

Communauté de communes de la
Plaine de l'Ain



Ambérieu

Protocole de préfiguration

Courbes de l'Albarine

Ambérieu-en-Bugey

Vu le Règlement général de l'ANRU relatif au NPNRU en vigueur

Vu le règlement Comptable et Financier de l'ANRU relatif au NPNRU en
vigueur

Table des matières

Synthèse (p4)

Préambule (p8)

Article 1. Présentation du territoire et ses enjeux (p11)

1.1 Contexte et caractéristiques du territoire

1.2 Présentation des stratégies définies ou en cours de définition à l'échelle de la commune

Article 2. Quartier d'intervention (p17)

2.1 Diagnostic social

2.2 Diagnostic urbain

Article 3. Un diagnostic partagé (p25)

3.1 Des ateliers urbains pour permettre la coproduction

3.2 Une vision prospective du quartier

Article 4. Orientations poursuivies dans le quartier prioritaire d'après les documents cadre (p29)

4.1 Orientations du projet de la communauté de communes et de la Ville

4.2 Orientations stratégiques du contrat de ville

Article 5. Enjeux et premiers objectifs opérationnels en matière de renouvellement urbain appliqués au quartier prioritaire (p38)

5.1 Les Courbes de l'Albanne dans l'équilibre communal et intercommunal

5.2 Une vitrine économique comme levier d'une identité de quartier

5.3 Une politique de déplacement intégrée dans une stratégie urbaine durable

5.4 La ville appropriable : l'échelle humaine et le plaisir de vivre en ville

Article 6. Association des habitants et des usagers au projet (p43)

6.1 Le Conseil Citoyen : un acteur privilégié pour l'ensemble des étapes du projet urbain

6.2 Développer un projet partagé et coconstruit

Article 7. Etude déjà réalisées sur le périmètre du quartier prioritaire en enseignements (p47)

7.1 Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Sociale (AMOS) : animation, concertation et définition des usages

7.2 Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Urbaine (AMOU) : Etude de stratégie urbaine

7.3 Etude complémentaires liées à la définition du projet

7.4 Planning prévisionnel des études à réaliser

Article 8. Programme de travail à réaliser au titre du protocole (p53)

8.1 Etudes de stratégie urbaine et élaboration d'un plan guide en vue des phases opérationnelles

8.2 Autres études liées à la définition du projet

Article 9. Pilotage et conduite de projet (p55)

9.1 Pilotage du contrat de ville

9.2 Pilotage stratégique du PRU

9.3 Pilotage opérationnel du PRU

Article 10. Opérations financées au titre du programme de travail (p59)

10.1 Modalités de financement de l'ingénierie de projet

10.2 Modalités de financement des études du programme de travail

10.3 Tableau financeurs et répartitions des financements

Article 11. Durée du protocole (p62)

Article 12. Conditions de finalisation de la convention pluriannuelle (p62)

Article 13. Articulation avec la convention relative à l'article 8 de la loi du 21 février 2014 (p62)

Article 14. Conditions juridiques de mise en œuvre et d'application du protocole de préfiguration (p63)

Signature du protocole (p66)

Sources (p67)

Annexes (p68)

Synthèse

1. Contexte général

1.1 Caractéristiques du territoire

Ambérieu-en-Bugey est une commune de 15 000 habitants, située en Rhône-Alpes dans le département de l'Ain. Elle possède une position centrale par rapport aux grandes agglomérations rhodaniennes et alpines. Elle est de plus la plus importante commune de la communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA). C'est une des villes les plus dynamiques du département, connectée à la métropole lyonnaise par un réseau autoroutier et ferroviaire structurant et rapide, ce qui lui confère le rôle de nœud majeur pour le TER en Rhône-Alpes.

Divisée en deux par ces infrastructures routières et ferroviaires, Ambérieu est une ville avec une forte dualité entre un centre historique où s'organise la vie civique à l'Est, et à l'ouest Ambérieu-gare, qui est un quartier intimement lié à l'activité ferroviaire et ce depuis des années. Différents pôles ressortent dont les principaux sont le centre-ville, le quartier-gare et le quartier sportif.

D'un point de vue environnemental, la protection des ressources en eau est primordiale sur le territoire, ainsi que celle des espaces naturels et espèces protégées d'une importante diversité. Des inondations et des glissements de terrains sont susceptibles de s'abattre sur différents secteurs du territoire, ce qui en fait un problème majeur. Un autre problème important de la commune concerne le transport et le stationnement causés notamment par l'activité ferroviaire et le transit de passagers et de travailleurs allant sur Lyon. Cela est accentué par le fort caractère rural du territoire qui oblige les personnes extérieures à y venir en voiture. Ainsi, les grandes infrastructures que sont la gare et l'autoroute, sont un atout pour le territoire mais peuvent aussi être perçues comme un point négatif à l'échelle de la « ville vécue ».

1.2 Population

La commune est aujourd'hui un pôle majeur d'attraction avec une population qui augmente d'années en années. En effet, la commune a connu un taux de croissance moyen de 1.08 % entre 2012 et 2016. Cette croissance démographique a un impact fort sur son marché immobilier ou encore le besoin croissant d'équipements et de services pour répondre aux besoins des nouvelles populations.

De différents horizons, celles-ci sont essentiellement des populations paupérisées et peu mobiles, des familles moyennes qui s'agrandissent ou des lyonnais venant trouver des logements moins chers que dans les premières couronnes de l'agglomération lyonnaise par exemple. La ville doit faire face à ces problèmes qui agissent sur la politique d'aménagement, son développement et ses ambitions.

1.3 Un quartier prioritaire

Le quartier prioritaire est situé dans la partie Sud-Ouest de la Ville. Défini de manière très précise par un décret du 30 novembre 2014, il n'existe que de manière administrative. Il s'inscrit dans le secteur dit « de la gare ». Ce dernier correspond au quartier « vécu » par les habitants que ce soit en termes d'usages ou de fréquentations. Afin d'éviter une stigmatisation et une confusion entre le « secteur Gare » et le quartier prioritaire, celui-ci a été nommé Courbes de l'Albarine.

D'après les données du Commissariat Général de l'Égalité des Territoires (CGET), le quartier compte 765 logements, dont 75% de logements sociaux, et 1 450 habitants. En 2014, il regroupait un tiers des logements sociaux de la ville. Il se caractérise par une population à très faibles ressources, jeune, avec une majorité de ménages avec enfants, environ 30 % chômeurs peu qualifiés et avec de nombreuses problématiques sociales et d'accès aux soins majeurs.

C'est un quartier relativement hétérogène tant dans sa composition que dans le profil social de ses habitants ou de son parc social ; C'est pour cela que quatre sous-ensembles aux caractéristiques distinctes peuvent être relevés :

- Girod de l'Ain-Emery-Sarrail
- Albarine-Sarrail
- Dépôt-Margot-Isaac
- Noblemaire

Les habitants et commerçants du quartier parlent d'un certain sentiment d'insécurité engendré par des problèmes dits de « petite délinquance et incivilités » marquants car récents et de plus en plus importants et visibles. Le quartier n'est pas un lieu de vie à proprement parlé, la mixité sociale est très peu présente voire absente et où l'environnement urbain est peu propice aux rencontres et à la vie quotidienne.

Malgré de nombreuses faiblesses relevant essentiellement de la fracture urbaine, de la circulation, les espaces centraux et de vie, et les problématiques de mixités fonctionnelles et sociales, les Courbes de l'Albarine possèdent néanmoins certains atouts tels que la présence du centre social associatif « le lavoir », qui aide à la coproduction et au dynamisme du quartier, une gare conséquente et active, certains espaces fonciers et d'importants équipements.

2. Des documents cadre à respecter

2.1 Le SCoT, le PLU et les annexes

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), le SCoT BUCOPA et le schéma de secteur fixent à la ville l'objectif de polariser le développement urbain pour protéger les espaces ruraux voisins d'une vague pavillonnaire trop importante. Ces documents, et notamment le PLU, sont en conformité avec les enjeux déclinés dans les documents d'urbanisme supérieurs. La DTA inscrit Ambérieu-en-Bugey parmi les villes moyennes du territoire qui vont jouer un rôle d'accueil privilégié du développement résidentiel et du développement économique, tout en sachant que la structuration du territoire et l'implantation des services devront y favoriser la performance économique et la qualité de vie des habitants.

