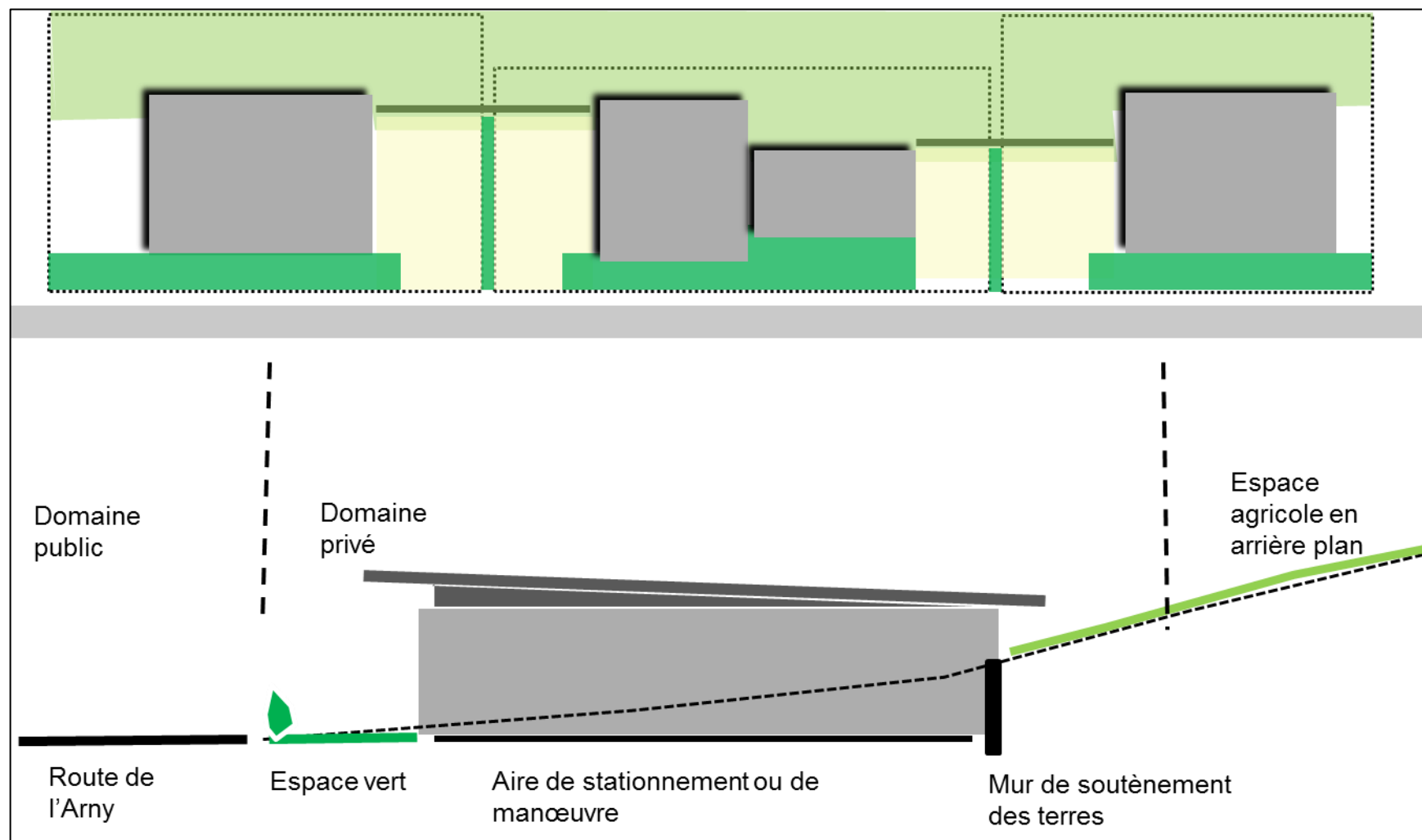


Schéma opposable : secteur S2



Principes d'implantation :



Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction, sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés, tant en façades qu'en toitures.
- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération, de l'environnement bâti et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble des secteurs opérationnels, devraient comporter une part dominante de toitures plates et/ou à faible pente.
 - Ces dernières devraient être : soit végétalisées, soit traitées dans des matériaux de nuance de gris. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles de l'activité concernée.
 - Les éventuels éléments techniques disposés en toiture devraient être masqués, du point de vue des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être disposés en conciliant au mieux les impératifs d'exposition et les perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.
- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Les matériaux employés en façades devraient être de teinte dominante pouvant aller du blanc grisé au gris coloré. D'autres teintes plus soutenues peuvent être utilisées, en faible proportion par rapport à la surface des façades, notamment pour souligner les menuiseries, d'éventuels éléments en saillie ou en encadrement, ou rappeler les couleurs de l'enseigne de l'entreprise concernée.
 - Les façades des constructions bordant le secteur en vis-à-vis de la route de l'Arny et l'échangeur autoroutier devraient comporter au moins 20% de surfaces vitrées.
 - Les éventuels murs extérieurs, notamment ceux de soutènement des terres, devraient être traités dans des teintes gris ciment et leur végétalisation est recommandée.

Espaces collectifs / privés et stationnement :

- L'organisation des constructions devrait s'attacher à limiter les voies de desserte interne.
- Les aires de stationnement et les aires de manœuvre devraient être localisées entre les constructions et une mutualisation de ces dernières devrait être recherchée.
- Si nécessaire, le soutènement des terres devrait être réalisé avec des murs qui, sauf contraintes de mise en œuvre ou techniques, devraient être végétalisés.
- Les espaces compris entre le pied des façades des constructions et la route de l'Arny (**pour le S1**) et la voie principale de desserte créée (**pour le S2**) devraient être aménagés en espaces verts, sans stationnement ni dépôt. Ils pourraient être le support de cheminements piétons et devraient en priorité contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- Les espaces libres, situés à l'arrière des constructions depuis les voies d'accès, devraient être aménagés dans la continuité des espaces agricoles à l'amont.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.

OAP 3 : DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES ECONOMIQUES AU « CARQUET »

Le site :

Situé en continuité Est de l'enveloppe urbaine du bourg existant, le site est aisément accessible par la route de la Caille, depuis la RD 1201 et l'échangeur autoroutier.

Il s'étend sur 1,2 ha environ, relativement plat, selon une légère inclinaison Ouest/Est, en direction du Viéran qui, avec son abondante ripisylve, le borde et le délimite à l'Est, dans le paysage. Au Nord, il s'appuie sur le chemin de Carquet, lui-même bordé par une végétation éparse. Ainsi, le site est faiblement perceptible depuis l'échangeur autoroutier qui, pourtant, le domine.

Bien qu'exploité par l'agriculture, le site n'est pas identifié comme « espace stratégique à enjeux forts », dans le DOO du SCOT du Bassin Annécien.



Vues depuis la route de la Caille



l'A41

Les enjeux d'aménagement :

- Organiser sur ce secteur le développement de la Zone d'Activités Economiques « emblématique régionale », destinée prioritairement aux établissements tertiaires et hôteliers, entre la route de la Caille et l'A41.
- Organiser la desserte, à partir de la route de la Caille.
- Veiller à l'insertion des constructions dans leur environnement résidentiel et paysager, mais aussi autoroutier, notamment en portant une attention particulière au traitement du front bâti Est, situé en vis-à-vis de l'A41.
- Promouvoir une qualité environnementale des constructions et des aménagements, notamment en veillant :
 - au développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile,
 - à la qualité des espaces publics et collectifs, du point de vue de leur éco-aménagement,
 - à l'optimisation du stationnement automobile,
 - à l'organisation et la qualité du cadre bâti, en termes de performance énergétique des constructions, de qualité architecturale et des matériaux...

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- Un seul accès devrait être positionné et aménagé, à partir de la route de la Caille.
- Une voie principale de desserte automobile de l'opération devrait être positionnée et aménagée, en bordure Ouest du secteur.

Accès et desserte modes « doux » :

- Un mail piéton devrait être positionné et aménagé, en accompagnement de la voie principale de desserte et reliant le chemin rural, conduisant au Viéran.
- Chaque opération de construction devrait mettre en relation ses circulations piétonnes avec le mail, cité ci-dessus.

Composition et formes urbaines :

- Les constructions devraient s'implanter et s'organiser principalement selon la trame orthogonale, figurant au schéma opposable.
- Concernant les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à l'adaptation des constructions au terrain naturel, les pentes des terres ne devraient pas excéder le rapport de 1/1.

