



# Plan Local d'Urbanisme

## Orientations d'Aménagement et de Programmation



|               |                                       |             |
|---------------|---------------------------------------|-------------|
| Projet arrêté | Document soumis à<br>enquête publique | Approbation |
|               |                                       |             |



|       |   |    |
|-------|---|----|
| I.    | Préambule .....   | 4  |
| II.   | Principes d'aménagement communs à l'ensemble des secteurs d'OAP ..... | 5  |
| III.  | Localisation des secteurs d'OAP .....                                 | 12 |
| IV.   | Secteur n°1 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Mâcon - ZA .....        | 15 |
| V.    | Secteur n°2 : Saint-Jean-le-Priche – Route des Molards .....          | 17 |
| VI.   | Secteur n°3 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Saint-Martin - ZA.....  | 20 |
| VII.  | Secteur n°4 : Sennecé-les-Mâcon – Rue Dorel - ZA.....                 | 23 |
| VIII. | Secteur n°5 : Sennecé-lès-Mâcon - Village.....                        | 25 |
| IX.   | Secteur n°6 : Hauts-de-Chailloux .....                                | 28 |
| X.    | Secteur n°7 : Val de Bioux .....                                      | 30 |
| XI.   | Secteur n°8 : Champlevert .....                                       | 33 |
| XII.  | Secteur n°9 : Grand Sud .....   | 35 |
| XIII. | Secteur n°10 : Loché-Village.....                                     | 38 |
| XIV.  | Secteur n°11 : Loché - ZA .....                                       | 41 |

# I. Préambule

---

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) mises en place au titre des articles L151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme concernent les secteurs jugés stratégiques pour la mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables dans les 10 à 12 prochaines années.

Le caractère stratégique des périmètres retenus s'est notamment fondé sur les critères suivants :

- la localisation des sites et l'impact de leur potentielle urbanisation dans le fonctionnement et le paysage de la commune ;
- leur configuration (superficie significative, qualités paysagères, environnementales et urbaines des sites et de leur environnement, exposition aux risques...) ;
- leur occupation actuelle ;
- leur capacité à porter les objectifs fixés dans le PADD.

## Le contenu

Afin de préciser ses objectifs de développement et d'aménagement pour chacun des sites concernés, la collectivité a souhaité :

- dresser un état des lieux des atouts, faiblesses et enjeux de chaque site, afin de comprendre les éléments de contexte à l'origine des choix d'aménagement formulés ;
- présenter les principes d'aménagement et de programmation pour chaque site, afin d'assurer une organisation urbaine cohérente à l'échelle du site et dans son environnement ;
- expliciter les modalités d'ouverture à l'urbanisation de chaque site afin de garantir, autant que possible, l'applicabilité des principes énoncés,

## Les modalités d'application

En vue d'encadrer et maîtriser les opérations d'aménagement et de construction susceptibles d'être mises en œuvre sur ces terrains stratégiques, chaque OAP énonce des principes de composition urbaine et de programmation déclinés dans un schéma de principe, qui s'impose dans un rapport de compatibilité aux demandes d'autorisation d'urbanisme déposées sur chacun des secteurs concernés.

Ce rapport de compatibilité doit viser à ce que les projets d'aménagement et de construction réalisés dans le périmètre de l'OAP en respectent l'esprit, sans imposer toutefois une stricte conformité avec le schéma figurant dans l'OAP.

Les dispositions relatives à la qualité des opérations et constructions viennent préciser ces grands principes, en complément des dispositions réglementaires liées aux prescriptions figurant au Règlement graphique (plan de zonage).

Les autorisations d'urbanisme ne pourront dès lors être accordées :

- que sous réserve que les projets soient compatibles avec l'esprit de ces dispositions ;
- et qu'ils soient conformes aux règles chiffrées énoncées dans le règlement.

La compatibilité d'un projet avec l'OAP pourra être appréciée à l'aide d'une lecture attentive de l'état des lieux et des enjeux d'aménagement du site, ainsi que des principes d'aménagement et de programmation, dans le cadre d'une lecture globale de l'OAP, au-delà de la seule règle.

## II. Principes d'aménagement communs à l'ensemble des secteurs d'OAP

---

Les opérations d'aménagement et de constructions réalisées dans les périmètres d'OAP sont soumises à des principes d'aménagement communs et récurrents d'un périmètre d'OAP à l'autre.

En effet, s'ils constituent une réponse urbanistique, paysagère et environnementale à un contexte propre à chaque OAP, les principes d'aménagement et de programmation énoncés sont aussi hérités d'objectifs de qualité urbaine, de qualité paysagère et de qualité d'usage que la collectivité a souhaité fixer pour l'ensemble de son territoire, et plus particulièrement encore pour les secteurs stratégiques que constituent les périmètres d'OAP.

Les illustrations (schémas, croquis, photographies...) qui suivent ont vocation à préciser et compléter les principes énoncés dans chaque OAP, à donner quelques exemples de réponses architecturales, urbaines, environnementales ou paysagères possibles, mais non exhaustives, aux enjeux et objectifs définis dans les OAP.

Ces illustrations n'ont pas vocation à être reproduites à l'identique.

Elles doivent être vues comme des recommandations, ou un repérage de "bonnes pratiques" à réinterpréter à l'échelle de chaque projet et dans le contexte propre à la commune de Mâcon.

## L'habitat intermédiaire

Entre individuel et collectif, il renvoie à la notion de "logements individualisés mis en commun". Il constitue une solution intéressante pour répondre à l'objectif de densification des espaces urbanisés pour modérer, conformément aux objectifs législatifs, la consommation d'espaces naturels et agricoles, tout en s'inscrivant dans le contexte local (paysager, demande sociale...).

Il représente un bon compromis, pour apporter une offre de logements différente et qualitative, alternative à l'offre de logements collectifs classique. Son échelle permet par ailleurs une intégration cohérente dans un tissu pavillonnaire ou villageois.

Il se caractérise notamment par :

- **une individualisation et une privatisation des accès aux logements** (ou à défaut une mutualisation pour un petit nombre de logements et d'usagers)
- **la présence d'espaces extérieurs privatifs généreux** : jardinets en pieds d'immeubles, toit-terrasse type "maison sur le toit", balcons utilisables pour les repas...
- **une gestion des vis-à-vis**, en veillant à multiplier les orientations des logements ou à développer des formes bâties intégrant des pare-vues (décrochés muraux, attiques, pergolas...)
- **des typologies variées dans un même bâtiment ou îlot** : simplex, duplex, triplex...
- **une adaptation au terrain permise par une diversité de volumes**, des emprises au sol ou des linéaires de façades moins conséquents, plus travaillés...

### QUEL HABITAT POUR DEMAIN ?



Illustration AUA



## Voirie apaisée, cœur d'îlot et placette collective

Les OAP orientent vers l'aménagement de voies plantées et apaisées, vers des cœurs d'îlots végétalisés (ou espace vert central) et vers des placettes collectives de qualité.

Il s'agit, dans certains secteurs résidentiels de diminuer l'impact des espaces dédiés à la circulation des véhicules motorisés afin de préserver des espaces de calme et sécurisés, où les nuisances sont réduites.

Ces espaces peuvent être des espaces publics ou collectifs entièrement dévolus aux piétons ou cyclistes, ou encore des espaces partagés (pour des voiries de desserte résidentielle, notamment), sans hiérarchisation des flux automobiles ou piétons/cyclistes, avec une coexistence de l'ensemble des modes dans un même espace (absence de trottoir, ou traitement différencié mais succinct des espaces piétonniers par rapport à la chaussée, revêtement qualitatif incitant au ralentissement des véhicules, dispositifs de type plateaux surélevés, mobilier urbain...).



**projet de quartier (Morancé - 69) :**

*importance des espaces collectifs*



**projet de quartier (Morancé - 69) :**

*principe de voirie partagée*



**rue résidentielle**

**partagée et paysagée**

**Le principe de "cœur d'îlot végétalisé" ou espace vert ("coulée verte") central, créateur d'usages et favorisant l'appropriation de l'espace public ou collectif comme la valorisation des logements qui l'entourent.**



**jardins partagés en cœur  
d'îlot (Mâcon – 71)**

**cœur d'îlot végétalisé et  
paysager (Boulogne-  
Billancourt - 92)**



**cœur d'îlot paysager  
(Bron - 69)**



Les espaces communs et publics, places et placettes jouent de multiples rôles :

- de composition de l'espace,
- de rencontre,
- de jonction de circulations,
- de jeux,
- de stationnement,
- de placette de retournement ...

### **Exemples de placettes**



**placette végétalisée**

**espace collectif végétalisé - projet  
Maierhof (Bludenz - Autriche)**



**placette collective - projet Maierhof  
(Bludenz - Autriche)**

## La gestion intégrée des eaux pluviales et du stationnement comme vecteurs de qualité paysagère et d'usage

Dans leur ensemble, les OAP mises en œuvre demandent des espaces de stationnement paysagers, s'intégrant à l'espace urbain, et limitant l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales. De la même façon, les espaces de gestion des eaux pluviales doivent être paysagés, afin qu'ils puissent le cas échéant proposer un usage autre que leur fonction première : un usage récréatif, favorable à l'appropriation de l'espace par les habitants et usagers, et un espace de qualité, contribuant aussi à la valorisation paysagère du quartier, et à ses performances environnementales (espaces de micro-biodiversité, espace de fraîcheur...).