Le SCoT donne des objectifs et orientations touchant à trois thématiques majeures :

- La diversité du territoire et sa valorisation
- Le développement résidentiel et les défis du XXI^e siècle
- L'importance d'un schéma d'aménagement économique pour l'innovation les savoir-faire

Le PLU et ses annexes, de leur côté, abordent des objectifs plus précis et touchant notamment les thèmes suivants :

- Le besoin de renouvellement urbain
- Les attentes des habitants
- Classification et zones urbaines
- Gestion environnemental du territoire et développement durable
- Développement économique et mixité fonctionnelle

2.2 Une projection à 10 – 15 ans pour la commune et un contrat de ville

Depuis un décret paru en décembre 2014, Ambérieu-en-Bugey entre dans la dynamique de politique de la Ville dont les quartiers prioritaires sont une question centrale. Dans une optique d'amélioration des conditions de vie des habitants des Courbes de l'Albarine, la ville d'Ambérieu-en-bugey et ses partenaires ont travaillé de concert pour construire le contrat de ville, document unique d'engagement pour la période 2015-2020 signé le 10 juillet 2015.

Ce dernier, ainsi que l'ensemble des documents d'orientation, donnent corps à une vision à moyen – long terme de la ville d'Ambérieu et de son quartier prioritaire. La projection rassemble les objectifs et enjeux du territoire dans un projet global de recomposition urbaine :

- Créer une nouvelle centralité par le transfert de la zone d'activités du triangle et reconversion de la zone en secteur résidentiel mixte avec bureaux et activités commerciales.
- Créer un quartier d'affaires et des savoirs dans le secteur de la gare,
- Maintenir la polarité et les capacités d'accueil d'activités de bureaux et de commerces en rez-de-chaussée dans le centre-ville et le quartier gare notamment
- Densifier certains îlots de logements.
- Restauration et protection du corridor écologique structurant ainsi que la continuité écologique avec le reste de la commune

En 2030 ou 2040, l'objectif communal sera d'avoir restructuré et développé Ambérieu avec un vaste secteur urbain liant trois pôles proches, des secteurs d'activités plus spécifiquement dédiés aux entreprises au Nord et à l'Ouest de la ville, l'ensemble étant relié par des voies douces ayant désengorgé les axes routiers urbains.

2.3 Le quartier prioritaire au cœur du projet de renouvellement urbain

Les différents partenaires du Contrat de Ville se sont accordés sur le fait que le quartier prioritaire présente de graves dysfonctionnements urbains, des carences en mixité fonctionnelle et de fortes difficultés sociales. Ils se sont engagés à revaloriser le quartier pour accroître son attractivité. Cela se décline par un souhait de développer la vie de quartier, d'intervenir sur le cadre de vie et le cadre urbain, et de soutenir le développement économique et un projet de renouvellement urbain.

3. Un projet de renouvellement intégré et aux objectifs clairs

3.1 Un projet intégré au cœur du territoire

Le but du présent protocole est de formaliser un projet intégré où l'ensemble des acteurs puissent être entendus. C'est pour cela qu'un travail de coproduction avec les habitants, le conseil citoyen, les commerçants est visé tout au long du projet comme par exemple avec la réalisation d'ateliers de travail en partenariat avec une aide à maîtrise d'ouvrage composée de deux bureaux d'études lyonnais, « récipro-cité » et « passagers des villes ». Dans cette optique, des diagnostics en marchant seront également prévus pour recueillir la parole des habitants, leur désir et leur vision de leur territoire d'aujourd'hui et de demain.

3.2 Des objectifs et des orientations précis

L'ensemble des documents cadre définissent des objectifs globaux pour le territoire Ambarrois et permettent à la ville d'Ambérieu-en-BUGEY de définir ses orientations dans le contexte du renouvellement urbain et de développement du territoire. Le protocole prend en compte l'ensemble des projets envisagés sur Ambérieu pour respecter son désir de projet intégrant l'ensemble des caractéristiques sociales, économiques, et urbaines de la commune. Les objectifs du protocole de préfiguration s'inscrivent directement dans les orientations du contrat de ville et posent les bases des projets à venir. Voici les grandes thématiques visées par ces objectifs.

- Les courbes de l'Albarine dans l'équilibre communal et intercommunal
- Une vision économique comme levier d'une identité de quartier
- Une politique de déplacement intégrée dans une stratégie urbaine durable
- La ville appropriable : l'échelle humaine et le plaisir de vivre en ville

4. Des études passées et à venir

De nombreuses études ont été effectuées sur le quartier gare depuis 2009. Ces études sont une matière importante à prendre en compte tout au long des projets de renouvellement à venir. Elles touchent le quartier gare dans sa globalité ou bien des secteurs précis tels que la gare, le quartier Noblemaire, la place Pierre Sépard ou encore l'îlot Bravet. Elles fournissent de nombreuses pistes, remarques et propositions d'actions qui en font une bonne source d'inspiration. Cependant, malgré cette matière, il apparaît indispensable de compléter certains aspects et procéder à de nouvelles études afin de définir la future convention de renouvellement urbain.

5. Programme de travail à réaliser au titre du protocole

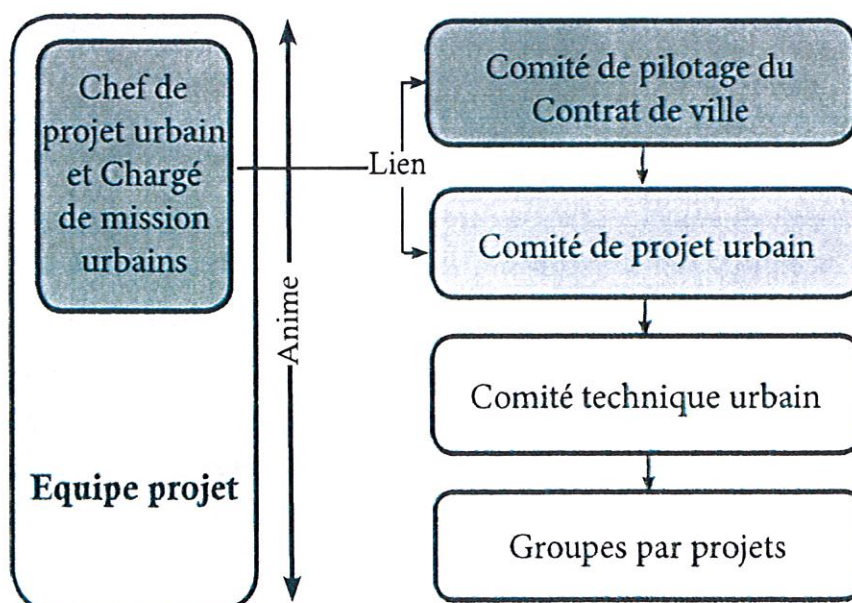
Les études prévues et présentées ci-dessous pourront, et ce de manière poussée, se référer et utiliser la matière de ces études passées.

- Assistance à maîtrise d'ouvrage
- Etude de stratégie urbaine et élaboration d'un plan guide en vue des phases opérationnelles
 - Mise en cohérence pour la définition d'un projet urbain global
 - Programmation des équipements et services, des habitats et des commerces
 - Réalisation d'un Plan Guide
- Autres études liées à la définition du projet
 - Etude déplacements, circulations et stationnement
 - Etude de sécurité et sûreté
 - Etude du foncier
 - Etude de peuplement et du marché de l'habitat
 - Etude du parc social de Dynacité
 - Développer l'expertise d'usage des habitants - diagnostics en marchant

6. Pilotage et conduite des projets

Dans le cadre du contrat de ville, un COPIL a été mis en place. Co-présidé par la CCPA, la ville d'Ambérieu et la sous-préfète de Belley, il permet d'assurer, avec l'ensemble des partenaires, une cohérence globale du projet. A cela s'ajoute la présence d'un comité technique et de groupes de suivi. Il est proposé qu'un comité de pilotage « projets urbains » soit créé pour associer l'ensemble des acteurs des projets. La ville vise par cela la mise en cohérence des différents projets urbains issus de plusieurs programmes prévus sur un même territoire. Il dépendra du comité de pilotage du contrat de ville et sera présidé par Monsieur le Maire d'Ambérieu et Monsieur le Vice-Président de l'EPCI en charge de l'habitat et de la Politique de la Ville.