Espaces collectifs / privatifs et stationnement :

- L'organisation des constructions devrait s'attacher à limiter les voies de desserte interne.
- Les aires de stationnement et les aires de manœuvre devraient être localisées de manière à limiter leur impact visuel, depuis l'axe autoroutier et une mutualisation de ces dernières devrait être recherchée.
- Les espaces libres, situés entre le pied de façade des constructions implantées en bordure Est du secteur et la limite Est de ce dernier, devraient être aménagés dans la continuité des espaces agricoles, à l'aval.
- Si nécessaire, le soutènement des terres devrait être réalisé avec des murs qui, sauf contraintes de mise en œuvre ou techniques, devraient être végétalisés.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les espaces libres devraient être à dominante végétalisée et plantés. Ils devraient, dans la mesure du possible et, en priorité, contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.

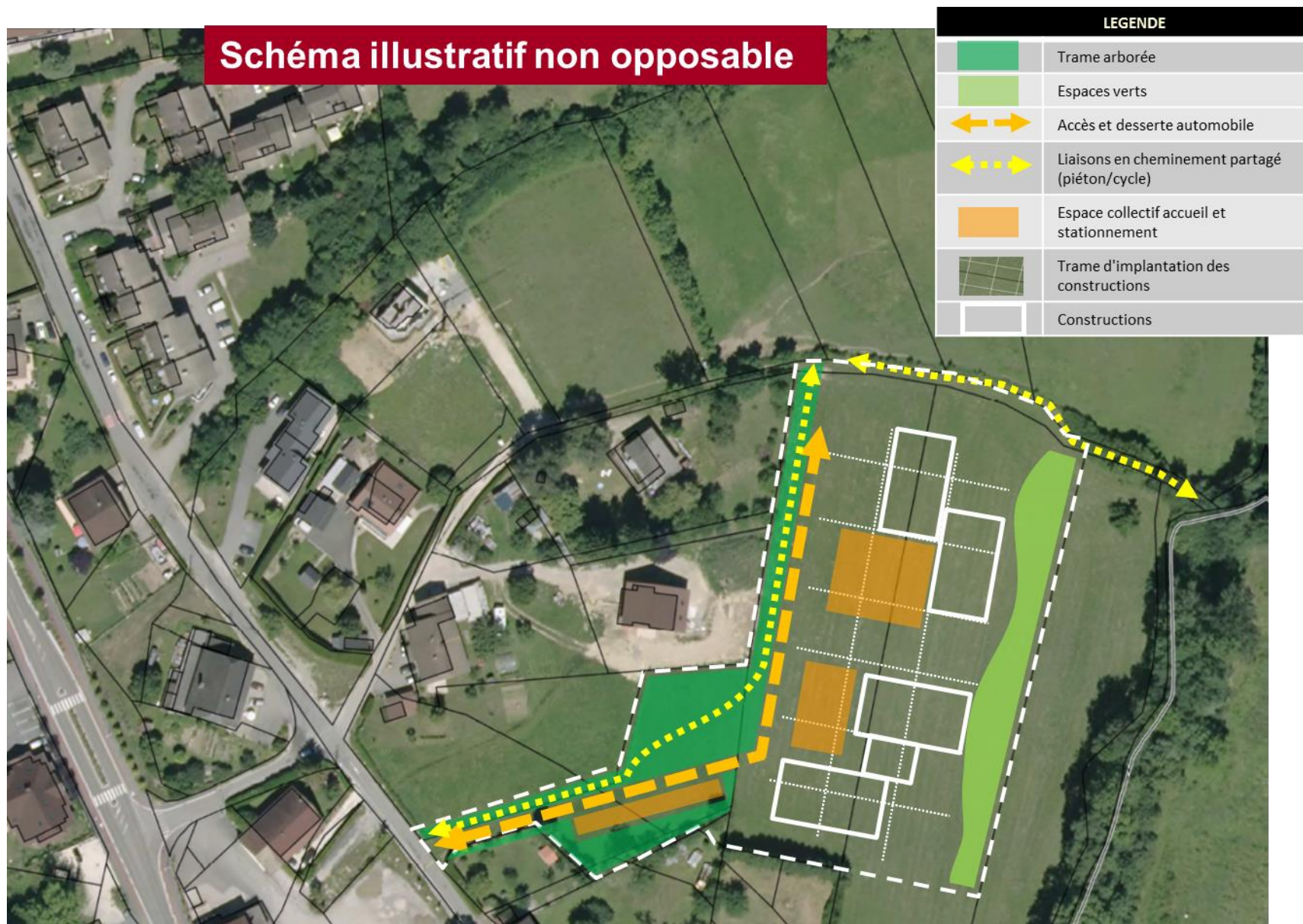


Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction, sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés, tant en façades qu'en toitures, ainsi que leur gabarit.

- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble du secteur opérationnel, devraient comporter une part dominante de toitures à pans. Une unité dominante de matériaux et de teintes employés en toiture devrait être recherchée.
 - Toutefois, une part de toitures plates ou à faible pente pourrait être admise (voire, sur la totalité de la toiture de certaines constructions). Dans ce cas, ces dernières devraient être végétalisées. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles de l'activité concernée.
 - Les fenêtres de toit, les verrières et les lucarnes pourraient être autorisées en toiture, à condition que leur positionnement et leur nature soient traités en cohérence et en harmonie avec le rythme et la modénature de la façade, située à l'aplomb du pan de toiture considéré.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être partiellement intégrés dans le plan du pan de la toiture concernée.
 - Les éventuels éléments techniques disposés en toiture devraient être masqués, du point de vue des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.

- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Les teintes vives et/ou criardes seraient à proscrire.
 - Toutefois, des teintes soutenues pourraient être utilisées, en faible proportion par rapport à la surface des façades, notamment pour souligner les menuiseries, d'éventuels éléments en saillie ou en encadrement, ou rappeler les couleurs de l'enseigne de l'entreprise concernée.
 - Pour le traitement du dernier niveau des bâtiments, le recours au principe de l'attique est recommandé, afin d'alléger la volumétrie des constructions et les combles peuvent être aménagés.
 - Les façades des constructions bordant le secteur en vis-à-vis l'échangeur autoroutier devraient comporter au moins 20% de surfaces vitrées.
 - En cas de sous-sols en exhaussement, ils devraient être traités en effet de « socle » de la construction (différence de teinte et de texture avec les façades), l'emploi de matériaux d'entretien aisé est recommandé.



OAP 4 : CONFORTEMENT DU CENTRE-BOURG « CHEZ FALCONNET »

Le site :

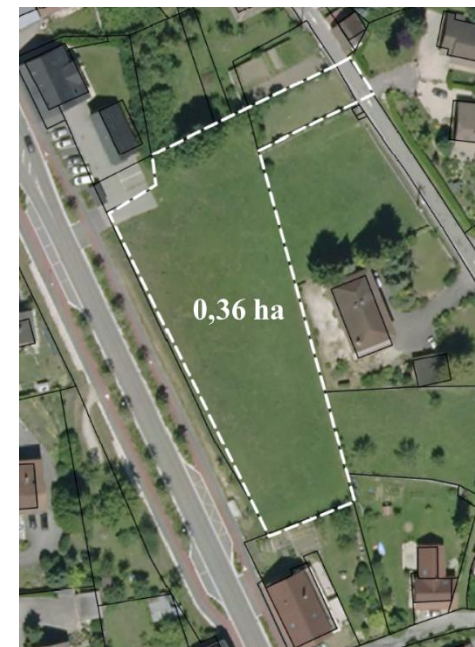
Situé en partie Sud de la traverse du bourg et en bordure de la RD1201, le site est aisément accessible depuis cette dernière et l'échangeur autoroutier, avec une accessibilité possible depuis la route de la Caille.

Ainsi, très perceptible depuis la RD1201, il s'étend sur 0,36 ha environ, relativement plat.

Il est constitué d'un pré de fauche et bordé au Nord, à l'Est et au Sud, par un environnement à dominante d'habitat.



Vue depuis la RD1201



Les enjeux d'aménagement :

- Développer un secteur d'activités tertiaires en confortement des fonctions urbaines du centre-bourg.
- Sécuriser les dessertes automobile et piétonne du secteur.
- Développer un front bâti participant de la structuration urbaine de la traverse d'Allonzier par la RD1201.
- Promouvoir une qualité environnementale des constructions et des aménagements.
- Organiser la desserte automobile à partir de la route de la Caille et un liaisonnement piéton, entre la RD1201 et la route de la Caille, maillé avec le réseau existant.
- Privilégier une implantation dominante des bâtiments « en peigne », transversalement à la RD1201, afin d'optimiser l'habitabilité, en termes de limitation des nuisances et d'orientation.
- Porter une attention particulière au traitement des espaces extérieurs en vis-à-vis de la RD1201 (rapport espace collectif / espace public), pour garantir l'insertion de cette opération dans le tissu urbain d'entrée de ville et afin qu'elle contribue à sa structuration.