***parking en blocs  
alvéolaires « evergreen »***

***parking arboré avec  
revêtement en gravier***



### Exemples de traitement paysager des ouvrages de gestion des eaux pluviales



***noue paysagère en milieu urbain  
(Merdrignac - 22)***

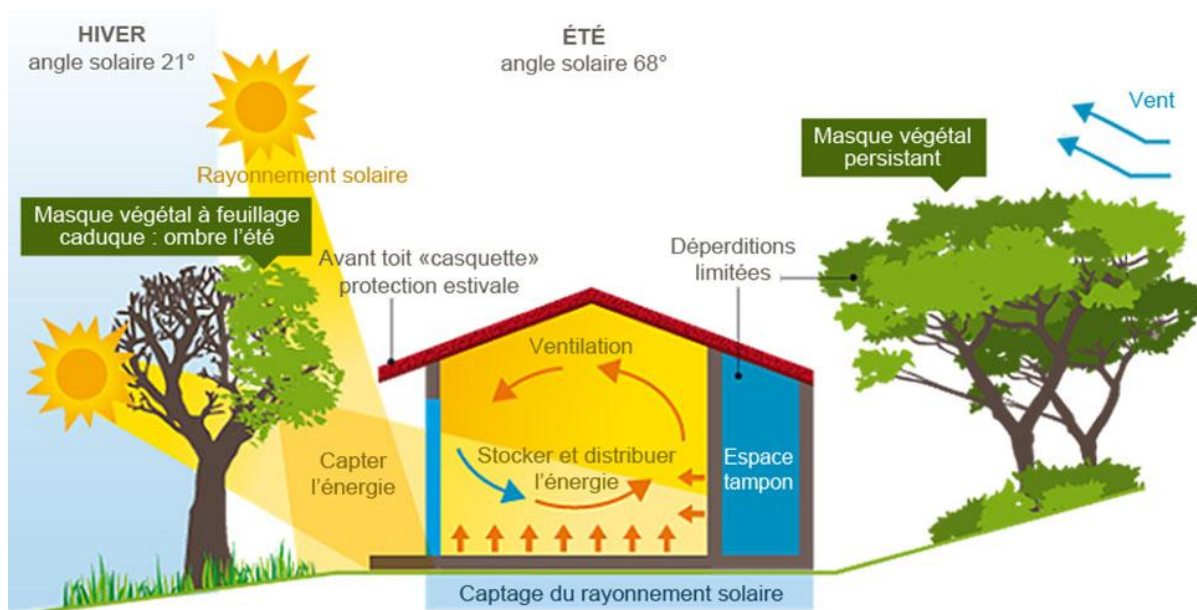
## La qualité environnementale des constructions

Afin de répondre à une logique de développement durable, notamment en termes de sobriété et de performance énergétique, les constructions devront être conçues dans une démarche bioclimatique avec une attention particulière sur les orientations des bâtiments et la compacité des formes urbaines et architecturales.

La conception des bâtiments permettra également de limiter les nuisances acoustiques liées aux infrastructures de transport.

Par ailleurs, les constructions devront privilégier l'utilisation d'énergies renouvelables ainsi qu'une gestion économe de la ressource en eau (récupération des eaux pluviales,...)

### Principe d'une construction bioclimatique



### III. Localisation des secteurs d'OAP

---

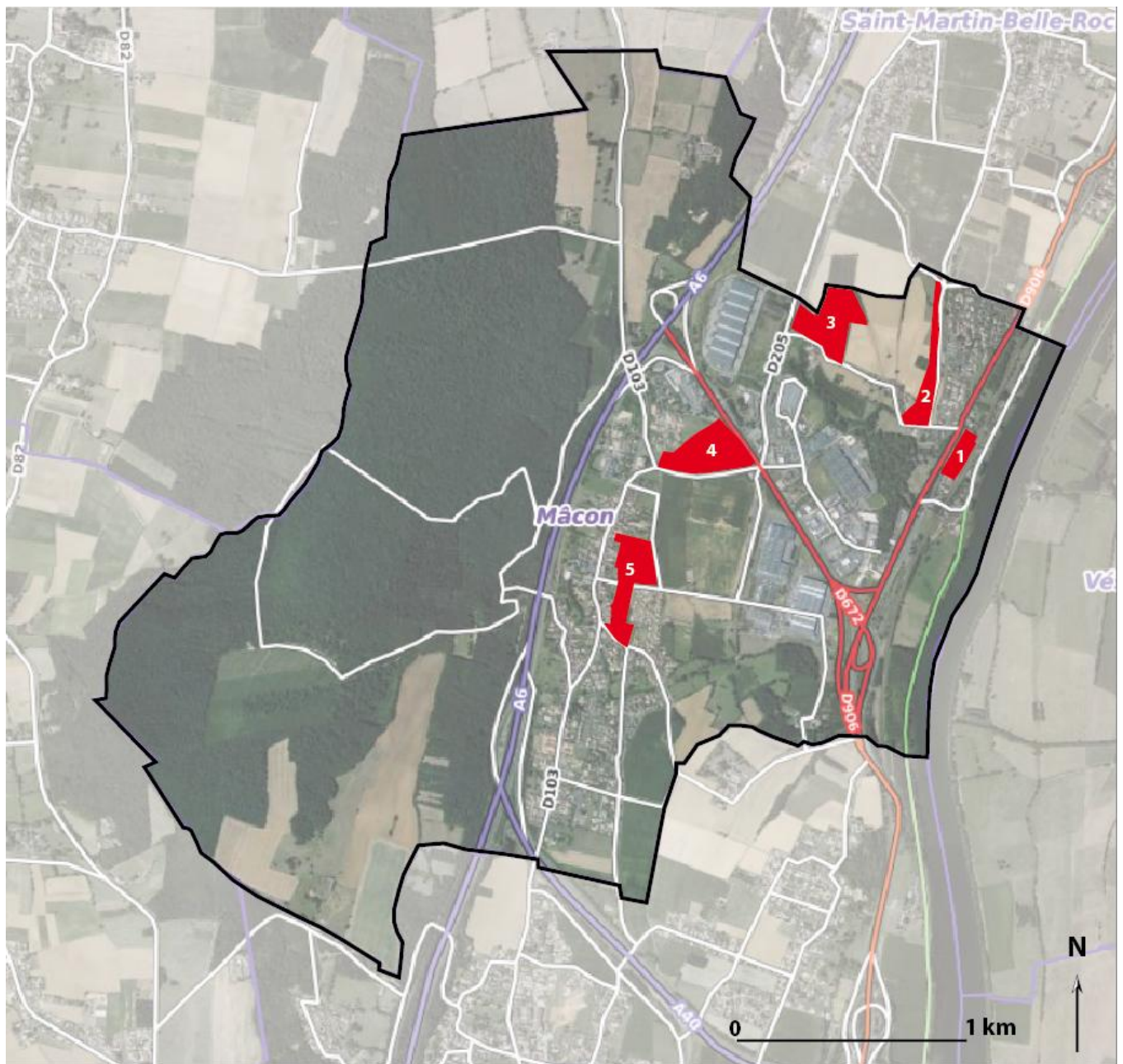
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation concernent 11 secteurs :

- Secteur n°1 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Mâcon - ZA
- Secteur n°2 : Saint-Jean-le-Priche – Route des Molards
- Secteur n°3 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Saint-Martin - ZA
- Secteur n°4 : Sennecé-lès-Mâcon – Rue Dorel - ZA
- Secteur n°5 : Sennecé-lès-Mâcon - Village
- Secteur n°6 : Hauts-de-Chailloux
- Secteur n°7 : Val de Bioux
- Secteur n°8 : Champlevert
- Secteur n°9 : Grand Sud
- Secteur n°10 : Loché – Village
- Secteur n°11 : Loché - ZA