L'équipe projets dédiée à la conduite du PRU sera composée de sept membres dont le chef de projet politique de la ville et le chargé de mission urbain, moteurs de l'équipe et tous deux cofinancés par la CCPA et la ville d'Ambérieu-en-Bugey. Cette organisation permettra une collaboration renforcée entre la ville et l'EPCI et aura pour mission, entre autres, d'associer les bailleurs sociaux, les acteurs économiques, les investisseurs potentiels et tout autre partie prenante pour les impliquer le plus en amont possible dans la définition du projet.

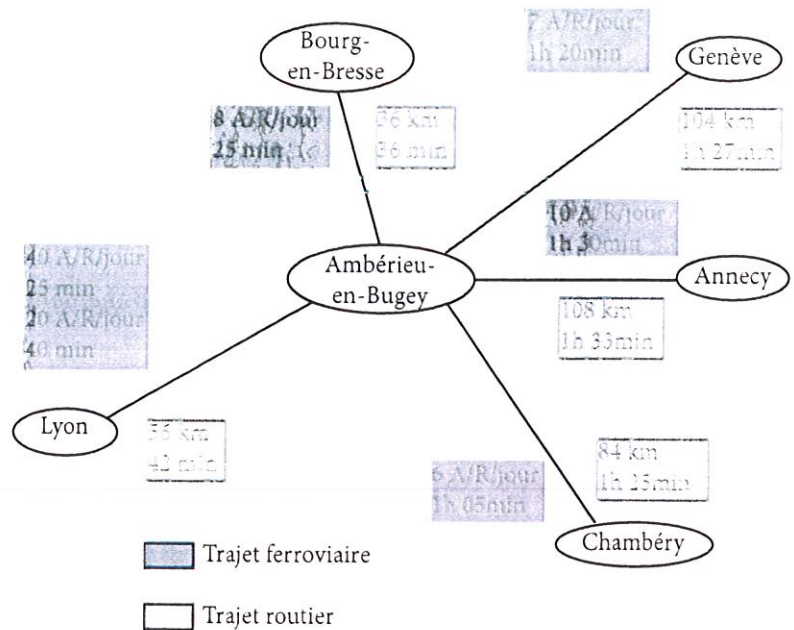


Préambule

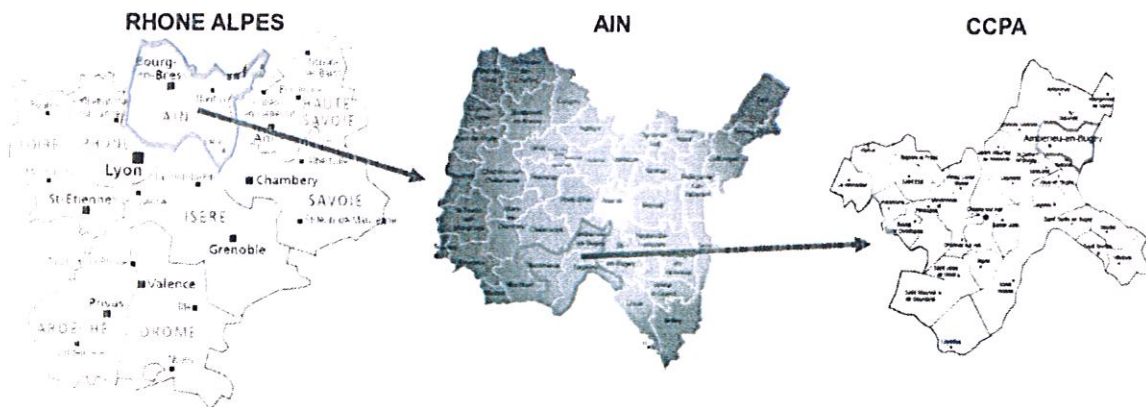
Une ville

Ambérieu-en-Bugey est une commune de 15000 habitants. Elle possède une position centrale par rapport aux grandes agglomérations rhodaniennes et alpines et les relie par de grands axes routiers et ferroviaires.

La desserte ferroviaire y est d'ailleurs bien souvent plus efficace que la desserte routière.



Située en Rhône-Alpes, dans le département de l'Ain, elle correspond à la plus importante des 33 communes de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) qui compte au total 62 500 habitants. La ville fait partie des plus dynamiques du département en particulier de par une croissance démographique en constante évolution. Elle se trouve connectée à la métropole lyonnaise, située à 50 kilomètres, par un réseau autoroutier et ferroviaire structurant. Ce dernier lui confère le rôle de nœud majeur pour le TER Rhône-Alpes.



Ambérieu-en-Bugey est aujourd'hui un pôle majeur d'attraction. Sa population augmente d'année en année. Cette croissance démographique y a un impact fort sur le marché immobilier ou encore le besoin croissant d'équipements dans le but de répondre aux besoins des nouvelles populations. De différents horizons, celles-ci sont essentiellement des populations paupérisées et peu mobiles, des familles moyennes qui s'agrandissent ou des lyonnais, venant trouver des logements moins chers que dans les premières couronnes de l'agglomération lyonnaise par exemple. La ville doit faire face à ces problèmes qui agissent sur sa politique d'aménagement, son développement et ses ambitions.

Lutter contre l'étalement urbain, donner une offre de parc de logements répondant aux attentes des nouveaux arrivants et des habitants, redynamiser le territoire, prendre en considération les difficultés des quartiers et imposer Ambérieu comme pôle majeur, sont tant de points sur lesquels la commune tente d'agir, notamment dans son quartier prioritaire dit des « courbes de l'Albarine » et son projet de renouvellement urbain.

Un quartier

Le quartier prioritaire est situé dans la partie Sud-Ouest de la Ville. Défini de manière très précise par un décret du 30 novembre 2014, et n'existant donc que de manière administrative, Il s'inscrit dans le secteur dit « de la gare ». Ce dernier correspond au quartier « vécu » par les habitants que ce soit en terme d'usages ou de fréquentations. Ainsi, du fait des modalités de définition de la géographie prioritaire de la Politique de la Ville, son périmètre délimite un territoire créé ex nihilo qui ne renvoie pas à un quartier connu, avec une histoire ou une vie de quartier propre. Afin d'éviter stigmatisation et confusion entre le « secteur Gare » et le quartier prioritaire, celui-ci a été nommé Courbes de l'Albarine. Le terme sera donc utilisé dans le reste du protocole pour aborder cet espace prioritaire.

Un protocole en continuité avec un contrat de ville

Depuis un décret paru en décembre 2014, Ambérieu-en-Bugey entre dans la dynamique de politique de la ville dont les quartiers prioritaires sont une question centrale. Dans une optique d'amélioration des conditions de vie des habitants des Courbes de l'Albarine, la ville d'Ambérieu-en-bugey et ses partenaires ont travaillé de concert pour construire le contrat de ville, document unique d'engagement pour la période 2015-2020 signé le 10 juillet 2015.

Le contrat identifie 3 enjeux qui adaptent la structuration en piliers proposée par la Loi. Le schéma de synthèse du Contrat de Ville (les enjeux, les thématiques d'intervention et les objectifs stratégiques) est présenté en Annexe 1.

Des avantages et des projets à intégrer

Le quartier prioritaire dispose d'avantages indéniables, notamment du fait de la présence en son sein de la gare SNCF reliant Lyon Part-Dieu en 25 minutes. S'appuyant sur ces potentiels et souhaitant les développer, plusieurs projets de la Ville et de la Communauté de Communes vont cibler le quartier prioritaire. De plus, et entre autres choses, deux projets du Contrat de Plan Etat-Région vont être développés sur le territoire des Courbes de l'Albarine et sur le secteur Gare en général : un pôle multimodal et un Quartier des savoirs. A l'horizon 10-15 ans, le quartier prioritaire tend à devenir un pôle majeur et structurant du territoire de la Communauté de Communes.

Des dysfonctionnements à prendre en compte

Les différents partenaires du Contrat de Ville se sont accordés sur le fait que le quartier prioritaire présente de graves dysfonctionnements urbains, des carences en mixité fonctionnelle et de fortes difficultés sociales. Ils se sont engagés à revaloriser le quartier pour accroître son attractivité. Cela se décline par un souhait de développer la vie de quartier, d'intervenir sur le cadre de vie et le cadre urbain, et de soutenir le développement économique.