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- Deux accès devraient être positionnés et aménagés :
 - l'un sur la RD 1201 uniquement en entrée et sortie à droite,
 - l'autre à partir de la route de la Caille, sans restrictions.
- Une voie principale de desserte automobile de l'opération devrait être positionnée et aménagée, en bordure Nord du secteur, devant connecter ces deux accès.

Accès et desserte modes « doux » :





- Un mail piéton devrait être positionné et aménagé, en accompagnement de la voie principale de desserte.
- Chaque opération de construction devrait mettre en relation ses circulations piétonnes avec le mail, cité ci-dessus.

Composition et formes urbaines :

- Les constructions devraient s'implanter et s'organiser :
 - principalement, selon la trame orthogonale figurant au schéma opposable,
 - en « peigne » et ordonnancement sans continuité de façades sur la RD 1201, afin de limiter les nuisances sonores et maintenir des percées visuelles.
- Concernant les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à l'adaptation des constructions au terrain naturel, les pentes des terres ne devraient pas excéder le rapport de 1/1.

Schéma opposable



LÉGENDE	
	Trame arborée à préserver et à renforcer, ou à créer
	Accès et desserte automobile à positionner
	Mail piéton à positionner
	Trame orthogonale d'implantation des constructions

Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction, sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés, tant en façades qu'en toitures, ainsi que leur gabarit.

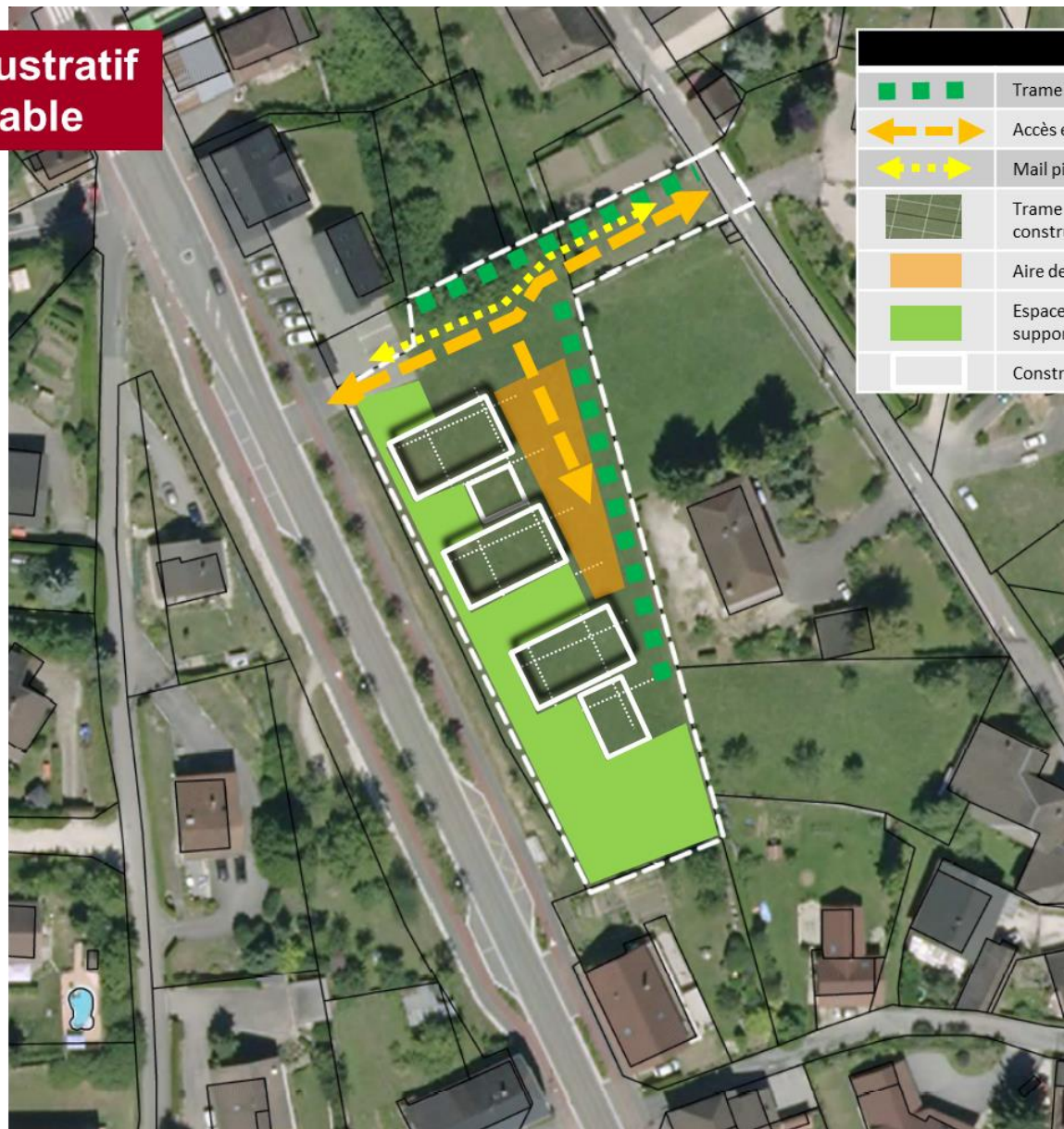
- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble du secteur opérationnel, devraient comporter une part dominante de toitures à pans. Une unité dominante de matériaux et de teintes employés en toiture devrait être recherchée.
 - Toutefois, une part de toitures plates ou à faible pente pourrait être admise (voire, sur la totalité de la toiture de certaines constructions). Dans ce cas, ces dernières devraient être végétalisées. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles de l'activité concernée.
 - Les fenêtres de toit, les verrières et les lucarnes pourraient être autorisées en toiture, à condition que leur positionnement et leur nature soient traités en cohérence et en harmonie avec le rythme et la modénature de la façade, située à l'aplomb du pan de toiture considéré.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être partiellement intégrés dans le plan du pan de la toiture concernée.
 - Les éventuels éléments techniques disposés en toiture devraient être masqués, du point de vue des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.

- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Les teintes vives et/ou criardes seraient à proscrire.
 - Toutefois, des teintes soutenues pourraient être utilisées en faible proportion par rapport à la surface des façades, notamment pour souligner les menuiseries, d'éventuels éléments en saillie ou en encadrement, ou rappeler les couleurs de l'enseigne de l'entreprise concernée.
 - Pour le traitement du dernier niveau des bâtiments, le recours au principe de l'attique est recommandé, afin d'alléger la volumétrie des constructions et les combles peuvent être aménagés.
 - Les façades des constructions bordant la RD1201 devraient comporter au moins 30% de surfaces vitrées.
 - En cas de sous-sols en exhaussement, ils devraient être traités en effet de « socle » de la construction (différence de teinte et de texture avec les façades), l'emploi de matériaux d'entretien aisé est recommandé.

Espaces collectifs / privés et stationnement :

- L'organisation des constructions devrait s'attacher à limiter la desserte automobile interne.
- Les aires de stationnement et les aires de manœuvre devraient être localisées à l'arrière des constructions, de manière à limiter leur impact visuel depuis la RD1201 et une mutualisation de ces dernières devrait être recherchée.
- Les espaces libres, situés entre le pied de façade des constructions implantées en bordure de la RD1201 et cette dernière, devraient être aménagés en espaces verts. Ils devraient, dans la mesure du possible et, en priorité, contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.

**Schéma illustratif
non opposable**



LEGENDE	
	Trame arborée
	Accès et desserte automobile
	Mail piéton
	Trame orthogonale d'implantation des constructions
	Aire de stationnement et de manœuvre
	Espace libres aménagés pouvant être support à la gestion des eaux pluviales
	Constructions

OAP 5 : DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES ECONOMIQUES TERTIAIRES « AU VERNET »

Le site :

Situé en partie Sud de la traverse du bourg et en bordure de la RD1201, le site est aisément accessible depuis cette dernière et l'échangeur autoroutier et, depuis le Chef-lieu, avec la RD2.