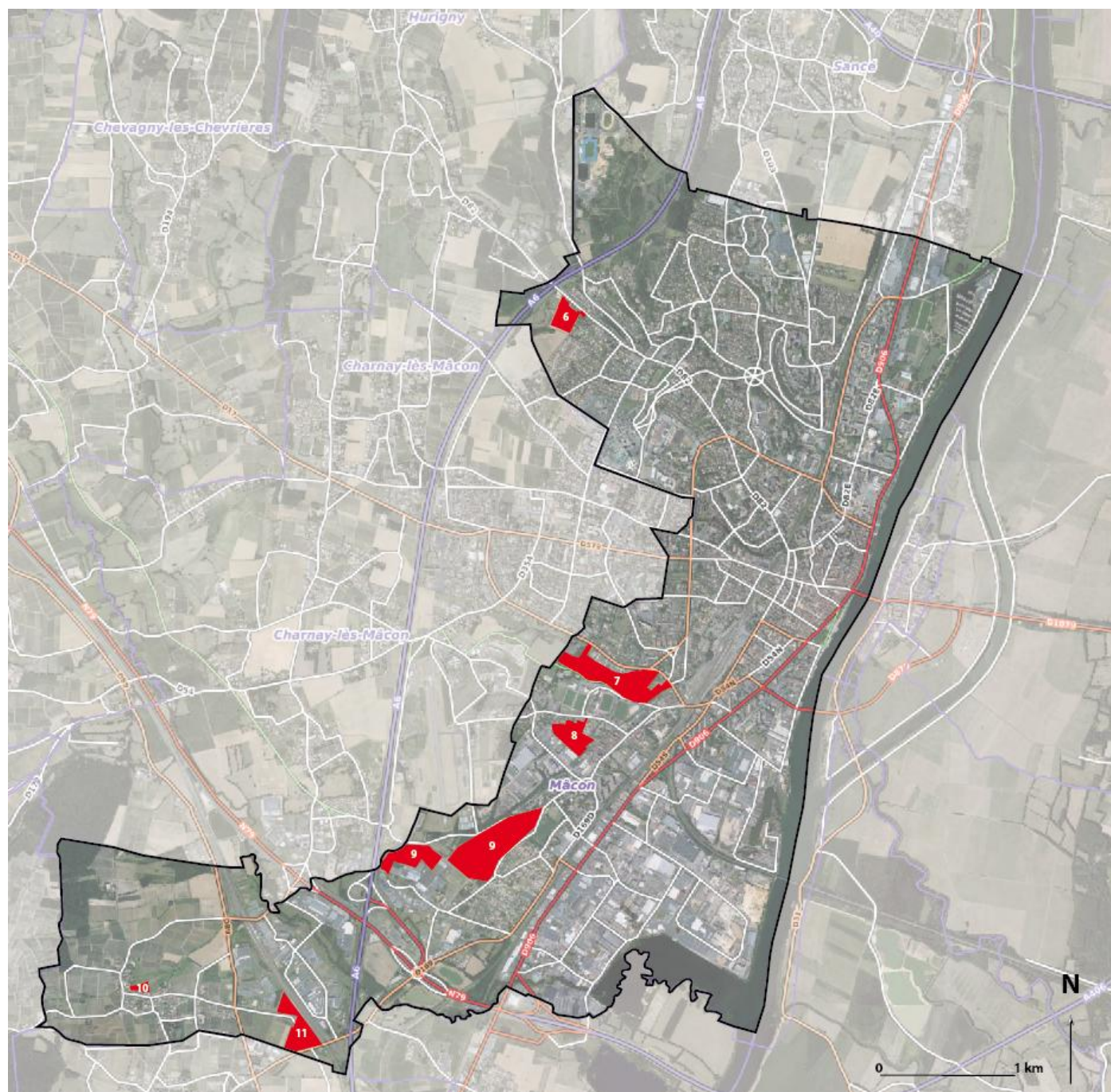
Le choix de ces secteurs d'urbanisation a fait l'objet d'une réflexion stratégique globale qui s'est traduite par la volonté de :

- **Mener le développement urbain** de la commune en continuité du tissu urbain existant.
- **Conforter la densité des secteurs centraux**
- **Densifier le tissu urbain** tout en prenant en compte la morphologie urbaine existante et en préservant la qualité du cadre de vie.
- **Favoriser la construction de logements** accessibles à toutes les catégories de population
- **Développer des fonctions urbaines mixtes**
- **Mutualiser les espaces publics et collectifs**
- **Optimiser le réseau viaire**
- **Développer le réseau et le maillage modes doux**
- **Valoriser les franges urbaines et les entrées de ville**
- **Mutualiser et optimiser le foncier**









## IV. Secteur n°1 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Mâcon - ZA

### Etat des lieux du site :

Ce secteur se trouve au cœur du tissu urbanisé de Saint-Jean-le-Priche, le long de la Route de Mâcon (RD906). Il est longé à l'Est par la voie ferrée et, à l'Ouest, par la RD906.

Il se situe dans un environnement urbain et paysager de qualité avec la présence, à l'Ouest, d'un château et de son parc et, à l'Est, du front de Saône occupé par des habitations anciennes.

L'emprise totale de ce secteur représente 1,3 ha.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain du secteur
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti
- Mutualiser le foncier et la desserte



## Principes d'aménagement :

### - **Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'accès à l'opération s'organisera depuis la D906. Il prendra la forme d'une contre-allée végétalisée à sens unique avec une sécurisation des entrées/sorties depuis la Route Départementale.

### - **Composition urbaine et programmation :**

L'opération accueillera des activités économiques. Afin d'insérer les nouvelles constructions dans l'environnement existant et de prendre en compte le bâti proche, les bâtiments moins denses seront privilégiés en franges du quartier. Par ailleurs, les espaces périphériques seront aménagés en espaces verts afin de créer des zones tampon avec les riverains.

### - **Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

En vue d'assurer une intégration paysagère réussie, la frange Ouest de l'opération, celle située au contact du parc du château et de la D906, sera plantée d'arbres hautes tiges, le long de la contre-allée.

Cette frange arborée ne devra toutefois pas créer de masque végétal dans le but de conserver des vues sur la Saône.

L'implantation et les volumes des bâtiments devront aussi ménager des vues Est/Ouest depuis la D906 vers la Saône.

En plus de la plantation d'arbres, cette contre-allée sera à dominante paysagère avec l'aménagement de noues, de banquettes végétales alternant avec les stationnements et les entrées de lots. Les espaces verts devront participer à la création d'un cadre de vie agréable et paysager.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration au maximum des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.





## V.Secteur n°2 : Saint-Jean-le-Priche – Route des Molards

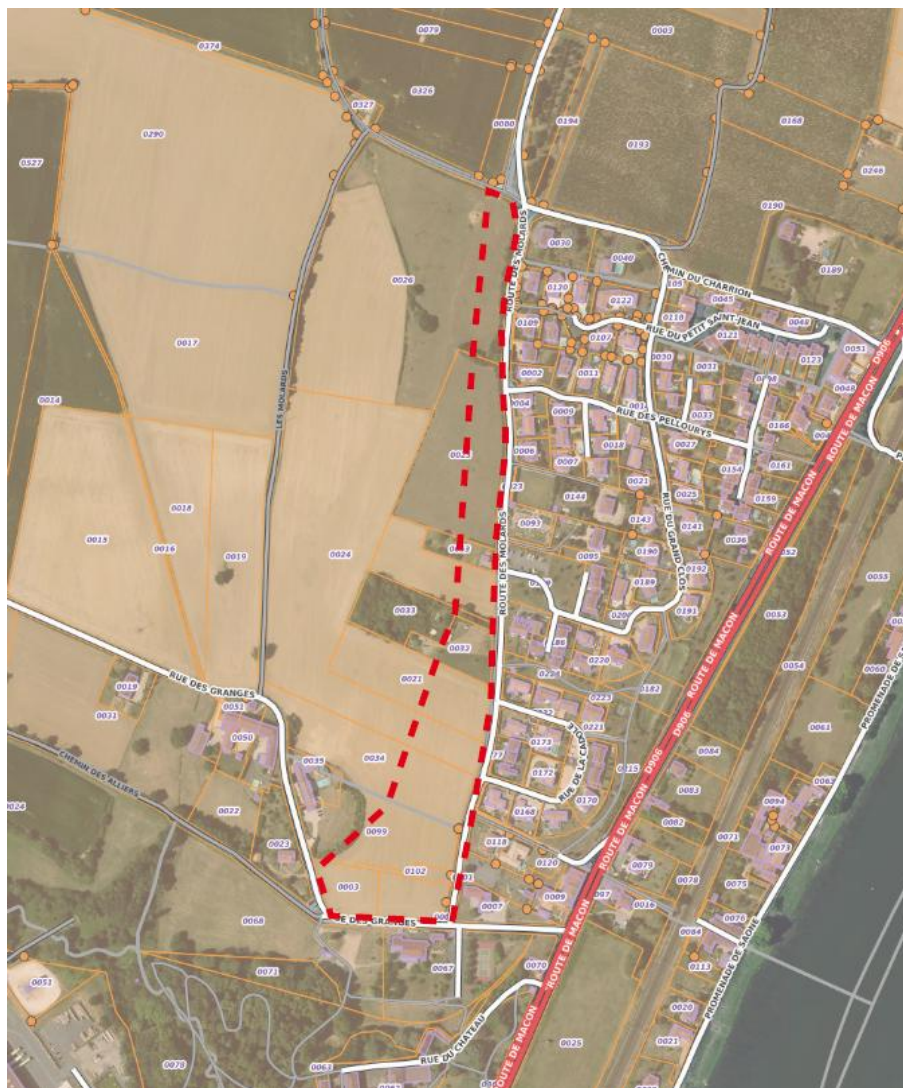
**Etat des lieux du site :**

Ce secteur se trouve en continuité du tissu pavillonnaire de Saint-Jean-le-Priche, le long de la Route des Molards.

Il est bordé à l'Est par la Route des Molards et au Sud, par la Rue des Granges.

La partie Sud du tènement jouxte la polarité d'équipements publics de Saint-Jean-le-Priche, composée de la mairie, de l'école, de la salle polyvalente et d'un espace de jeux.

L'emprise totale de ce secteur représente 3 ha.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain du quartier
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Diversifier les formes et les typologies de logements
- Renforcer et optimiser le maillage viaire et le maillage modes doux

## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'accès à l'opération s'organisera depuis la Route des Molards. Il comprendra plusieurs accès mutualisés et sécurisés. Un cheminement modes doux sera aménagé au droit du chemin existant de l'autre côté de la Route des Molards.