Des orientations importantes

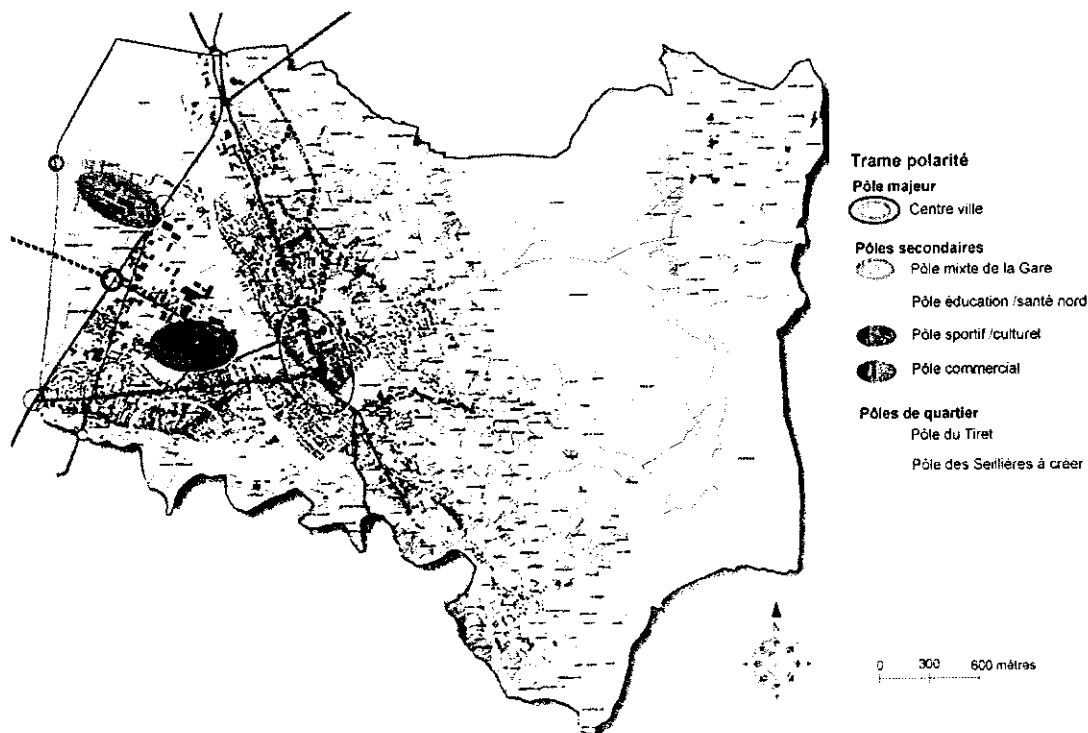
Les orientations et objectifs du Programme de Renouvellement Urbain (PRU) des Courbes de l'Albarine, présentés par le présent protocole de préfiguration, constituent un élément majeur de ce pilier urbain. Dans une optique d'adéquation avec les attentes de la population et la réalité du territoire et dès les commencements du projet de renouvellement urbain, la ville d'Ambérieu-en-Bugey travaille en co-construction avec les habitants. En faisant des ateliers de travail, de l'information et des séances de discussions, la ville s'inscrit pleinement dans un processus d'écoute et de participation des habitants dans l'optique de leur redonner un cadre de vie agréable qu'ils puissent se réapproprier. Ce PRU se veut un élément majeur du projet de restructuration et d'évolution du quartier prioritaire, du secteur « Gare » en général. Il a vocation à rayonner sur l'ensemble du territoire de la ville d'Ambérieu-en-Bugey et de la communauté de communes.

Article 1. Présentation du territoire et ses enjeux

1.1 Contexte et caractéristiques du territoire

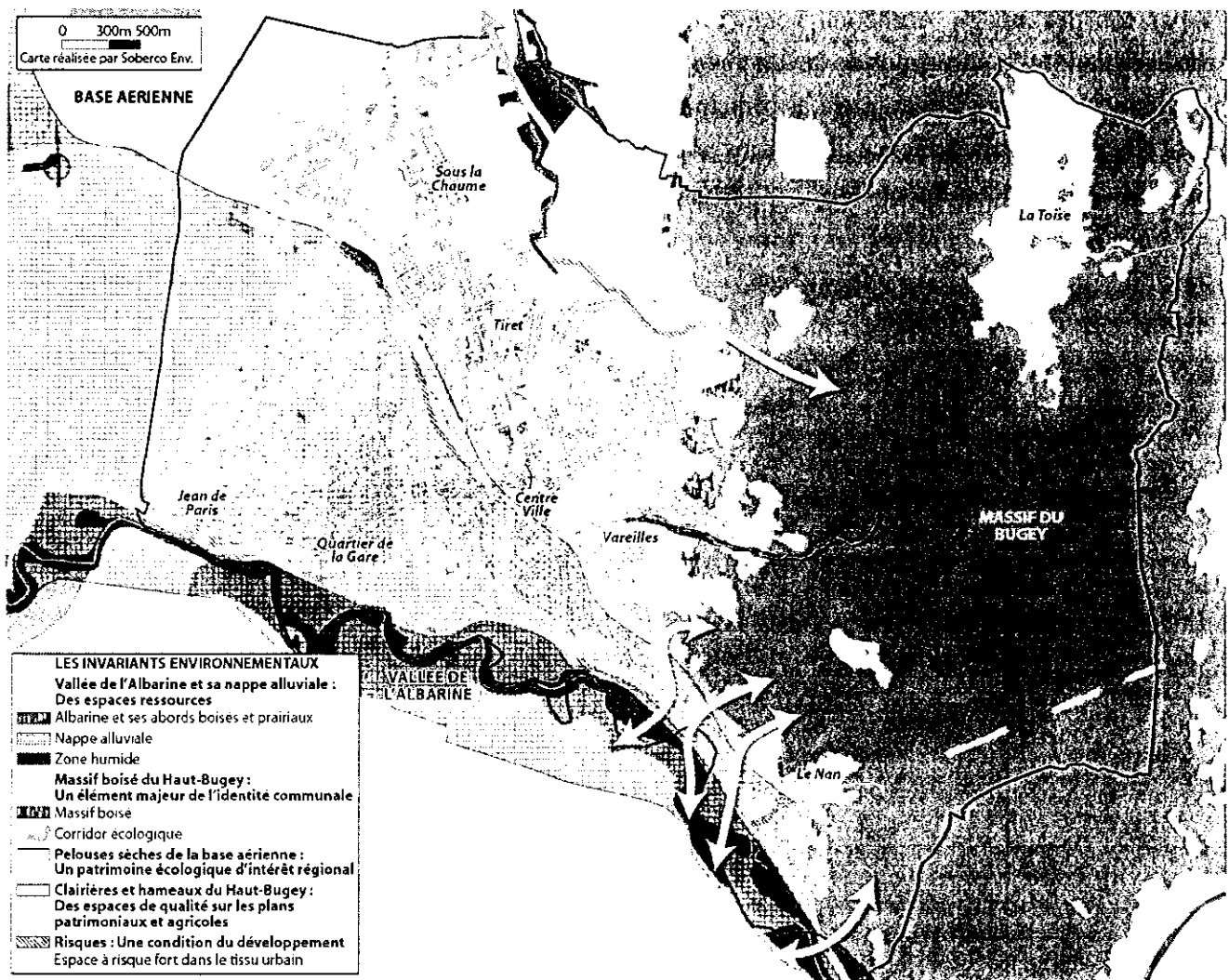
Ambérieu est une ville divisée en deux par la configuration de ces infrastructures ferroviaires depuis 1856. On note à l'Est un centre historique, fruit du regroupement de plusieurs hameaux anciens, polarité où s'organise la vie civique, et à l'Ouest Ambérieu gare, un quartier intimement lié à la ligne Paris-Lyon-Marseille et à la vie des cheminots qui s'est organisée au début des années 1920. En 1827, le paysage d'Ambérieu était exclusivement agricole. La création de la gare en 1885 est venue bouleverser l'organisation d'origine de la ville et aujourd'hui les rues se superposent encore au cadastre de l'époque.

De par son découpage, Ambérieu possède des axes de croissance urbaine liée aux voies d'accès à Ambérieu et dont les directions de développement semblent historiquement divergentes. Différents pôles se différencient les uns des autres. Les principaux sont ainsi le centre-ville, le quartier-gare et le quartier sportif. Bien qu'avec la présence de certains pôles dynamiques, la densification reste incomplète et le bâti encore peu dense, notamment dans le quartier des courbes de l'Albarine (voir annexe 2).