Ainsi, très perceptible depuis la RD1201, il s'étend sur 0,53 ha environ, relativement plat.

Il est constitué d'un pré de fauche dans sa majeure partie et de deux constructions en partie Nord, en bordure du carrefour sur la RD1201.

Il est bordé à l'Ouest, au Nord, à l'Est, par un environnement bâti à dominante d'habitat et au Sud, par de l'activité économique.



Vue depuis la RD1201



Les enjeux d'aménagement :

- Créer un parc public de stationnement, à vocation possible de parc relais.
- Permettre le développement d'un secteur d'activités économiques, réservé aux établissements tertiaires, en continuité Nord du PAE existant.
- Organiser la desserte, à partir de la RD2.
- Veiller à la qualité architecturale et des aménagements, afin de valoriser et structurer ce secteur d'entrée de bourg, notamment par le traitement des façades et des espaces situés en vis-à-vis de la RD1201.
- Promouvoir une qualité environnementale des constructions et des aménagements.

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- L'accès au secteur devrait se faire à partir de celui existant sur la RD2.
- La voie de desserte automobile de l'opération devrait reprendre celle existante en limite Ouest du secteur et devrait être redimensionnée et aménagée.

Accès et desserte modes « doux » :

- Un mail piéton devrait être positionné et aménagé, en accompagnement de la voie de desserte.
- Chaque opération de construction devrait mettre en relation ses circulations piétonnes avec le mail, cité ci-dessus.

Composition et formes urbaines :

- Les constructions devraient s'implanter et s'organiser :
 - principalement, selon la trame orthogonale figurant au schéma opposable,
 - en « peigne » et ordonnancement sans continuité de façades sur la RD1201, afin de limiter les nuisances sonores et maintenir des percées visuelles.
- Concernant les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à l'adaptation des constructions au terrain naturel, les pentes des terres ne devraient pas excéder le rapport de 1/1.

Schéma opposable



Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés, tant en façades qu'en toitures, ainsi que leur gabarit.

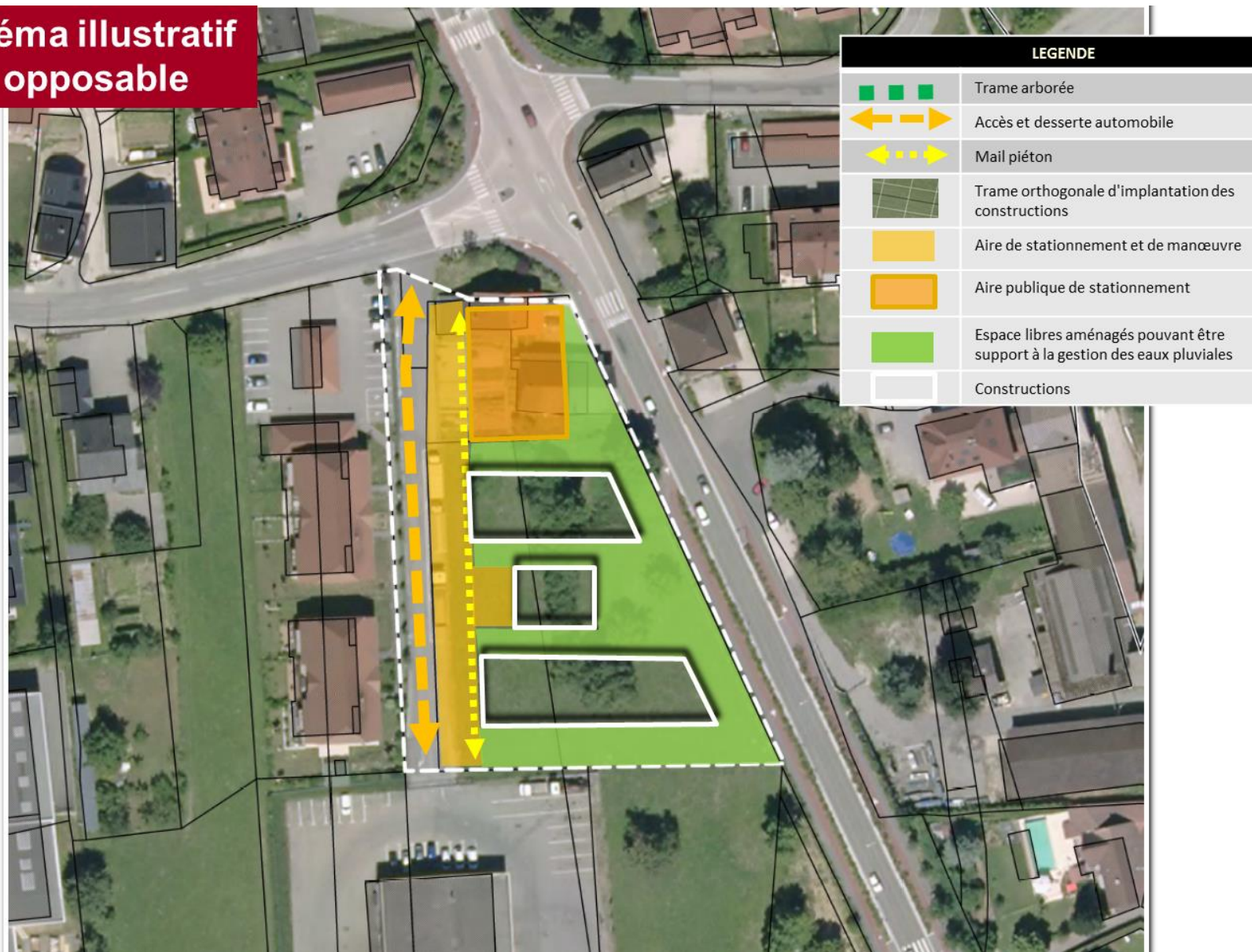
- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble du secteur opérationnel, devraient comporter une part dominante de toitures à pans. Une unité dominante de matériaux et de teintes employés en toiture devrait être recherchée.
 - Toutefois, une part de toitures plates ou à faible pente pourrait être admise (voire, sur la totalité de la toiture de certaines constructions). Dans ce cas, ces dernières devraient être végétalisées. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles de l'activité concernée.
 - Les fenêtres de toit, les verrières et les lucarnes pourraient être autorisées en toiture, à condition que leur positionnement et leur nature soient traités en cohérence et en harmonie avec le rythme et la modénature de la façade, située à l'aplomb du pan de toiture considéré.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être partiellement intégrés dans le plan du pan de la toiture concernée.
 - Les éventuels éléments techniques disposés en toiture devraient être masqués, du point de vue des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.

- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Les teintes vives et/ou criardes seraient à proscrire.
 - Toutefois, des teintes soutenues pourraient être utilisées, en faible proportion par rapport à la surface des façades, notamment pour souligner les menuiseries, d'éventuels éléments en saillie ou en encadrement, ou rappeler les couleurs de l'enseigne de l'entreprise concernée.
 - Pour le traitement du dernier niveau des bâtiments, le recours au principe de l'attique est recommandé, afin d'alléger la volumétrie des constructions et les combles peuvent être aménagés.
 - Les façades des constructions bordant la RD1201 devraient comporter au moins 30% de surfaces vitrées.
 - En cas de sous-sols en exhaussement, ils devraient être traités en effet de « socle » de la construction (différence de teinte et de texture avec les façades), l'emploi de matériaux d'entretien aisé est recommandé.

Espaces collectifs / privés et stationnement :

- L'organisation des constructions devrait s'attacher à limiter la desserte automobile interne.
- Les aires de stationnement et les aires de manœuvre devraient être localisées à l'arrière des constructions, de manière à limiter leur impact visuel depuis la RD1201 et une mutualisation de ces dernières devrait être recherchée.
- Les espaces libres, situés entre le pied de façade des constructions implantées en bordure de la RD1201 et cette dernière, devraient être aménagés en espaces verts. Ils devraient, dans la mesure du possible et, en priorité, contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.

**Schéma illustratif
non opposable**



OAP 6 : ENTREE NORD DU BOURG

Le site :

Situé en entrée Nord du bourg et en contre-bas Est de la RD 1201, le site est aisément accessible depuis le carrefour giratoire nouvellement créé sur la RD1201.

Très perceptible depuis la RD1201, il s'étend sur 2,3 ha environ, relativement plat.

En partie Sud, il fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme à vocation commerciale, sa partie Ouest et Nord est occupée par une scierie. Elle jouxte un tènement occupé par une habitation, à l'Est.