### **- Composition urbaine et programmation :**

Le quartier comportera une mixité des typologies d'habitat, alliant des logements individuels, des logements individuels groupés et de l'habitat intermédiaire.

Afin d'aménager une frange urbaine de qualité au contact avec l'espace agricole, les habitations seront implantées de manière privilégiée en partie Est, le long de la Route des Molards. Ainsi, la frange Ouest pourra accueillir des espaces de jardins.

La partie Sud du quartier sera développée avec des typologies de logements plus denses (habitat jumelé, intermédiaire,...) afin de renforcer la centralité au contact des équipements publics. Des connexions modes doux seront prévues en direction de ces équipements.

Le nouveau quartier d'habitat devra respecter une densité moyenne de 23 logements par hectare, soit environ 71 logements répartis de la façon suivante :

- En partie Nord : environ 38 logements individuels simples et/ou groupés pour une densité de 20 logements/ha
- En partie Sud : environ 33 logements intermédiaires, pour une densité de 30 logements/ha






### **- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

En vue d'assurer une intégration paysagère réussie, la frange Ouest de l'opération, celle située au contact des espaces agricoles, sera dédiée à l'aménagement de jardins.

L'implantation et les volumes des bâtiments devront permettre le maintien d'une certaine perméabilité, en ménageant des vues sur le grand paysage depuis la Route des Molards, vers l'Ouest.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des ombres portées.



-  Périmètre de l'OAP
-  Zone d'implantation des logements individuels
-  Zone d'implantation des logements intermédiaires
-  Cheminement modes doux à aménager
-  Espaces verts à aménager (jardins,...)



## VI. Secteur n°3 : Saint-Jean-le-Priche – Route de Saint-Martin - ZA

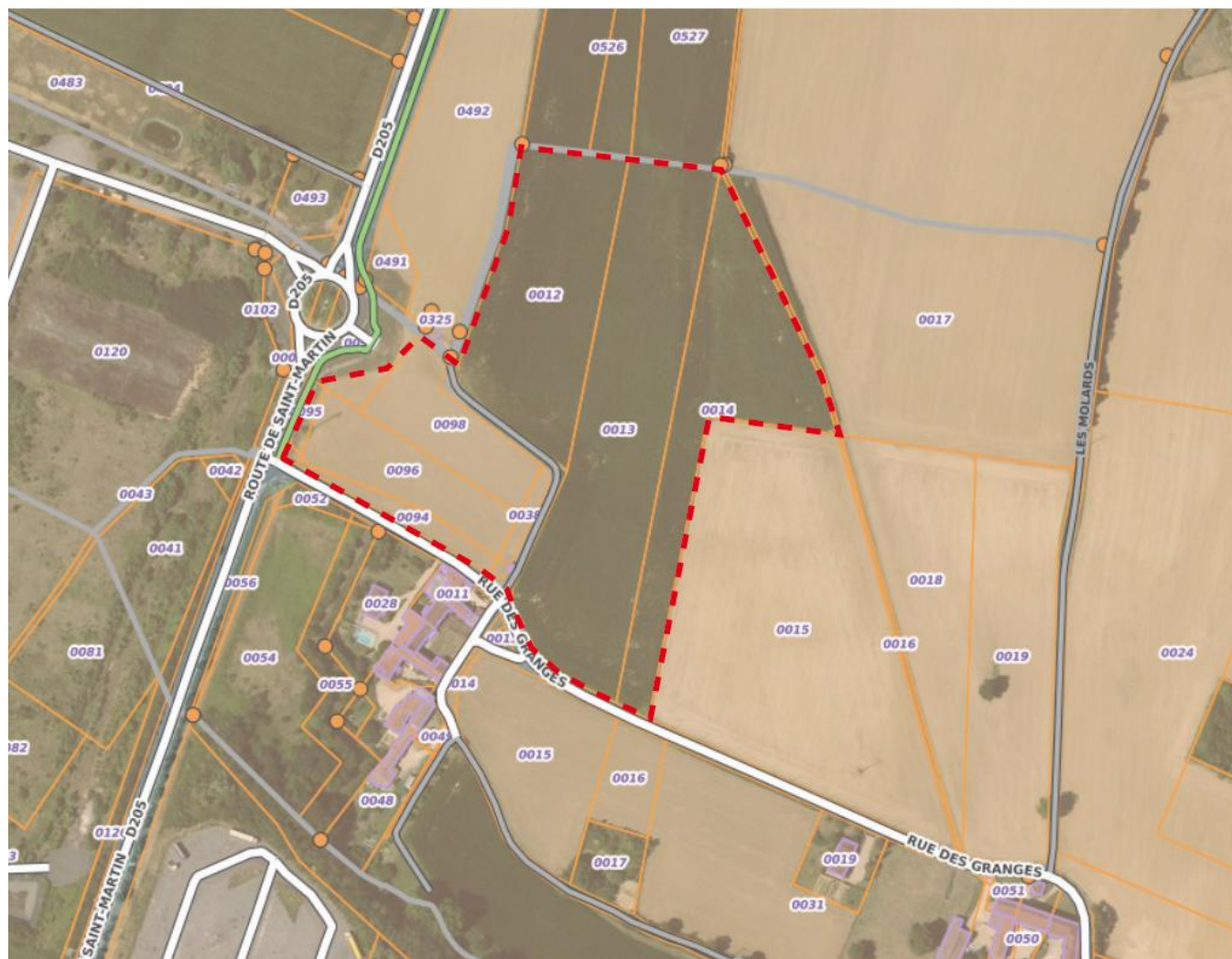
**Etat des lieux du site :**

Ce secteur se trouve entre la Route de Saint-Martin (RD205) et la Route des Granges.

Il est situé en frange de la zone à vocation économique de Sennecé-lès-Mâcon.

Il est directement accessible depuis le giratoire aménagé sur la Route de Saint-Martin, sur lequel une branche a été prévue pour desservir la zone.

L'emprise totale de ce secteur représente 5 ha.



### Enjeux :

- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti
- Mutualiser le foncier et la desserte
- Renforcer les espaces à vocation économique



## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'accès à l'opération s'organisera depuis le giratoire aménagé sur la Route de Saint-Martin. Une voie unique permettra la desserte de l'intérieur de la zone. L'aménagement de cette voie devra maintenir la possibilité d'une extension de la zone vers l'Est.

Un cheminement modes doux sera aménagé entre l'intérieur de la zone et la Route des Granges.

### **- Composition urbaine et programmation :**

L'opération accueillera des activités économiques. Afin d'insérer les nouvelles constructions dans l'environnement, les espaces périphériques seront aménagés en espaces verts densément plantés afin de créer des zones tampon avec les zones agricoles.

### **- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

En vue d'assurer une intégration paysagère réussie, les franges de l'opération seront aménagées en espaces verts.

De plus, la voirie centrale de desserte sera à dominante paysagère avec des arbres haute tige, l'aménagement de noues paysagères, de banquettes végétales alternant avec les stationnements et les entrées de lots. Les espaces verts devront participer à la création d'un cadre de vie agréable et paysager.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.