La commune d'Ambérieu-en-Bugey se trouve au croisement de deux entités géographiques importantes, l'extrémité Est du massif du Bugey qui est un élément fort du paysage, et la plaine de l'Ain à l'ouest du territoire. Elle possède un réseau hydrographique important en provenance du massif calcaire du Bugey. C'est ce même réseau qui a façonné le relief et s'impose dans le paysage par la présence de plusieurs vallons. Ainsi, les ressources en eau du territoire dépendent de deux entités hydrogéologiques : un massif karstique et une nappe alluviale, la nappe de la plaine de l'Ain, ressource stratégique d'importance régionale. La protection de ces entités est primordiale pour la commune et fera l'objet de nombreuses recommandations. (Voir annexes 3 et 4).

La commune possède des milieux naturels d'une importante diversité avec notamment un grand espace de liberté des rivières de l'Albarine et de l'Ain, la présence de ZNIEFF de type I et II autour de la commune, et la présence de quatre grands ensembles majeurs, le contrefort du Bugey, la vallée de l'Albarine, des terres cultivées et des prairies. À proximité, se trouve deux sites Natura 2000, ainsi que la présence de six APB sur le territoire communal. C'est une ville très impactée par la zone humide et l'Albarine. Elle présente également des zones soumises à des risques de glissements de terrains et d'inondations. En ce qui concerne le patrimoine bâti, seules deux entités sont marquantes, le château des Allymes, monument historique classé le 2 décembre 1993 et la tour de Gy, monument historique inscrit le 6 décembre 1984. Ainsi, la commune possède des espaces naturels remarquables et de nombreuses espèces protégées sur le territoire communal et alentours.



Un des problèmes et enjeux majeurs de ce territoire concerne le transport et le stationnement au sein de la commune. En effet, de par sa proximité avec les autres grandes agglomérations de Rhône-Alpes, la commune d'Ambérieu-en-Bugey doit faire face à une forte affluence de travailleurs lyonnais habitant alentours et prenant le train, ce qui induit un trafic dense et une circulation complexe notamment aux heures de pointes.

Ainsi, les grandes infrastructures que sont la gare et l'autoroute, sont un atout pour le territoire mais peuvent aussi être perçues comme un point négatif à l'échelle de la "ville vécue". La commune se retrouve coupée en deux par la voie ferrée et seulement quatre traversées sont actuellement possibles du Nord au Sud. La relative ruralité du territoire fait que les personnes extérieures à la ville n'ont pas d'autres choix que de venir en voiture. La Plaine de l'Ain ne dispose pas de transports en communs et cela peut notamment limiter la mobilité des jeunes et les déplacements des personnes isolées. La gare est importante et à développer mais bien qu'un atout aujourd'hui, elle n'est pas encore suffisamment fiable et est donc à repenser.

1.2 Présentation des stratégies définies ou en cours de définition à l'échelle de la commune

Ambérieu-en-Bugey est également soumis au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du BUCOPA approuvé le 22 novembre 2002 et modifié le 2 février 2012, ainsi qu'à un PLU approuvé par délibération du conseil municipal le 27 février 2012 suite à son annulation en 2010. Ces deux derniers documents sont actuellement en cours de révision et leur date de livraison n'est pas encore connue.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), le SCoT BUCOPA et le schéma de secteur fixent à la ville l'objectif de polariser le développement urbain pour protéger les espaces ruraux voisins d'une vague pavillonnaire trop importante. Ces documents, et notamment le PLU, sont en conformité avec les enjeux déclinés dans les documents d'urbanisme supérieurs. La DTA inscrit Ambérieu-en-Bugey parmi les villes moyennes du territoire qui vont jouer un rôle d'accueil privilégié du développement résidentiel et du développement économique, tout en sachant que la structuration du territoire et l'implantation des services devront y favoriser la performance économique et la qualité de vie des habitants.

1.2.1 Le SCoT BUCOPA

Instauré par la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, le SCoT est à la fois un document d'urbanisme ayant un caractère réglementaire opposable aux PLU, et un projet de territoire. Porté et voté par les élus, il vise à orienter l'évolution du territoire dans une optique de développement durable, et ce dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement. C'est un cadre de référence et de cohérence entre les politiques du territoire. Il exprime un projet de développement et suit les trois grands principes du développement durable.

C'est pourquoi il est important de rappeler les grandes orientations et objectifs de ce document pour le territoire BUCOPA et donc la commune d'Ambérieu-en-Bugey. En voici la synthèse tirée du document d'Orientation et d'Objectifs du BUCOPA pour le premier semestre 2016. (Voir annexe 5 pour plus d'informations).

Grandes thématiques	Sous-thèmes et orientations principales
Valoriser la diversité du territoire avec pour but l'émergence du parti d'aménagement retenu pour la gestion de l'espace du BUCOPA	Trame verte et bleue : valoriser la biodiversité et l'accès aux ressources naturelles
	Trame agricole : affirmer une économie primaire dynamique et diversifié
	Trame urbaine : développer de nouvelles fonctions dans des cadres de vie différenciés au service des usagers du territoire, avec pour enjeu de faire « résonner » les fonctions métropolitaines économiques et résidentielles
Développement résidentiel attractif et adapté aux défis du XXIe siècle	Politique de transports : renforcer l'armature urbaine pour répondre aux besoins de mobilités différenciés
	Territoire et changement climatique : produire un aménagement et un urbanisme durable
	Politique de l'habitat : produire des logements de qualité, diversifiés et accessibles pour valoriser les ambiances et les modes de vie pluriels
Un schéma d'aménagement économique pour valoriser nos savoir-faire et l'innovation, et renforcer le poids économique du BUCOPA	Organiser le développement des activités économiques dans des espaces de qualité
	Promouvoir une agriculture diversifiée créatrice de valeur ajoutée
	Développer la valorisation et l'innovation pour l'exploitation des ressources naturelles
	Structurer l'armature touristique et culturelle au service d'une vocation régionale autour de trois thématiques : 'patrimoine et culture', 'eau et actions associées' et 'montagne et nature'
	Encadrer le développement commercial dans le BUCOPA

1.2.2 Une projection à 10 - 15 ans

L'ensemble des documents d'orientations donnent corps à une vision à dix – quinze ans d'Ambérieu-en-bugey. Cette projection rassemble l'ensemble des objectifs et enjeux du territoire dans un projet global de recomposition urbaine. La majorité des informations recueillies ci-après sont tirées du Pré-PADD pour le PLU d'Ambérieu-en-Bugey soumis à débat d'orientation du 12 décembre 2014. Les objectifs d'Ambérieu sont multiples mais cohérents. Tous s'inscrivent dans une vision d'ensemble à 15 - 30 ans.

Tout d'abord, l'idée serait de créer une nouvelle centralité grâce au transfert de la zone d'activités du triangle, terrain qui possède une grande capacité de reconversion urbaine. Le choix serait de reconvertir le secteur en secteur résidentiel mixte avec des bureaux et des activités commerciales en rez-de-chaussée d'immeubles de logements.

En effet, la mixité de nombreux quartiers de la commune en fait sa richesse. C'est pourquoi il est aussi prévu la création d'un quartier d'affaires et des savoirs dans le secteur de la gare, le maintien de la polarité et des capacités d'accueil d'activités de bureaux et de commerces en rez-de-chaussée dans le centre-ville et le quartier gare notamment ou encore la densification de certains îlots de logements.