Le site est bordé au Sud et à l'Est par un environnement bâti, à dominante d'habitat.



Vue depuis la RD1201



Les enjeux d'aménagement :

- Permettre, à l'appui des objectifs d'aménagement arrêtés dans le cadre de la modification n°2 du POS, la poursuite de la requalification de ce secteur par le développement d'un secteur d'activités économiques, réservé aux établissements tertiaires et artisanaux, en entrée Nord du bourg.
- Organiser sa desserte, à partir du carrefour giratoire nouvellement créé sur la RD1201.
- Veiller à la qualité architecturale et des aménagements, afin de valoriser et structurer ce secteur d'entrée de bourg, notamment par un traitement urbain des espaces situés en bordure de la RD1201.
- Promouvoir une qualité environnementale des constructions et des aménagements.

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- L'accès au secteur devrait se faire à partir de la voie existante greffée sur le carrefour giratoire nouvellement créé sur la RD1201.
- La requalification de cette voie est programmée et cette dernière devrait être prolongée au sein du secteur, comme desserte automobile principale de l'opération en s'appuyant sur le chemin existant.
- Elle devrait comporter une aire de retournement, en partie Nord.

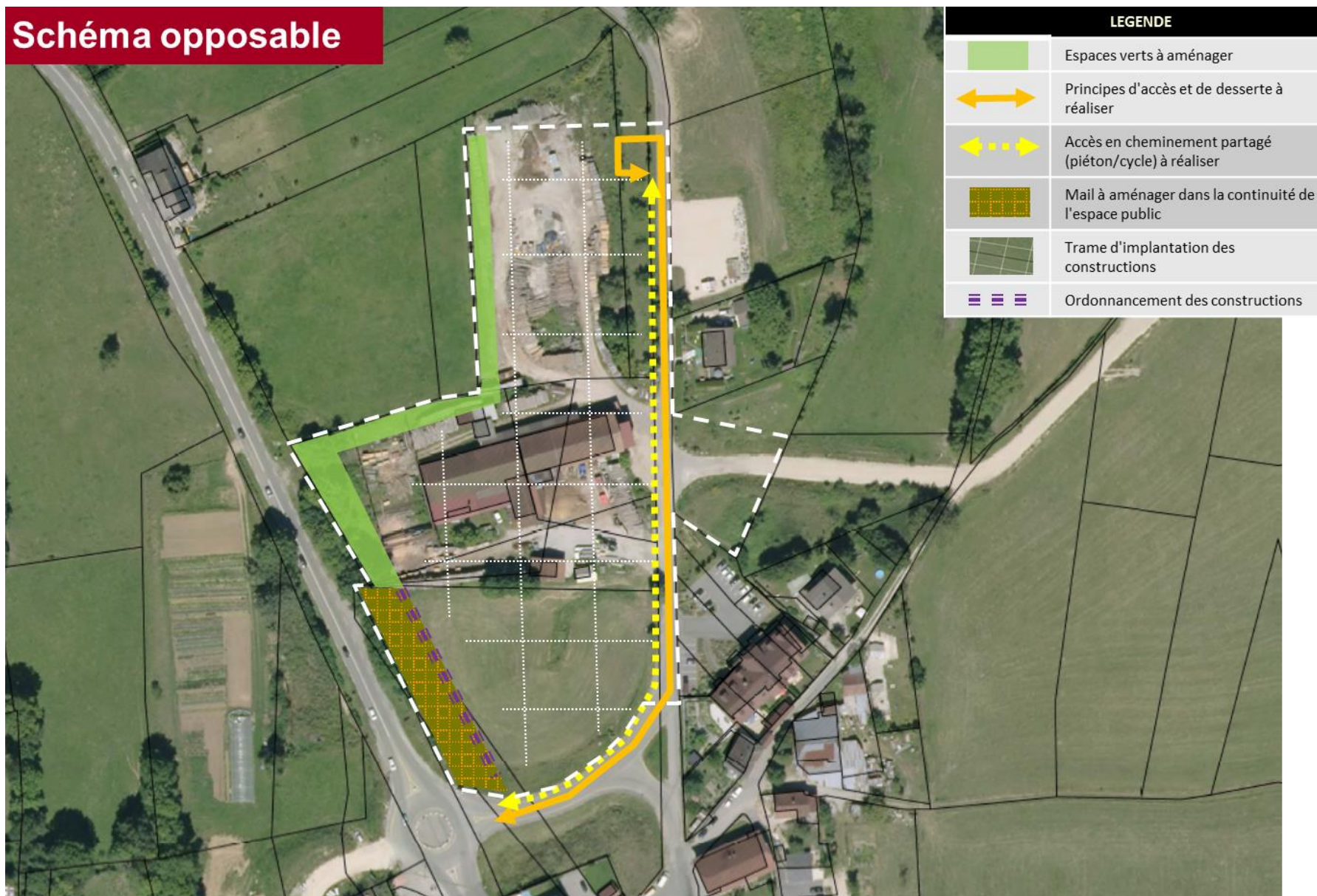
Accès et desserte modes « doux » :

- Un mail piéton devrait être positionné et aménagé, en accompagnement de la voie principale de desserte.
- Chaque opération de construction devrait mettre en relation ses circulations piétonnes avec le mail, cité ci-dessus.

Composition et formes urbaines :

- L'autorisation d'urbanisme délivrée en partie Sud du secteur comporte une implantation d'une partie de ses bâtiments en alignement sur la RD1201 et à l'appui d'un mail aménagé.
- Les constructions devraient s'implanter et s'organiser :
 - principalement, selon la trame orthogonale figurant au schéma opposable,
 - et un relatif ordonnancement de ces dernières doit être recherché, en accompagnement de la voie principale de desserte interne de l'opération.
- Concernant les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à l'adaptation des constructions au terrain naturel, les pentes des terres ne devraient pas excéder le rapport de 1/1.

Schéma opposable



Architecture et qualité des constructions :

- La prise en compte des économies d'énergies, des énergies renouvelables, de la gestion des eaux pluviales et de l'éco construction sont des préoccupations fortes de la commune. Cette prise en compte peut nécessiter la mise en œuvre de techniques et de matériaux adaptés et générer des architectures spécifiques, notamment dans l'expression des toitures, ce qui n'exclut pas la recherche d'une intégration dans le site et le grand paysage, notamment par le choix des teintes et matériaux employés, tant en façades qu'en toitures.