Périmètre de l'OAP



Zone d'implantation des activités économiques



Voie de desserte à aménager



Cheminement modes doux à aménager



Espaces verts à aménager

## VII. Secteur n°4 : Sennecé-les-Mâcon – Rue Dorel - ZA

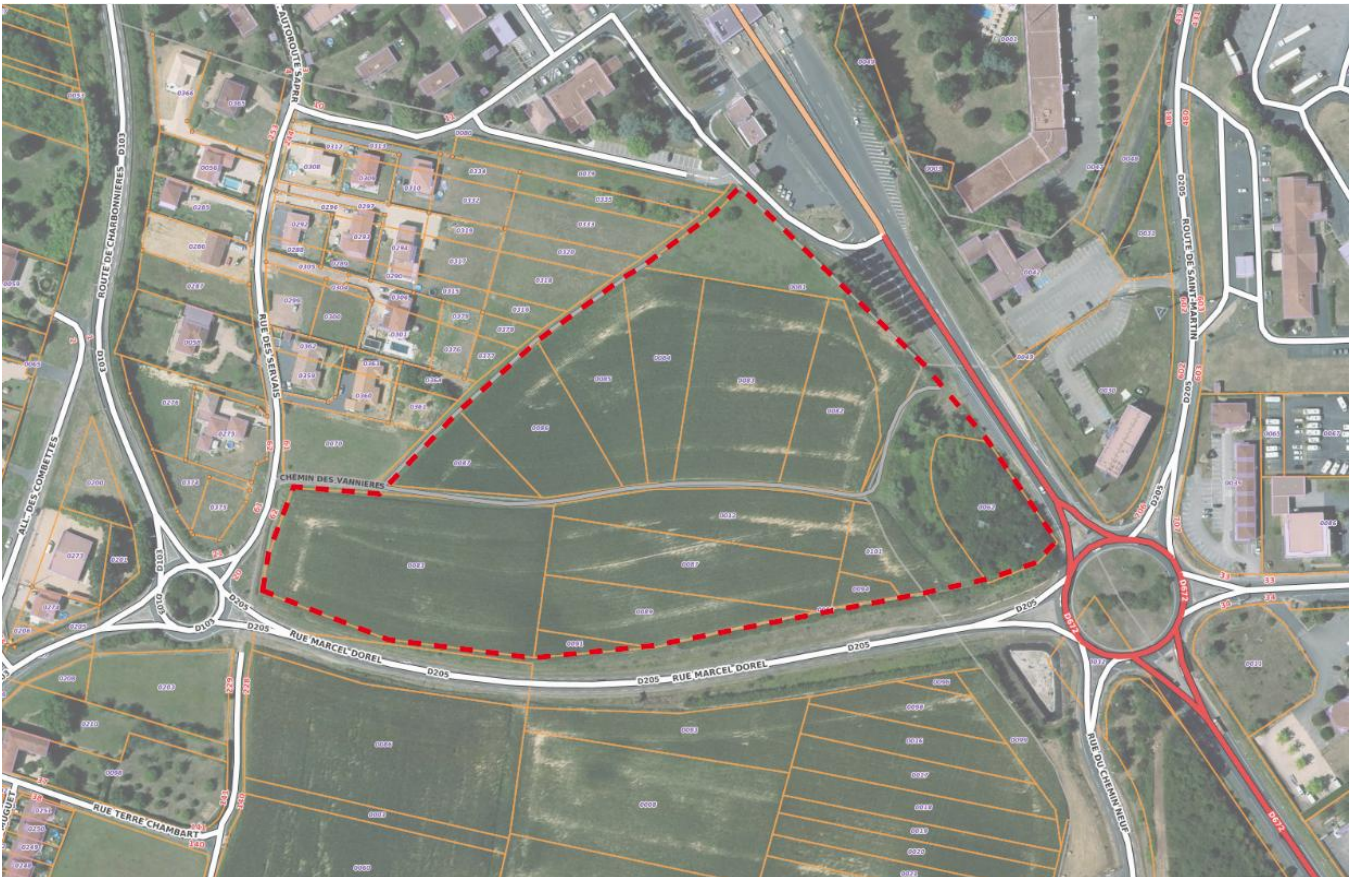
---

### Etat des lieux du site :

Ce secteur se trouve au Nord de la Rue Dorel, au contact d'espaces résidentiels, à l'Ouest, et d'espaces économiques, à l'Est.

Il est longé au Sud par la Rue Dorel, à l'Ouest par la Rue des Servais et à l'Est, par la voie d'accès au péage autoroutier. Il est par ailleurs concerné par la présence d'un bassin de rétention végétalisé au Sud/Est.

L'emprise totale de ce secteur représente 4,8 ha.



### Enjeux :

- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement
- Mutualiser le foncier et la desserte
- Renforcer les espaces à vocation économique



## Principes d'aménagement :

### - **Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'accès à l'opération s'organisera depuis la Rue DOREL, dans sa partie Ouest compte tenu des contraintes topographiques liées à la présence d'un talus.

### - **Composition urbaine et programmation :**

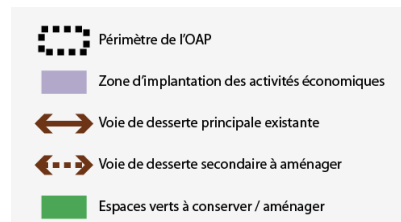
L'opération accueillera des activités économiques. Afin d'insérer les nouvelles constructions dans l'environnement, les espaces périphériques seront aménagés en espaces verts afin de créer des zones tampon avec les zones résidentielles.

### - **Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

En vue d'assurer une intégration paysagère réussie, les franges de l'opération seront aménagées en espaces verts.

De plus, la voirie centrale de desserte sera à dominante paysagère avec des arbres haute tige, l'aménagement de noues paysagères, de banquettes végétales alternant avec les stationnements et les entrées de lots les espaces verts devront participer à la création d'un cadre de vie agréable et paysager.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration au maximum des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.







## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'accès à l'opération s'organisera depuis plusieurs voies existantes :

La partie Sud sera desservie par la Rue de la Fontaine Moreau.

La partie centrale sera desservie par la Rue du Chemin Neuf et pourra se connecter à la voie du lotissement du Clos de la Fontaine.

La partie Nord sera desservie par la Rue du Chemin neuf et par le Chemin des Courtils.

Depuis cette trame viaire principale, un réseau de cheminements modes doux sera aménagé. Il permettra d'irriguer l'ensemble du quartier et de le connecter aux quartiers voisins, notamment le centre-village et le lotissement du Clos de la Fontaine.

### **- Composition urbaine et programmation :**

Le quartier comportera une mixité des typologies d'habitat, alliant des logements individuels, des logements individuels groupés et de l'habitat intermédiaire.

Le quartier peut se décomposer en trois secteurs :

Au Sud, l'opération se composera de logements intermédiaires afin de conforter la densité urbaine de la Rue de la Fontaine Moreau. Les bâtiments seront ainsi implantés au contact de la Rue de la Fond Moreau pour marquer son caractère urbain. Aux abords du lavoir, un espace plus aéré et végétalisé sera aménagé. Il permettra notamment de mettre en valeur cet édifice.

La partie centrale fera l'objet d'une mixité des usages et des formes urbaines. La présence de l'église est un élément important à prendre en compte dans les volumétries des futures constructions. En effet, la composition urbaine devra assurer le maintien de cônes de vue en direction de l'église. Ainsi, un gradient de densité sera respecté en implantant des logements intermédiaires le long de la Rue du Chemin Neuf puis des logements individuels plus au Sud. L'arrière de l'église sera mis en valeur et requalifié par un espace public polarisant à l'échelle du quartier et du village. Enfin, le parc existant qui fait la liaison entre l'église, les tissus urbains anciens et le lotissement du Clos de la Fontaine sera conservé dans le but de maintenir un équilibre en densification et maintien du cadre rural et végétal du quartier.

Au Nord de la rue du Chemin Neuf, le secteur accueillera des typologies d'habitat individuel implantées le long des deux voies à aménager. L'espace vert situé au Nord du stade sera conservé.

Le nouveau quartier d'habitat devra respecter une densité moyenne de 23 logements par hectare, soit environ 65 logements répartis de la façon suivante :

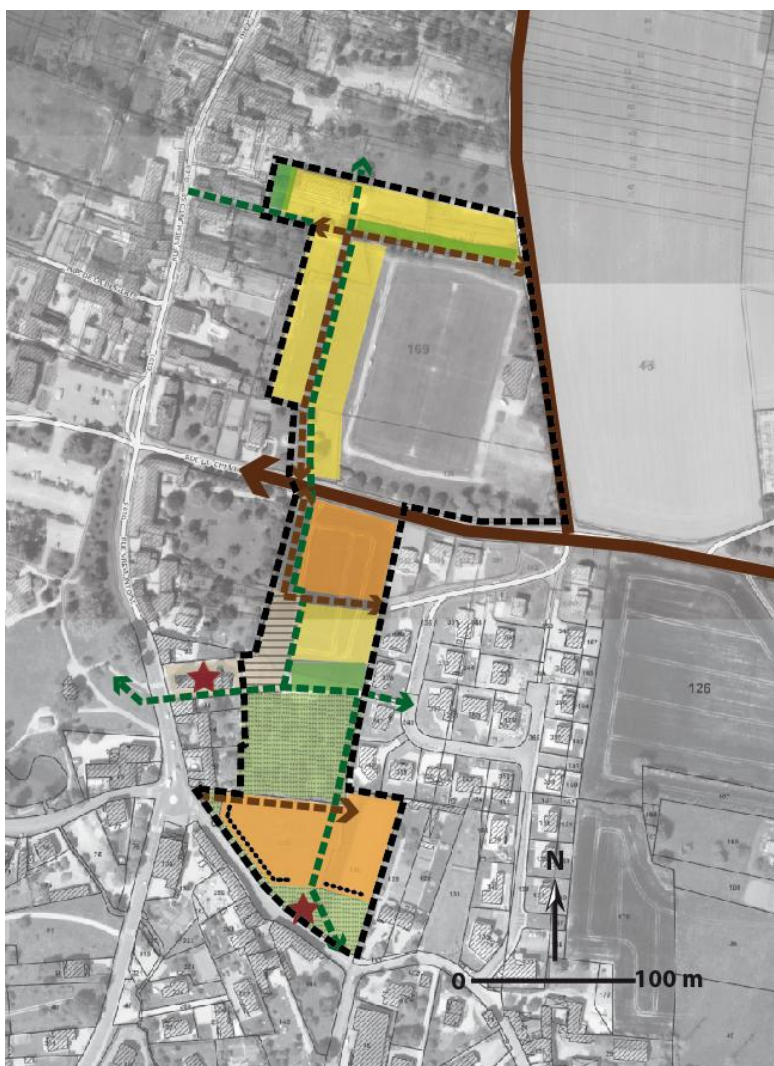
- environ 35 logements individuels simples et/ou groupés pour une densité de 20 logements/ha
- environ 30 logements intermédiaires, pour une densité de 30 logements/ha

- **Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

L'implantation et les volumes des bâtiments devront permettre le maintien d'une certaine perméabilité des vues sur l'église.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.