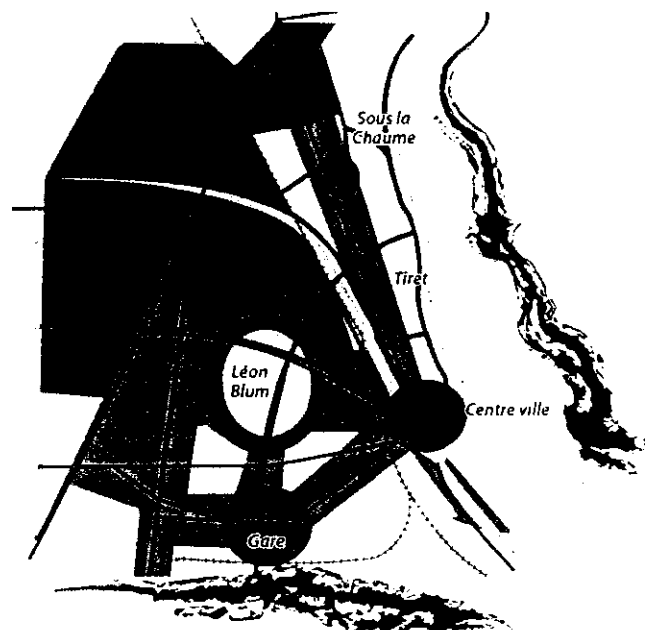
La restauration et la protection du corridor écologique structurant ainsi que la continuité écologique avec le reste de la commune est un enjeu majeur pour la commune pour tendre vers un développement global cohérent et viable. Le quartier de la gare est au cœur de la stratégie avec des projets de renouvellement engagés et un sous-ensemble, sujet de ce dit protocole, en mutation vers un quartier urbain résidentiel mixte. Les boulevards urbains sont également repensés dans ce projet pour des mobilités mixtes intégrant piétons et cycle (voir annexe 6). De 2015 à 2030 les efforts visent surtout trois orientations majeures.

Etendre, aménager et ouvrir au public
les coulées vertes, supports de voies douces et créer les voies
complémentaires pour relier les pôles

Densifier les pôles et
axes urbains existants

Créer la zone artisanale à l'Ouest pour reconvertir le
triangle d'activité en nouvelle centralité résidentielle

En 2030 ou 2040, l'objectif communal est d'avoir restructuré et développé Ambérieu avec un vaste secteur urbain reliant trois pôles proches, des secteurs d'activités plus spécifiquement dédiés aux entreprises au Nord et à l'Ouest de la ville, l'ensemble étant relié par des voies douces ayant désengorgé les axes routiers urbains.



2030 : Une ville structurée

- le long de l'axe Centre-ville / Quartier sous la Chaume
- de la Gare à Léon Blum



2015-2030

- □ ⊗ Densifier les pôles et les axes
- ⊗ Reconvertir le triangle d'activités en centralité résidentielle
- ⊗ Créer la ZA Ouest
- ⊗ Y transférer des entreprises du triangle d'activités,
- ⊗ Etendre, aménager, ouvrir au public les coulées vertes support de voies douces
- Créer les voies douces complémentaires pour relier les pôles

1.2.3 Le PLU et ses annexes

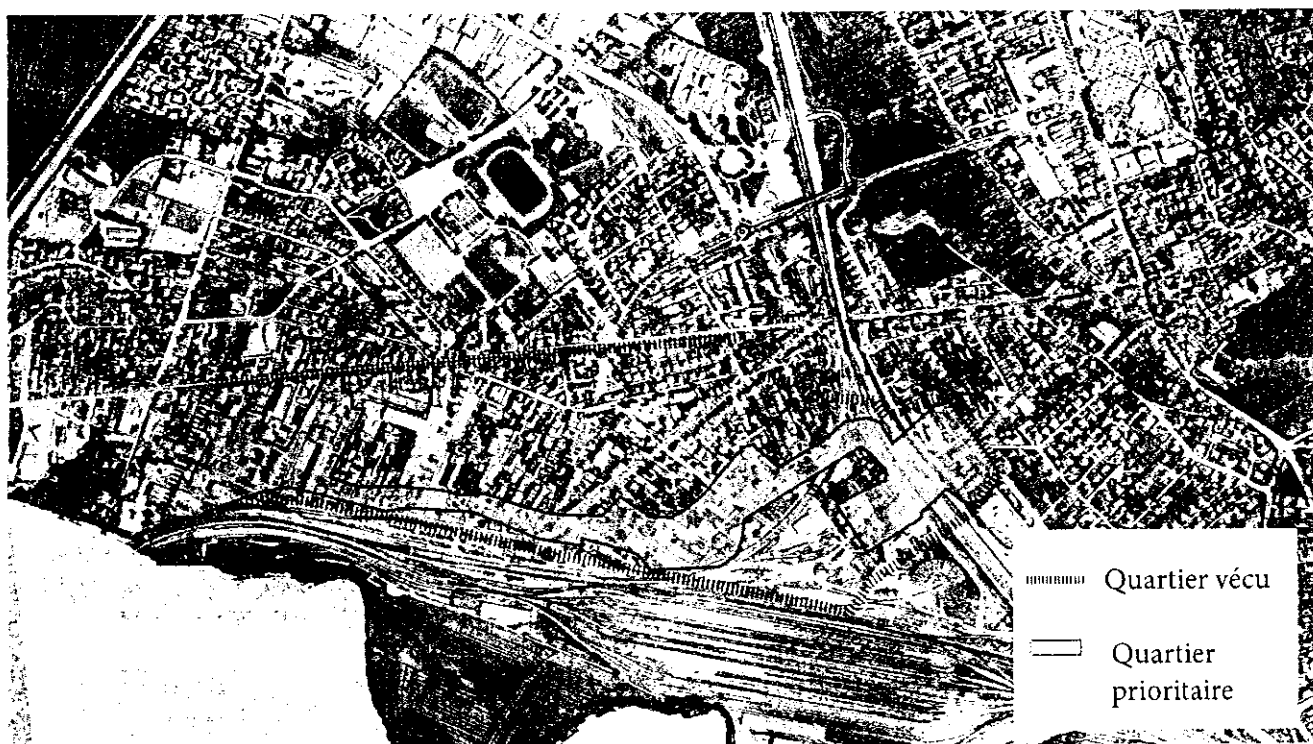
Le Rapport de Présentation du PLU met tout d'abord en lumière les points de travail pour la commune. Ce qui ressort principalement est un besoin de renouvellement, en cours et à mettre en œuvre, qu'il faut effectuer en s'appuyant sur la charpente paysagère existante, en préservant les vues remarquables, en valorisant et rénovant le tissu ancien de caractères. Et c'est aussi proposer une alternative aux pavillons « banaux » pour répondre à la fois aux attentes des habitants tout en consommant moins d'espaces. Ce document fixe ensuite les choix retenus au titre du PADD en terme de zones urbaines et leur classification, la gestion de l'eau et des nappes, d'assainissement ou encore de préservation des espaces naturels.

D'après le PADD, si Ambérieu souhaite devenir un pôle d'intérêt régional, celle-ci doit passer un cap ces prochaines années tant quantitatif que qualitatif pour réunir les fonctions d'une ville à part entière. Le désir est la mise en place d'une réelle mixité d'activités, de population et de fonctions. La ville doit profiter de la pression foncière constatée depuis quelques années sur la ville, pour résoudre des problèmes urbains actuels. Ainsi, la politique communale donne la priorité au renouvellement urbain avec restructuration de plusieurs quartiers, à la gestion environnementale des extensions urbaines prévues, ainsi qu'à l'organisation des liens entre « centralité et déplacements ».

Le PADD s'inscrit au cœur du PLU et donne à Ambérieu l'occasion de s'inscrire dans une logique de développement durable, de projets exemplaires et innovants. Il en fixe la stratégie urbaine ainsi que les politiques à mettre en place. (Voir annexe 7 pour plus d'informations).