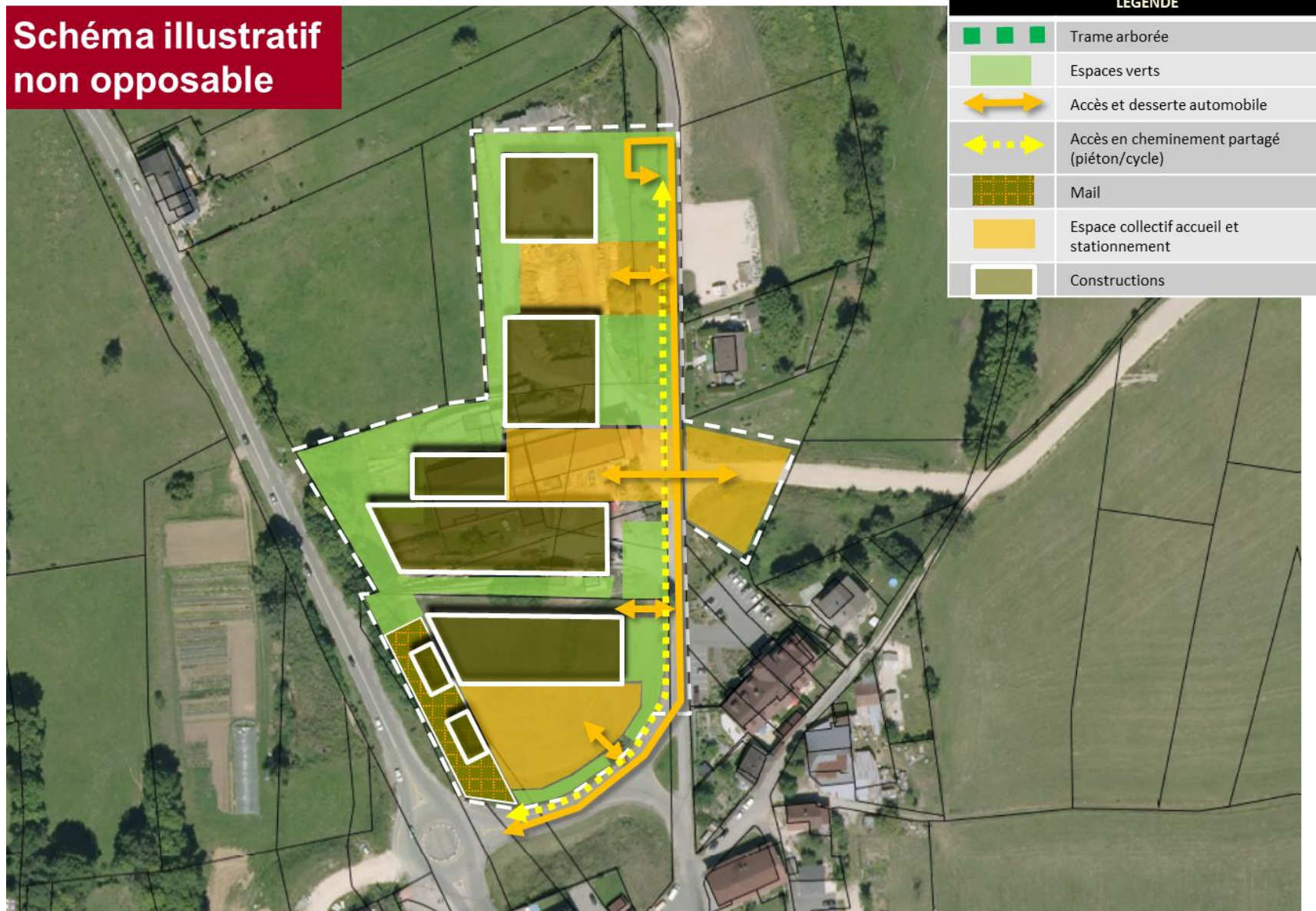
- **Dispositions concernant les toitures :**
 - Au regard des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération, de l'environnement bâti et de la volonté collective, les constructions et, ce, sur l'ensemble des secteurs opérationnels, devraient comporter une part dominante de toitures plates et/ou à faible pente.
 - Ces dernières devraient être : soit végétalisées, soit traitées dans des matériaux de nuances de gris. Cette disposition ne concerne pas les terrasses accessibles de l'activité concernée.
 - Les éventuels éléments techniques disposés en toiture devraient être masqués, du point de vue des perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.
 - Les panneaux solaires et/ou photovoltaïques, s'ils sont positionnés en toiture, devraient être disposés en conciliant au mieux les impératifs d'exposition et de perceptions lointaines et/ou dominantes de l'opération.

- **Dispositions concernant les façades :**
 - Une « durabilité » des matériaux employés en façades devrait être recherchée.
 - Les matériaux employés en façades devraient être de teinte dominante, pouvant aller du blanc grisé au gris coloré. D'autres teintes plus soutenues peuvent être utilisées en faible proportion par rapport à la surface des façades, notamment pour souligner les menuiseries, d'éventuels éléments en saillie ou en encadrement, ou rappeler les couleurs de l'enseigne de l'entreprise concernée.
 - Les façades des constructions, bordant le secteur en vis-à-vis avec la RD1201 et l'autoroute, devraient comporter au moins 20% de surfaces vitrées.
 - Les éventuels murs extérieurs, notamment ceux de soutènement des terres, devraient être traités dans des teintes gris ciment et leur végétalisation est recommandée.

Espaces collectifs / privés et stationnement :

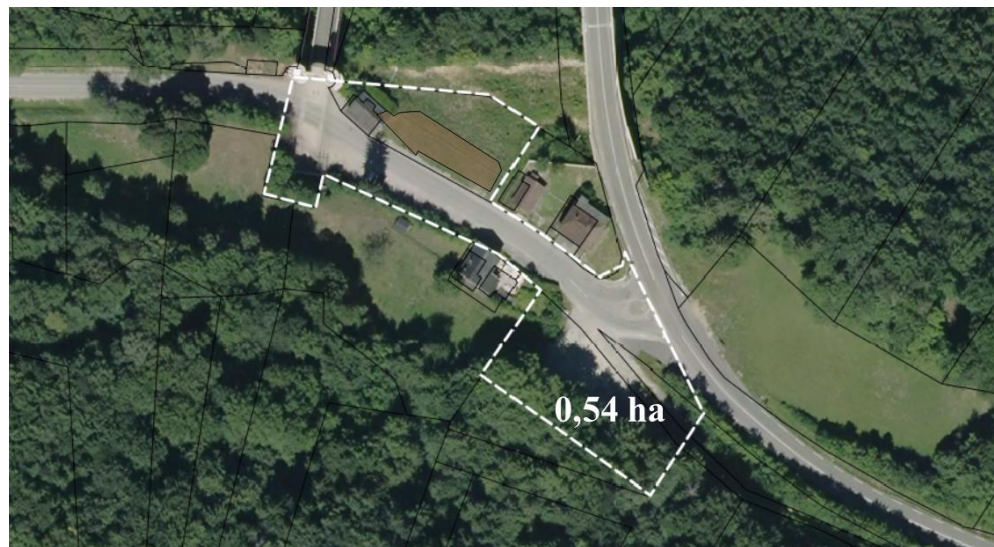
- L'organisation des constructions devrait s'attacher à limiter la desserte automobile interne.
- Une localisation des aires de stationnement et des aires de manœuvre devrait être recherchée entre les constructions ou en bordure de la voie principale, afin de limiter leur impact visuel depuis la RD1201 et le grand paysage et une mutualisation de ces dernières devrait être recherchée.
- Les espaces libres, situés entre le pied de façade des constructions implantées en bordure de la RD1201 et cette dernière, devraient être aménagés en espaces verts. Ils devraient, dans la mesure du possible et, en priorité, contribuer à une gestion « douce » des eaux pluviales.
- En cas de plantations, elles devraient être d'essences locales et contribuer à la biodiversité en milieu urbain.
- Les places de stationnement automobiles extérieures devraient être réalisées, sauf contraintes techniques, en matériaux perméables.
- Les clôtures ne sont pas obligatoires et, si elles existent, devraient être visuellement perméables et être accompagnées, le cas échéant, de haies vives de faible hauteur.

**Schéma illustratif
non opposable**



OAP 7 : AMENAGEMENT ET VALORISATION DU SITE DES PONTS DE LA CAILLE

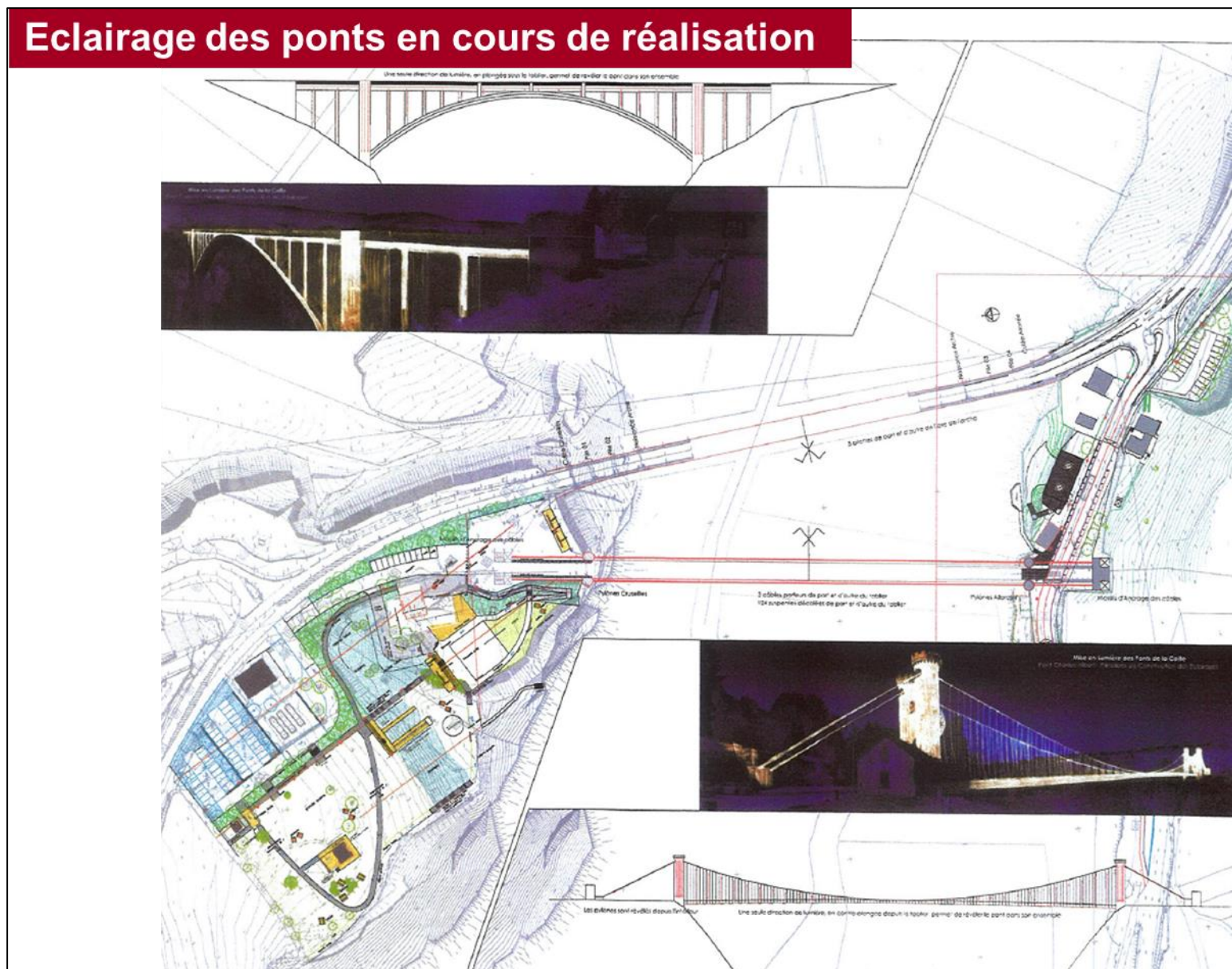
Le site :