-  Périmètre de l'OAP
-  Zone d'implantation des logements individuels
-  Zone d'implantation des logements intermédiaires
-  Voie principale existante
-  Voies de desserte à aménager
-  Cheminement modes doux à aménager
-  Espaces verts à conserver / aménager
-  Aménagement d'un parking public
-  Patrimoine à valoriser
-  Implantation des constructions au contact de la rue et des espaces publics





## IX. Secteur n°6 : Hauts-de-Chailloux

---

### Etat des lieux du site :

Ce secteur se situe au Nord-Ouest de la ville-centre de Mâcon, en greffe de l'enveloppe urbaine composée d'habitations pavillonnaires.

Il est desservi au Nord par la Rue de la Liberté (RD32) et, au Sud, par l'Impasse des Chailloux.

L'emprise totale de ce secteur représente 3,5 ha.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain du quartier
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Renforcer et optimiser le maillage viaire et le maillage modes doux





## X.Secteur n°7 : Val de Bioux

### Etat des lieux du site :

Ce secteur se situe au centre de la ville de Mâcon, à proximité du quartier gare.

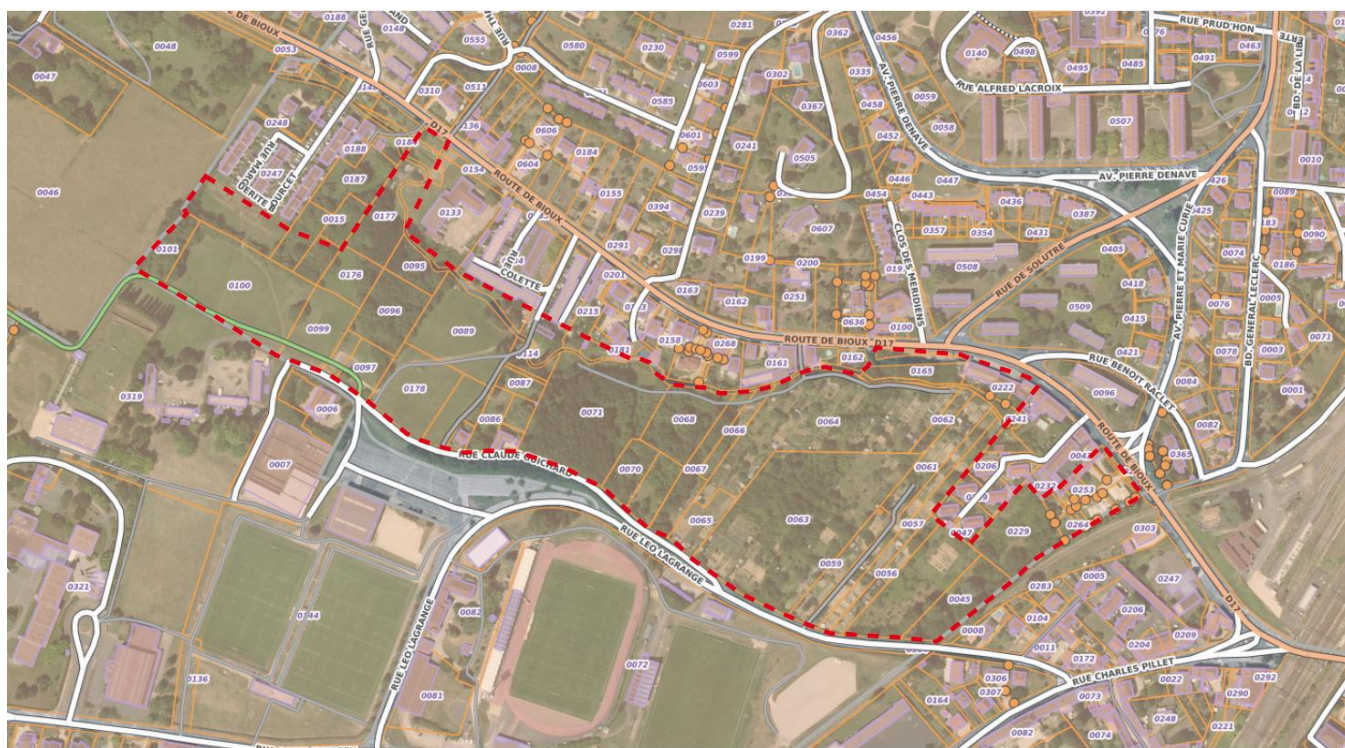
Il est localisé au contact d'espaces à vocation résidentielle collective et individuelle (au Nord) et d'espaces à vocation sportive (au Sud).

Il est desservi au Nord par la Route de Bioux et, au Sud, par les rues Léo Lagrange et Claude Guichard.

Par ailleurs, il est traversé, en limite Nord, par le ruisseau de Bioux.

L'emprise totale de ce secteur représente 12 ha.

Ce secteur fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concertée.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain, paysager et environnemental du quartier
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Renforcer le maillage modes doux
- Maintenir le cadre naturel du secteur

## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

Le secteur accueillera différentes opérations isolées directement desservies par le réseau viaire existant. Les constructions situées au Nord seront desservies par la Route de Bioux et celles situées au Sud par la Rue Claude Guichard.

Les différentes opérations seront reliées entre-elles par un maillage modes doux qui sera lui-même connecté au réseau existant.

Le quartier sera connecté par un réseau modes doux au chemin existant menant à la gare et au centre-ville.

### **- Composition urbaine et programmation :**

La composition générale du quartier devra assurer le maintien de l'ambiance naturelle et végétale du Val de Bioux. Une coulée verte centrale autour du ruisseau, en continuité de la zone verte de Charnay-lès-Mâcon, sera aménagée.

Ce parc sera ouvert de part et d'autre du vallon et sera connecté aux quartiers environnants et aux équipements sportifs.

Les opérations d'aménagement seront situées en frange du vallon naturel, au contact des espaces urbanisés existants.

Trois opérations distinctes seront prévues :

A l'Ouest, elle accueillera environ 60 logements groupés ou intermédiaires.

Au Sud-Est, elle accueillera environ 180 logements intermédiaires ou collectifs.

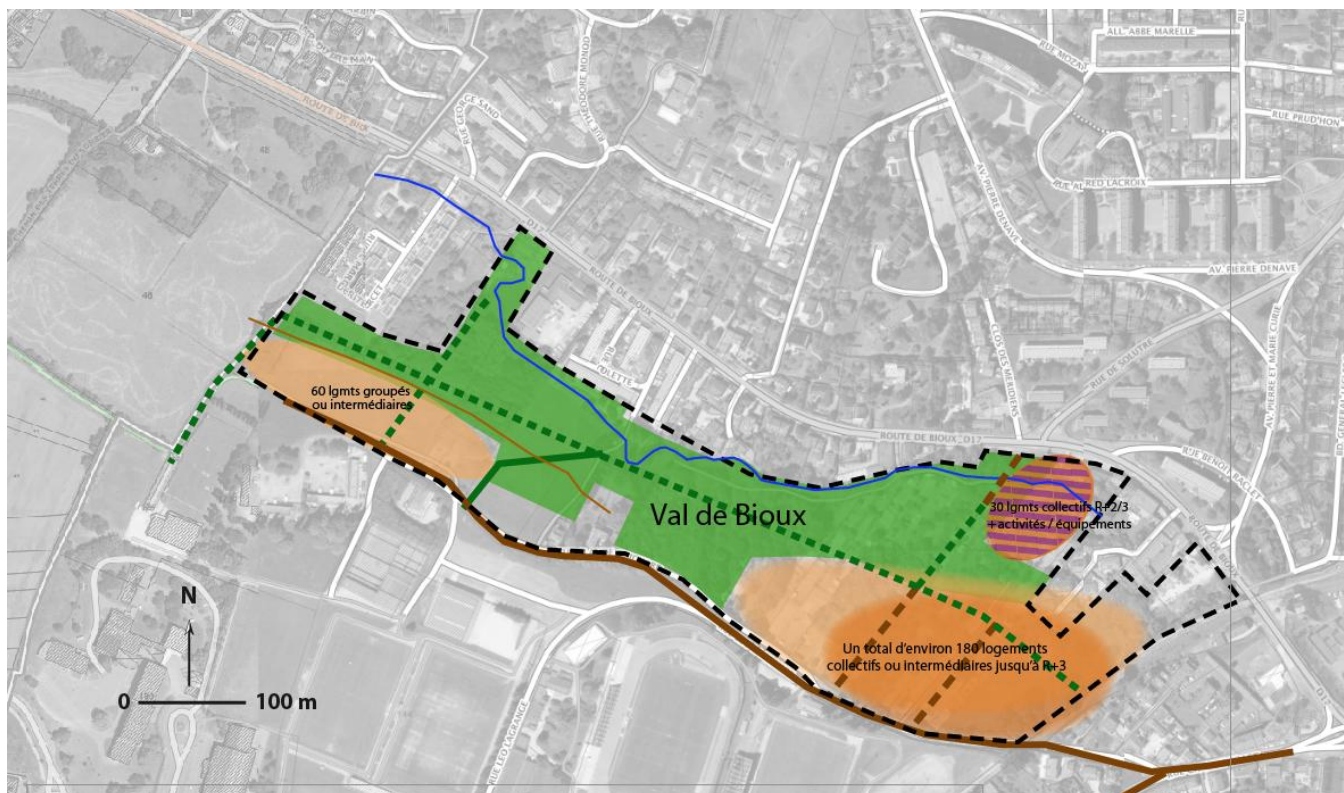
Au Nord-Est, elle accueillera environ 30 logements collectifs avec éventuellement des équipements collectifs et des activités de proximité.