Article 2. Quartier d'intervention

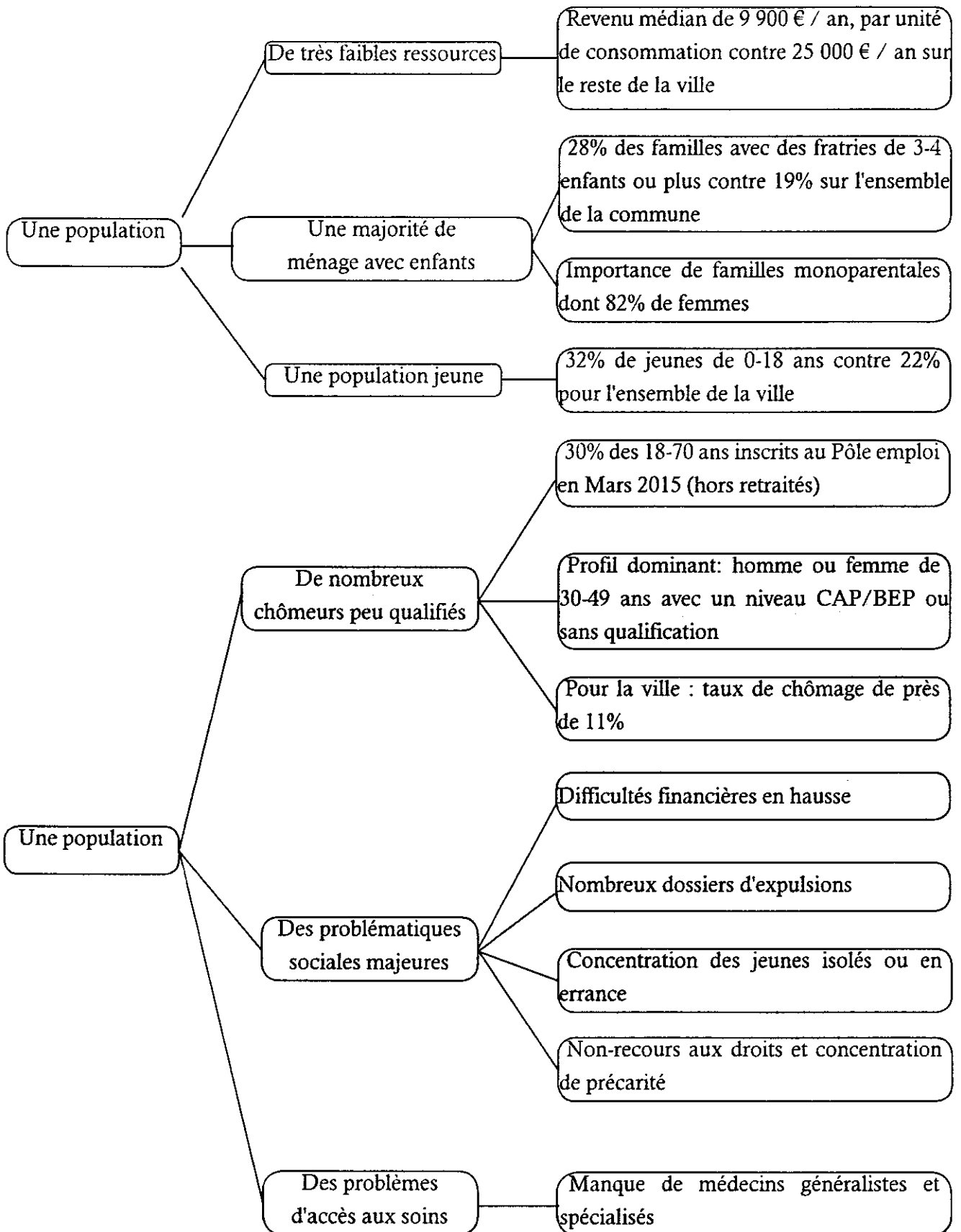
L'action de la politique de la ville porte sur un ensemble urbain et social cohérent prenant en compte tous les aspects de la vie des habitants, ce qui correspond au quartier vécu. Ainsi, les moyens spécifiques à la politique de la ville, les enjeux et objectifs identifiés devront impliquer le quartier vécu, dès lors qu'ils permettent d'agir sur la situation des habitants et associations, situés sur le périmètre proche du quartier, et pouvant bénéficier des financements au titre de l'espace vécu. Pour bien comprendre les enjeux et les objectifs du protocole, un diagnostic général est important. Le propos sera décomposé en deux parties distinctes, un diagnostic social puis un diagnostic urbain. Il est tout de même important de préciser que le diagnostic à venir se base uniquement sur les courbes de l'Albarine et non sur le quartier « vécu » de la gare.



2.1 Diagnostic social

2.1.1 La population du quartier

D'après les données du Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET), le quartier des courbes de l'Albarine compte 765 logements, dont 75% sont des logements sociaux, et 1450 habitants. Au 31 décembre 2014, il regroupe ainsi un tiers des logements sociaux de la ville. Les caractéristiques principales, mais non exhaustives, de la population du quartier prioritaire ont été synthétisées. En voici les résultats.



Au sein de ce quartier se trouve le centre social associatif « le lavoir », actuellement situé place Pierre Sénard. C'est un espace de dynamisme fort du quartier. Il fédère et regroupe les habitants du quartier gare dans son ensemble, propose de nombreuses activités mais surtout écoute et informe. Il est un lien privilégié entre les habitants et la municipalité. C'est notamment le centre social qui supporte et organise le conseil citoyen, ses rassemblements comme ses restitutions.

Il est un atout majeur pour le quartier que ce soit en terme de dynamisme, de vie de quartier ou encore de co-production et de discussions avec la municipalité, et ce dans le cadre du contrat de ville ou aujourd'hui avec le projet de renouvellement urbain.

2.1.2 Quatre sous-ensembles

Le quartier prioritaire est relativement hétérogène, tant dans la composition que dans le profil social des habitants. 4 sous-ensembles peuvent être considérés, correspondant à la répartition des programmes des logements sociaux :



2. Albarine-Sarrail : un profil familial, jeune, avec moins de difficultés économiques

- Forte présence de familles (34% de couples avec enfants et 36% de familles monoparentales)
- La population est relativement jeune (53% des occupants ont entre 0 et 18 ans)

1. Girod de l'Ain-Emery-Sarrail : des profils divers avec une prédominance de personnes seules

- Ménages en majorité composés de personnes seules (42%) et de familles monoparentales (24%).
- 18% des habitants ont plus de 60 ans

4. Noblemaire : une population jeune, familiale concentrant les difficultés économiques

- 47% de T4, forte présence de couples avec enfants (36%)
- 40% des familles avec 3 enfants ou plus, d'où la présence de 46% de 0-18 ans
- 37% des habitants résident dans le même logement depuis plus de 10 ans.
- Concentre les publics avec les plus grandes difficultés financières puisque 41% des ménages ont un revenu fiscal de référence inférieur à 5000€ (2/3 sont en dessous de 10'000€)

3. Dépôt-Margot-Isaac : de jeunes couples et des personnes âgées et/ou seules

- Davantage de personnes seules (44%).
- Secteur qui compte le moins de jeunes (part des plus de 60 ans s'élève notamment à 21%)
- Revenus fiscaux de références sont légèrement au-dessus de la moyenne du quartier prioritaire

2.2 Diagnostic urbain

2.2.1 Atouts et faiblesses

Dans une optique plus urbaine, il apparait un dysfonctionnement global du quartier en termes d'habitat et d'espaces extérieurs. Il possède de ce fait 7 caractéristiques urbaines principales.

Caractéristiques	Avantages / Atouts	Inconvénients et faiblesses
Fracture urbaine		<ul style="list-style-type: none"> - Forte - Quartier prioritaire peu connecté au centre-ville et autres espaces de la ville - Problème du secteur Dépôt-Margot et infrastructures ferroviaires - Dualité communale
Circulations		<ul style="list-style-type: none"> - Peu lisibles - Maillage de voiries non hiérarchisé - Mobilités douces et Transports en communs à développer - Une insécurité ressentie sur certains axes de circulations - problème de la place des piétons sur les axes
Espace central	- Des potentialités fortes de polarité	- Absence
Espaces fonciers	<ul style="list-style-type: none"> - Importants - Propriété de la SNCF 	
Nuisances	Seuls deux sites pollués identifiés sur la commune et donc peu de gros travaux de dépollution à prévoir	Exposition forte de certains périmètres aux risques d'inondations, mouvements de terrains et à certaines nuisances acoustiques dues aux infrastructures routières et ferroviaires.