Les enjeux d'aménagement :

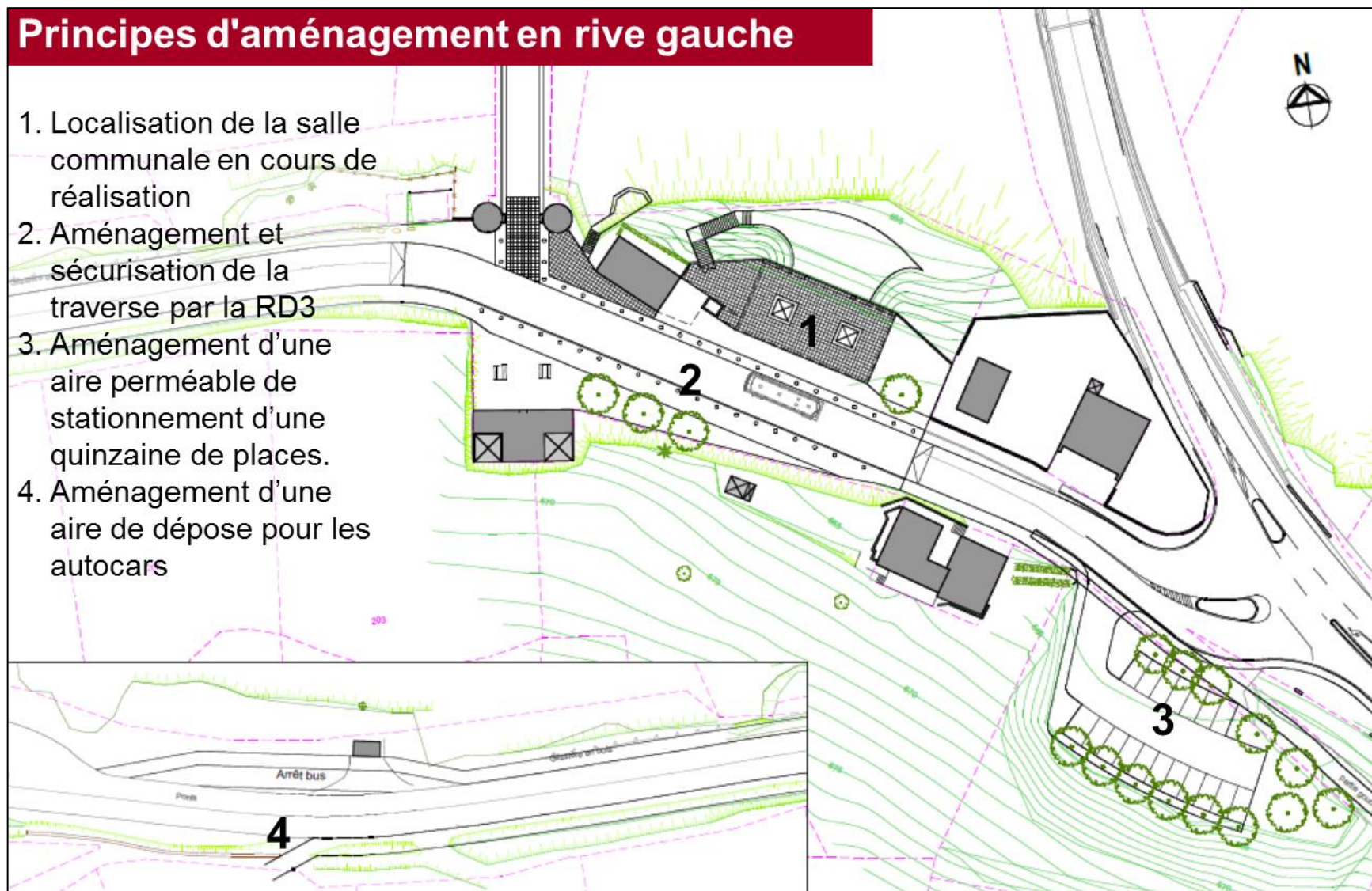
- Réaliser une opération de valorisation de l'ensemble du site emblématique des Ponts de la Caille, par l'aménagement de ses abords situés sur les communes d'Allonzier et Cruseilles.
- Réaliser aux abords des ponts, en rive gauche (côté Allonzier) :
 - une salle communale (en cours de réalisation) en belvédère, intégrée dans la falaise, destinée à la réception d'évènements, voire de séminaires (avec sanitaires, kitchenette),
 - l'aménagement des espaces extérieurs en belvédère, esplanade avec table d'orientation pour la lecture du site, terrasses, réservés aux piétons,
 - l'implantation d'un point de vente de souvenirs et produits régionaux dans le bâtiment existant de l'ancienne douane,
 - la sécurisation des espaces de circulation piétonne, notamment l'aménagement d'un trottoir,
 - l'aménagement d'espaces de stationnement (pour les autocars et automobiles).
- Accompagner ces aménagements par un éclairage du site mettant en valeur les éléments patrimoniaux.
- A terme, l'accessibilité au site des anciens bains pourrait être envisagée, voire leur mise en valeur.