### **- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

Une attention particulière sera portée à l'insertion des aménagements et constructions dans le contexte paysager et environnemental du secteur. L'ambiance naturelle de Val de Bioux devra rester prédominante et les vues sur le vallon devront être préservées.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.





-  Périmètre de l'OAP
-  Zone d'implantation des équipements / commerces
-  Zone d'implantation des logements
-  Cheminement modes doux à aménager
-  Espaces verts à conserver / aménager

## XI. Secteur n°8 : Champlevert

### Etat des lieux du site :

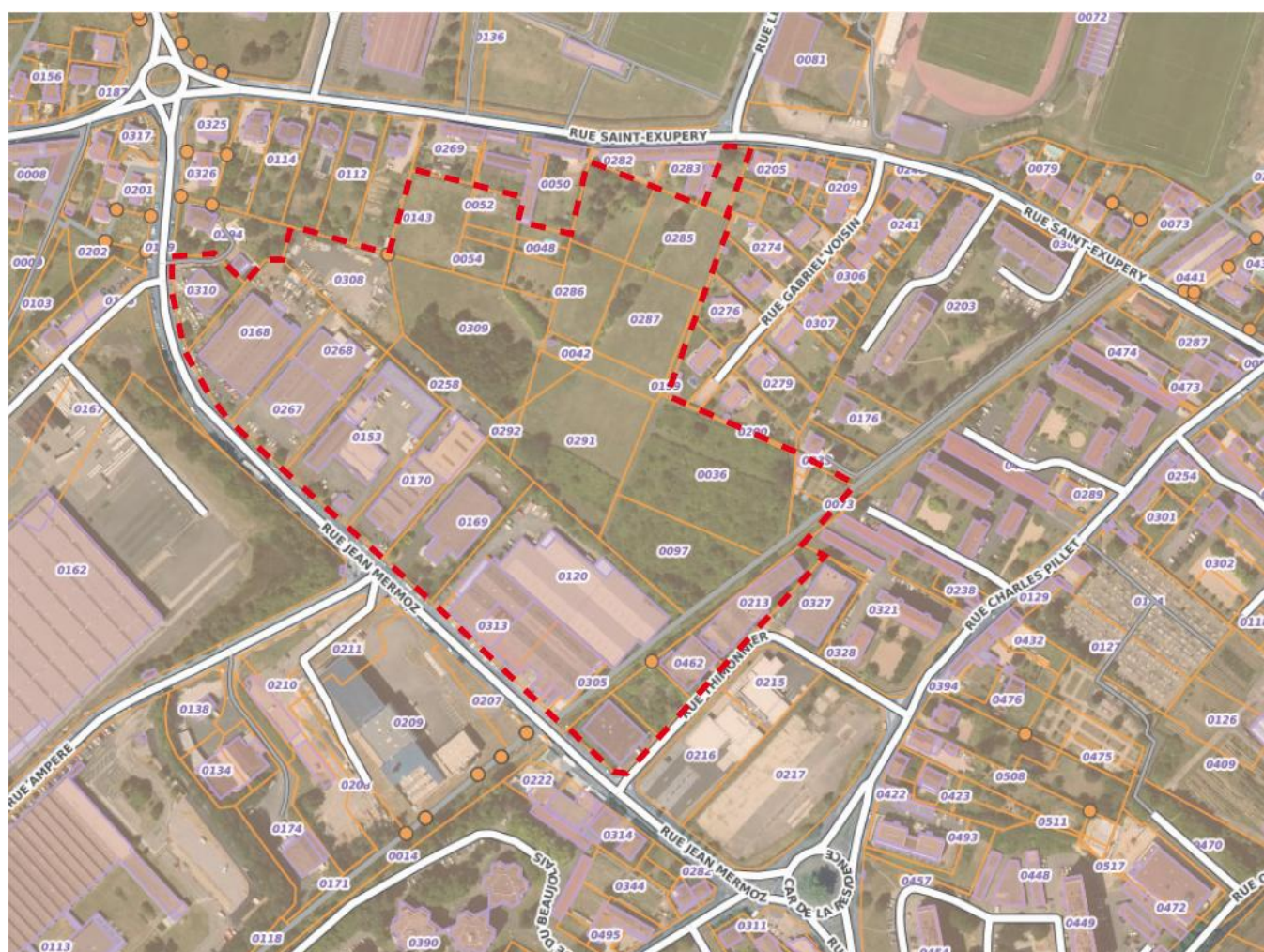
Ce secteur se situe au centre de la ville de Mâcon.

Il est localisé au contact d'espaces à vocation résidentielle collective et individuelle, d'espaces à vocation sportive (au Nord) et d'espaces à vocation économique (au Sud).

Il est desservi par la Rue Saint-Exupéry au Nord, la Rue Jean Mermoz au Sud ainsi que par la Rue Timonnier au Sud-Est. Il est par ailleurs traversé à l'Est par la future voie verte qui mène au centre-ville.

Ce site peut être découpé en deux zones distinctes : au Nord-Est, un espace non bâti et au Sud-Ouest, un espace occupé par des activités économiques.

L'emprise totale de ce secteur représente 4,4 ha.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain et paysager du quartier
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Renforcer et optimiser le maillage viaire et le maillage modes doux
- Requalifier les espaces à vocation économique







## XII. Secteur n°9 : Grand Sud

### Etat des lieux du site :

Ce secteur se situe dans la partie Sud de la ville de Mâcon.

Il est localisé au contact d'espaces à vocation résidentielle (quartier de Fontenailles) et économique (zone d'activités Grand Sud).

Il constitue une vaste emprise foncière correspondant aux espaces non bâti de la Zone d'Aménagement Concertée de Grand Sud.

Il est desservi au Nord par le Chemin de la Lye et, à l'Est, par la Rue du Beaujolais. Deux voies transversales (Rue de la Verchère et Rue André Derain) permettent de relier ces deux axes.

Ce secteur peut être découpé en deux parties distinctes : à l'Ouest, une zone à vocation d'activités économiques et, à l'Est, une zone à vocation résidentielle.

L'emprise totale de ce secteur représente 20 ha.

Ce secteur fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concertée.



### Enjeux :

- Permettre un développement adapté au contexte urbain et paysager du quartier
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Renforcer et optimiser le maillage viaire et le maillage modes doux
- Renforcer les espaces à vocation économique

## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

Les opérations d'aménagement seront desservies prioritairement par les voies existantes, à savoir le Chemin de la Lye, la Rue du Beaujolais, la Rue de la Verchère et la Rue André Derain.

Des voies nouvelles pourront être aménagées entre le Chemin de la Lye et la Rue du Beaujolais ainsi qu'entre le Chemin de la Lye et la Rue André Derain afin de desservir l'intérieur de l'ilot.

La partie Est du secteur sera dotée d'une coulée verte centrale aménagée en axe modes doux paysager. Depuis cette dorsale verte, d'autres chemins modes doux seront aménagés pour relier les opérations aux quartiers environnants.

### **- Composition urbaine et programmation :**

L'aménagement du secteur peut être scindé en plusieurs parties.

Au Sud-Ouest, la zone accueillera des activités économiques.

Au centre, entre la Rue André Derain et le Chemin de la Lye, des activités économiques seront également implantées. Les franges Nord et Est de cette zone seront traitées par la coulée verte centrale du quartier dans le but d'aménager un espace tampon avec les zones à vocation résidentielle.

Au Nord et à l'Est, la zone accueillera des logements, de part et d'autre de la coulée verte.

L'opération accueillera environ 270 logements.

### **- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

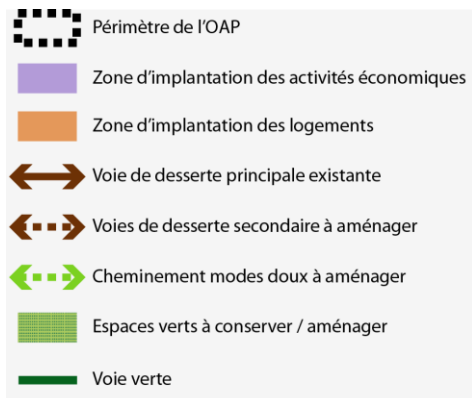
Une attention particulière sera portée à l'insertion des aménagements et constructions dans le contexte paysager et environnemental du secteur.

En partie Nord-Est, au croisement de la Rue du Beaujolais et du Chemin de la Lye, un espace vert sera aménagé.

Au Sud, au croisement de la Rue du Beaujolais et de la Rue André Derain, le parc existant sera préservé.

En partie centrale, la coulée verte sera aménagée comme un espace paysager et végétalisé. Il assurera, d'une part, des connexions modes doux à l'intérieur du quartier et, d'autre part, des espaces tampons paysagers entre les zones économiques et résidentielles.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration au maximum des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.





### XIII. Secteur n°10 : Loché-Village

**Etat des lieux du site :**

Ce secteur se situe en greffe immédiate du bourg ancien de Loché.

Il est localisé au contact d'un tissu urbain ancien caractérisé par des alignements sur voies.

Il est par ailleurs situé en continuité d'un parking public (parcelle 254)

Il est desservi au Sud par la Route de la Grande Charrière.

L'emprise totale de ce secteur représente 1 ha.



### Enjeux :

- Réussir la greffe de bourg par des formes urbaines adaptées
- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement bâti et paysager
- Renforcer et optimiser le maillage viaire et le maillage modes doux

## **Principes d'aménagement :**

### **- Trame viaire, stationnements et mobilités**

L'opération sera desservie par la création d'une voie depuis la Route de la Grande Charrière, au Sud. Elle prendra la forme d'une voie partagée. Cette voie se terminera par l'aménagement d'une placette collective aux usages multiples (espaces collectif paysager, espace de rencontre, zone de retournement pour les véhicules,...).

Un cheminement modes doux sera également aménagé, en partie Nord du site. Il permettra d'accéder au bourg de Loché.

### **- Composition urbaine et programmation :**

Ce nouveau quartier s'inspirera du tissu urbain du bourg ancien de Loché, à savoir des implantations des constructions alternant pignons et façades sur rue, avec des bâtiments tantôt perpendiculaires, tantôt parallèles à la voie. Les volumétries devront également être variées, avec des hauteurs allant de R+1 et R+combles. La mitoyenneté, notamment par les annexes, sera recherchée pour recréer un tissu proche de celui du bourg.

Les constructions s'implanteront le long de la voie d'accès afin d'aménager des jardins et espaces verts à l'arrière des habitations, au contact de l'espace agricole et de l'environnement urbain.

### **- Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

Une attention particulière sera portée à l'insertion des aménagements et constructions dans le contexte paysager et environnemental du secteur.

Le parc situé au Sud-Est du site sera préservé de toute urbanisation. Des jardins viendront marquer un espace tampon entre les futures constructions et ce parc.

La frange Nord du site, le long du cheminement modes doux, sera végétalisée et participera à l'insertion paysagère du nouveau quartier au contact de l'espace agricole.

Quant à l'espace situé entre le parking existant et les futures constructions, il sera aménagé et traité avec un soin tout particulier. Il sera généreusement végétalisé et constituera une porte d'entrée paysagère du nouveau quartier. L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration au maximum des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.

L'utilisation des revêtements privilégiera les granulats teintés aux couleurs locales et évitera les teintes sombres ou noires.

Les abords des bâtiments donnant sur la voie seront plantés d'essences végétales endogènes et diversifiées.

Les clôtures seront limitées au strict minimum et prendront la forme de murets en pierres apparentes ou maçonnés enduits ou de grillage souple de hauteur inférieure à 1 m, éventuellement doublées d'une haie d'essences locales et diversifiées. Les pares-vues plaqués opaques, souples ou rigides, seront interdits.



--- Voie de desserte à aménager

↔ Cheminement piéton paysager  
reliant les chemins de randonnées du village  
au cœur de bourg et assurant le traitement qualitatif  
de la future frange

■ Placette collective à aménager (espace multifonctionnel  
paysager)

▨ Frange à végétaliser

▤ Jardins et espaces verts

■ Parc et boisements à préserver

▨ Réaménagement du parking en espace public  
prolongeant l'aire de jeux d'enfants

★ Bâtis de caractère à préserver

└ Principe d'alternance des implantations des bâtiments  
(pignon et façade)



## XIV. Secteur n°11 : Loché - ZA

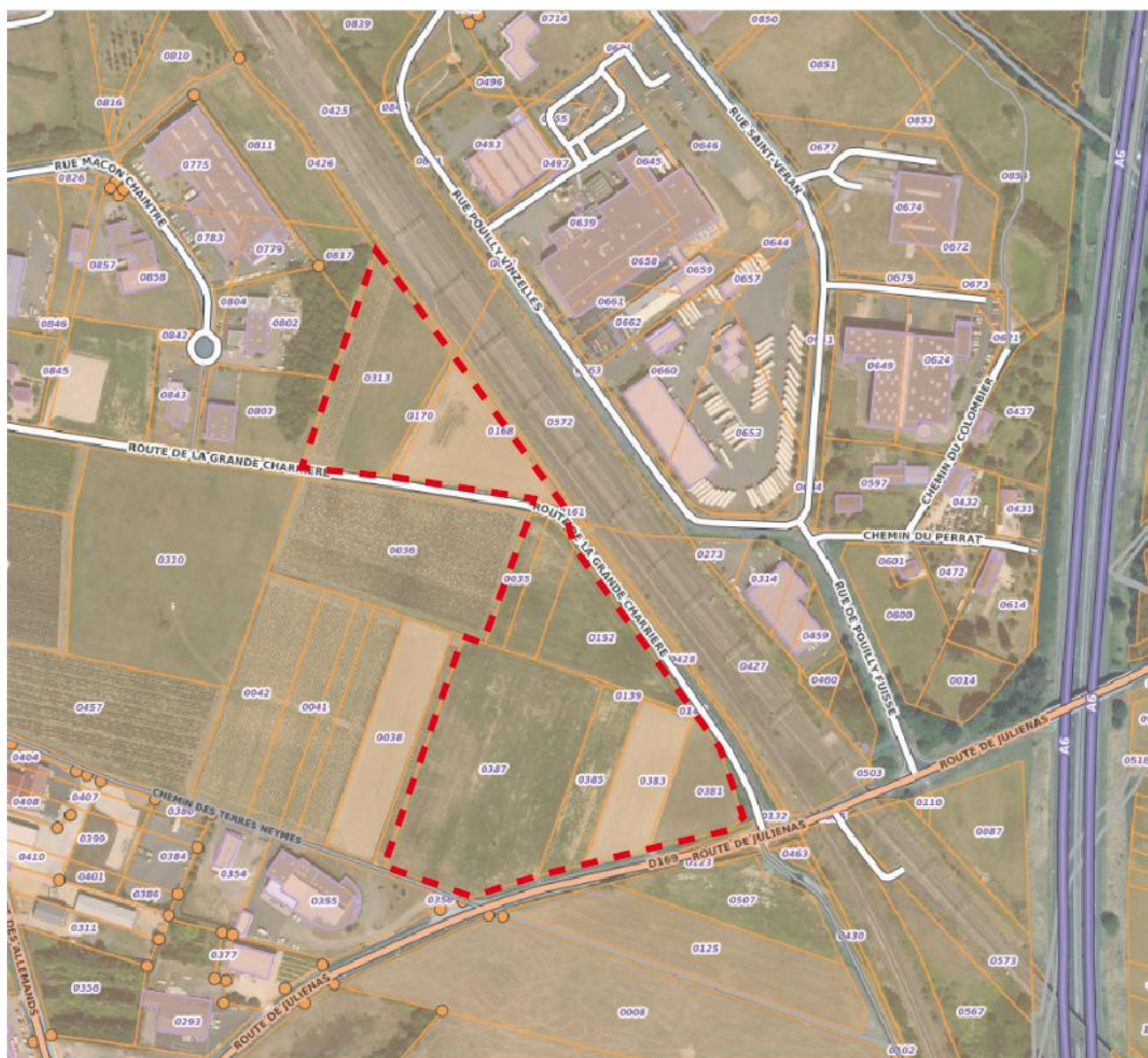
### Etat des lieux du site :

Ce secteur se trouve au Sud de Loché, en limite avec la commune de Vinzelles.

Il est traversé au Nord et à l'Est par la Route de la Grande Charrière et est longé au Sud par la Route de Juliéas. Il est par ailleurs longé à l'Est par la ligne TGV Lyon-Paris.

Il se situe en continuité de la zone d'activités de Loché.

L'emprise totale de ce secteur représente 5,8 ha.



### Enjeux :

- Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère dans l'environnement
- Mutualiser le foncier et la desserte
- Renforcer les espaces à vocation économique

## Principes d'aménagement :

### - **Trame viaire, stationnements et mobilités**

Les accès internes à la zone seront aménagés depuis les voies existantes, à savoir la Route de la Grande Charrière et la Route de Juliéas. Un bouclage viaire secondaire pourra être prévu dans la partie Sud, entre la Route de la Grande Charrière et la Route de Juliéas.

Un cheminement modes doux sera aménagé en direction de la gare TGV, située à environ 500 mètres au Nord.

### - **Composition urbaine et programmation :**

L'opération accueillera des activités économiques. Afin d'insérer les nouvelles constructions dans l'environnement, les espaces périphériques seront aménagés en espaces verts afin de créer des zones tampon avec les zones résidentielles.

### - **Insertion paysagère et environnementale de l'opération :**

En vue d'assurer une intégration paysagère réussie, les franges de l'opération seront aménagées en espaces verts.

De plus, les abords des voies de desserte feront l'objet d'aménagements paysagers avec des arbres haute tige, l'aménagement de noues paysagères, de banquettes végétales alternant avec les stationnements et les entrées de lots. Les espaces verts devront participer à la création d'un cadre de vie agréable et paysager.

L'aménagement du quartier sera conçu pour limiter son impact environnemental : limitation des surfaces imperméabilisées, gestion douce et infiltration au maximum des eaux pluviales, gestion des nuisances et prise en compte des masques solaires.