Eclairage des ponts en cours de réalisation

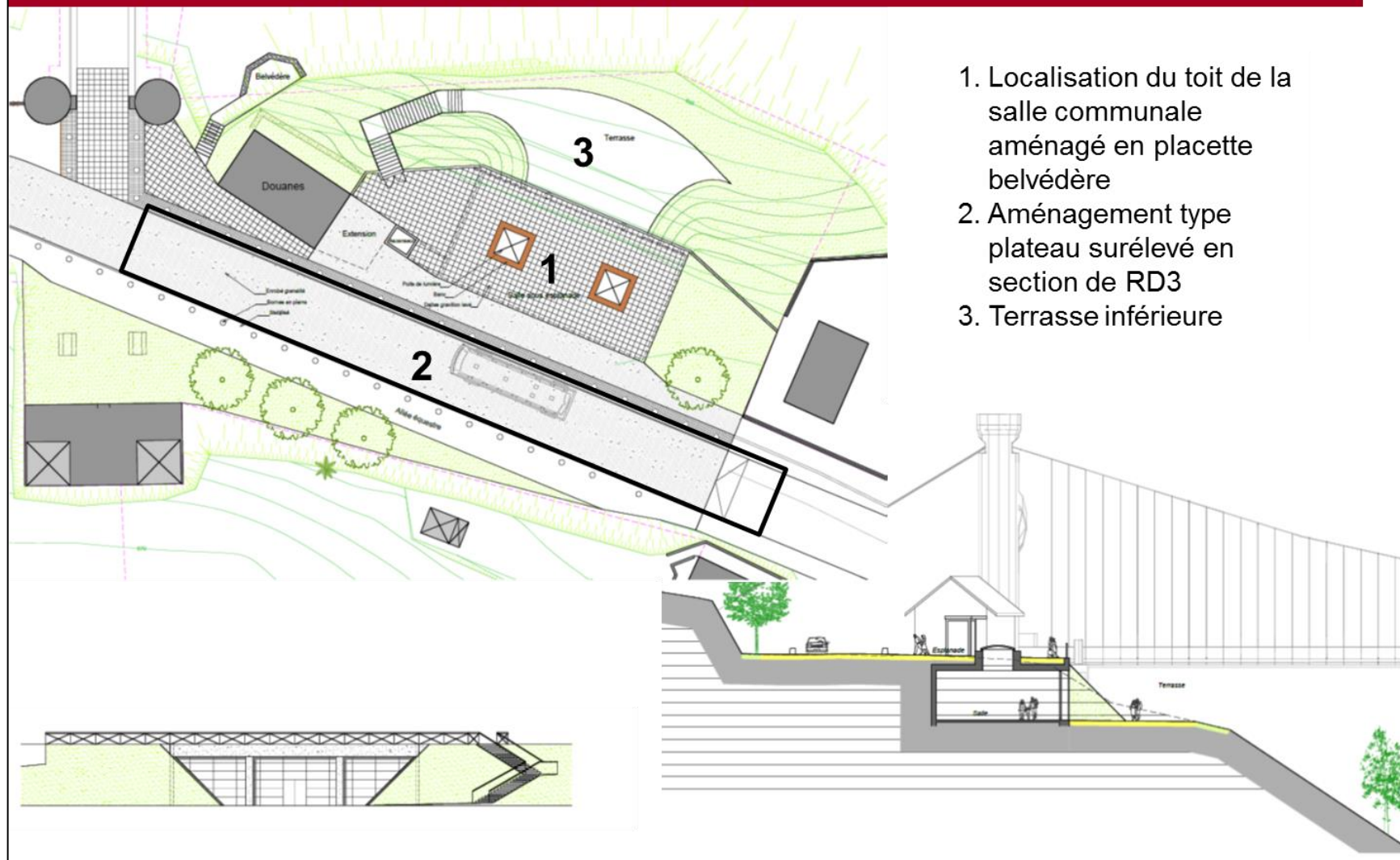


Principes d'aménagement en rive gauche

1. Localisation de la salle communale en cours de réalisation
2. Aménagement et sécurisation de la traverse par la RD3
3. Aménagement d'une aire perméable de stationnement d'une quinzaine de places.
4. Aménagement d'une aire de dépose pour les autocars



Principes d'aménagement des abords de la salle communale et intégration de cette dernière dans la falaise



1. Localisation du toit de la salle communale aménagé en placette belvédère
2. Aménagement type plateau surélevé en section de RD3
3. Terasse inférieure

Insertion des aménagements extérieurs et de la salle communale



OAP 8 : DEVELOPPEMENT D'UN CENTRE D'ACCUEIL DE TOURISME DE NATURE A « LA GREUBAZ »

Le site :

Aisément accessible depuis les ponts de la Caille par la RD3, situé au Nord du groupement de constructions traditionnelles de « La Greubaz », en bordure de la RD3, le site est majoritairement constitué d'un bosquet, qui s'est étoffé au cours du temps, au sein de ce petit plateau agricole.

Aucune sensibilité environnementale majeure n'a été relevée sur cet espace, dans le cadre du diagnostic.



Vues depuis la RD3



Les enjeux d'aménagement :

- Permettre le développement d'une petite structure d'accueil à vocation de loisirs (équestre, VVT...) et tourisme « nature » (randonnée pédestre, cyclotourisme...), intégrée dans son environnement paysager, composée :
 - d'un petit bâtiment d'accueil et de petite restauration,
 - d'une structure pour l'hébergement d'une capacité de 5 gîtes,
 - d'une installation destinée au soin et à l'hébergement des chevaux.
- Liaisonner le site avec le réseau de cheminement existant et futur.

Les principes d'aménagement sur la base du schéma opposable :

Accès et desserte motorisés :

- Un seul accès devrait être autorisé sur la RD3, pour desservir l'opération.

Accès et desserte modes « doux » :

- L'opération devrait mettre en relation ses circulations piétonnes avec le sentier existant, en limite Ouest.

Composition et formes urbaines :

- Le petit bâtiment d'accueil devrait être implanté en entrée de l'opération.
- Les gîtes devraient être implantés au sein du bosquet en conservant un caractère boisé dominant du terrain.
- L'installation, destinée au soin et à l'hébergement des chevaux, devrait être implantée en bordure de la petite clairière existante.

Architecture :

- Les constructions devraient être réalisées en structure et parements bois, de teinte naturelle en façades. Les toitures devraient être à pans et employer des matériaux, dont l'aspect s'intègre dans le site.

Schéma opposable

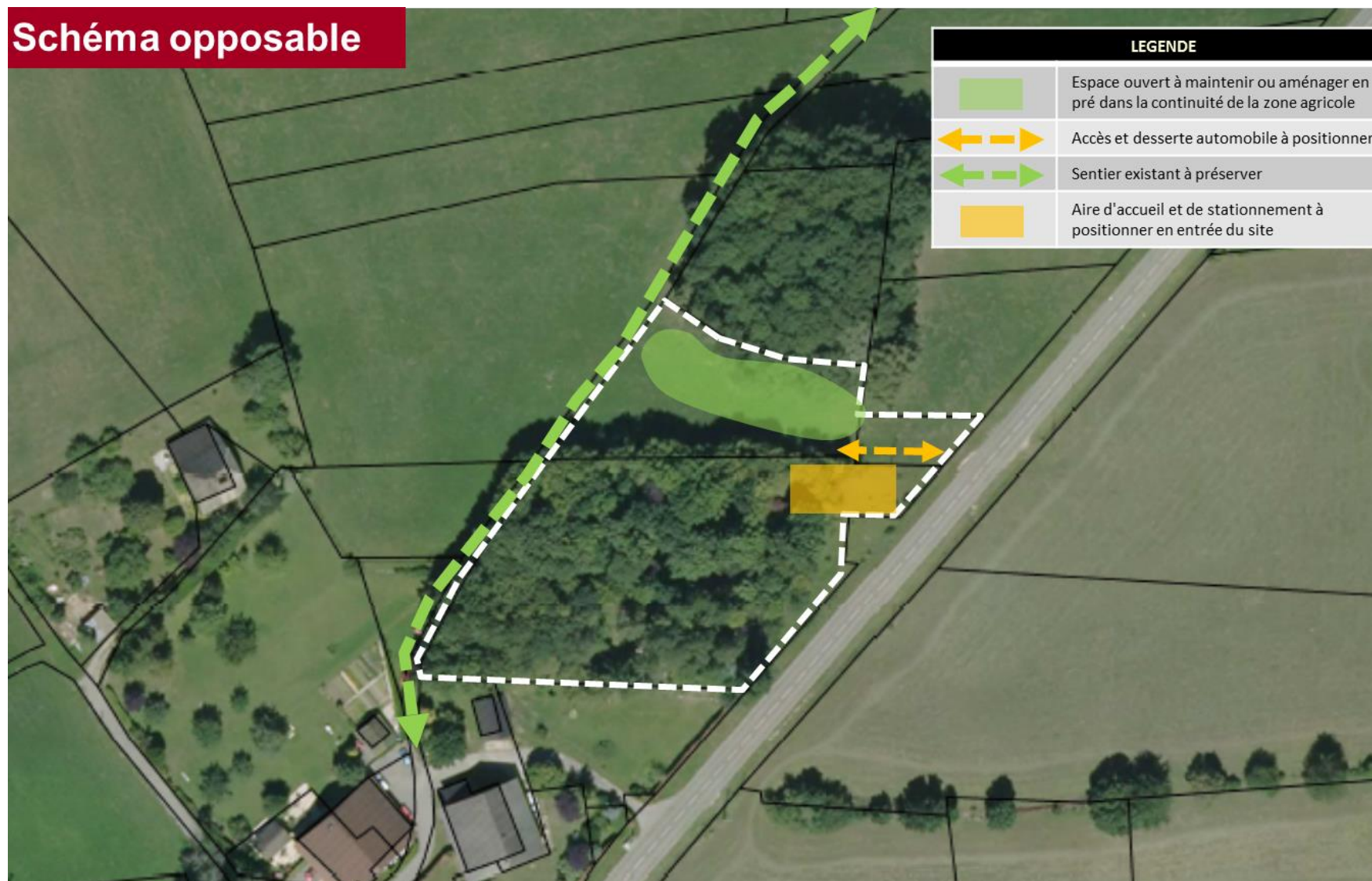


Schéma illustratif non opposable