Caractéristiques	Avantages / Atouts	Inconvénients et faiblesses
Gare SNCF, au plein coeur du quartier prioritaire	<ul style="list-style-type: none"> - Plus de 4 000 voyageurs pendulaires journaliers. - Première gare TER de Rhône-Alpes. - Lien entre Ambérieu-en-Bugey et Lyon en 25 minutes (atout indéniable pour favoriser le développement économique du quartier prioritaire). - Flux de personnes (habitants locaux, communes limitrophes, communauté de communes, extérieurs, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Saturation du stationnement induit dans le quartier par les usagers de la gare en semaine. - Espaces publics dédiés au stationnement, anarchie. - 1 500 véhicules chaque jour, sur un périmètre de 200 mètres autour de la gare. - Commerces et habitants souffrant de cette saturation. - Usagers de la gare non "captés "
Mixité fonctionnelle, équipements et structures contribuant au dynamisme et à la diversité du quartier	<p>L'existant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Police municipale - Centre Action médico-Sociale Précoce (CAMSP) - Centre local d'information et de Coordination Gérologique de la Plaine de l'Ain (CLIC) - Bureau de poste "annexe" - Immeuble destiné aux associations sportives, caritatives, culturelles et sociales - Pôle emploi (déménagement prévu en 2017) et un centre social - Commerces 	<ul style="list-style-type: none"> - Fort déficit. - Quasi exclusivité de logements (sociaux essentiellement). - Manque de services publics - Commerces souvent trop peu qualitatifs, difficultés financières, problématiques de stationnement. - Manque d'équipements et de structures et problèmes de bâtis - Difficultés scolaires
Parc logements	<ul style="list-style-type: none"> - Potentialité importante de densification diversité d'offre de logements 	<ul style="list-style-type: none"> - Offre peu adaptée aux attentes des usagers, futurs notamment - Une mixité fonctionnelle et du parc de logements trop peu qualitative
Visuel du bâti et ressenti	<ul style="list-style-type: none"> - Certains bâtiments de qualité architectural, marque du passé cheminot 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de cohérence architectural - Problème d'esthétisme de certains espaces - Ressenti d'enfermement et d'un bâti minéral dense

2.2.2 Hétérogénéité du parc

Ambérieu possède une urbanisation particulière. En étroite complicité avec la structure paysagère naturelle et l'arrivée du ferroviaire en 1855, les éléments du bâti se sont mis en place de façon éclatée. On note en plus du centre-ville historique, cinq hameaux à la typologie groupée : Tiret, Saint-Germain, Vareilles, Les Allymes et Brévedent. Le bâti est toujours aggloméré autour des deux axes historiques de la ville. Avec la création du quartier gare, le caractère multipolaire s'est accentué. Le bâti est dans ce quartier le fruit d'un remplissage progressif des espaces vides générant un tissu mixte avec des bâtiments de densité très variable, allant du collectif au pavillonnaire. C'est tout de même un tissu qui offre de grands potentiels de densification. Mais le quartier gare s'inscrit directement dans le tissu urbain éclaté et décousu de la ville où le développement a longtemps été opéré au coup par coup. De plus, la porte d'entrée donnant sur le quartier gare pouvant servir à l'image d'Ambérieu et améliorer sa fonctionnalité et son évolution, n'est pour le moment utilisée que comme un carrefour routier. Il ne faut cependant pas mettre de côté les améliorations déjà perçues grâce au renouvellement urbain déjà amorcé dans le quartier et qui, grâce au présent protocole continuera à rehausser l'image de la ville.

Le parc de logements est assez ancien sur l'ensemble de la commune, avec tout de même 2/3 des logements ayant été construits depuis 1975. Les appartements sont pour la plupart plus récents que les maisons de la commune en ayant été construits dans les années 60 - 70. Il apparaît clairement que le parc de logements de la commune et du périmètre du quartier gare est très hétérogène. Une des fortes caractéristiques de ce dernier se trouve être son parc social, correspondant à 75% du parc total du quartier. Ce parc s'appuie sur la forte présence de 4 bailleurs sociaux, bientôt 3 suite à la fusion de deux d'entre eux (Ambérieu Habitat, Dynacité, la Semcoda et ICF Habitat).

Total des logements sociaux sur le quartier : 575

Propriété de Dynacité : 78 logements

Propriété de ICF : 103 logements

Propriété de Ambérieu Habitat: 277 logements

Propriété de SEMCODA : 117 logements

En proportion par rapport au reste de la commune, très peu de nouvelles constructions ont vu le jour dans le périmètre du quartier gare depuis 2000. Ces nouvelles constructions sont essentiellement de l'habitat collectif et individuel.

Pour mieux comprendre le secteur gare et son hétérogénéité, voici une explication des quatre sous-ensembles majeurs appuyant la tendance.

1. Girod de l'Ain-Emery-Sarraïl

- Un bâti hétérogène qui pourrait bénéficier d'une rénovation des façades
- Un espace compris entre deux avenues
- Des logements plus petits (14% de T2 et 60% de T3)

2. Albarine-Sarraïl

- Entrée Ouest du quartier prioritaire
- Des problématiques liées au squat de halls
- Une nécessaire intervention sur le bâti extérieur, peu attractif
- Présence de grands logements (51% de T4 et 18% de T5-T6)

3. Dépôt-Margot-Isaac

- Le secteur du « Dépôt » est isolé et peu accessible. Une partie est de l'autre côté de la route départementale et de la voie de chemin de fer. En rupture avec le reste du quartier prioritaire.
- Le secteur Margot-Isaac est fait de petits immeubles anciennement cheminots. Partie du quartier prioritaire la plus au Nord-Est, davantage tourné vers l'Avenue Salengro et le centre-ville. Tensions avec les habitants des tours Noblemaire voisines.

4. Noblemaire

- Les seuls tours de huit étages de la ville. Elles ont une image très négative pour la population
- Espace se situant au milieu du quartier prioritaire, à proximité du projet Sémard, de la Gare.
- Même si certaines façades ont été rénovées, l'intérieur des habitations est dégradé. Il est complexe d'intervenir du fait de l'amiante.
- Une majorité de grands logements (47% de T4) aux loyers très bas.

Il est important de noter que trois projets de renouvellement urbain sont actuellement en cours sur le quartier des Courbes de l'Albarine.

- 78 Avenue Sarrail avec la création de 4 PLAI, 12 PLUS et 36 logements en accession à la propriété AST groupe
- "Gaïa" et la mise en place de 41 logements sociaux (Ambérieu Habitat et Dynacité) avec 11 PLAI, 24 PLUS et 5PLS
- Avenue Salengro avec le projet "Les Charmilles" par la Semcoda avec 12 PLAI, 37 PLUS et 5PLS

2.2.3 Vision stratégique et perspectives des bailleurs sociaux

Le parc social représente 75% des logements du quartier prioritaire. De ce fait, les bailleurs sociaux ont un rôle primordial dans la définition de la politique d'amélioration de l'habitat et des logements. Chacun d'eux possède un capital au sein de ce parc mais tous n'ont pas encore une vision stratégique pour ce dernier. La Semcoda prévoit un projet de de réhabilitation mais cela de manière autonome. ICF Habitat suit le même schéma avec un projet de réhabilitation aujourd'hui en attente. Le bailleur de la SNCF possède néanmoins une réserve foncière importante rue Maurice Margot et y a la volonté de construire un locatif destiné à des catégories socio-professionnelles plus élevées dans l'optique de participer à la dynamique de mixité fonctionnelle.

Enfin, le bailleur Dynacité possède, jusqu'au 31 décembre 2016, un parc de 80 logements dont la plupart ont été acquis récemment. À partir du 1 janvier 2017, Dynacité fusionnera avec le bailleur municipal Ambérieu Habitat. Suite à cela, il deviendra le bailleur majoritaire sur le quartier prioritaire, avec 62% du parc locatif social. Compte tenu de ces deux facteurs, et afin de définir sa stratégie patrimoniale, ce bailleur souhaite approfondir la connaissance de son parc actuel et du parc locatif récupéré suite à la fusion avec Ambérieu Habitat. Cela fera l'objet d'une étude citée dans ce dit protocole et la vision prospective de Dynacité pourra ainsi être établie, en tenant compte du projet urbain à définir.

2.2.4 Cadre de vie, fonction urbaine et espaces publics

Le quartier prioritaire est constitué d'îlots dont certains sont isolés géographiquement et de certains espaces dits « sensibles ». Les habitants et commerçants évoquent un sentiment d'insécurité engendré notamment par des problèmes de squat de parties communes ou chaufferies, de deals en pieds d'immeubles, de nuisances dans les transports en commun et d'occupations intempestives de l'espace public (notamment aux abords de la gare). Ces phénomènes dits de « petite délinquance et incivilités » sont pourtant particulièrement marquant puisqu'ils sont relativement récents et de plus en plus importants et visibles. (Voir annexe 8)

Le quartier prioritaire n'est pas un lieu de vie à proprement parlé, en particulier du fait de l'absence de lieux de rencontres. C'est un quartier où la mixité sociale est très peu présente. Les espaces publics y sont peu représentés et souvent peu qualitatifs, si existants. Le quartier ne possède pas de réelle fonction urbaine, de lieu de vie ou d'échanges majeurs. Il ne dispose pas d'une réelle identité. Enfin, le manque de passages et d'aération visuelle dans le bâti donnent une impression de forte urbanisation aux habitants. Ce sentiment est amplifié par la forte hétérogénéité de hauteurs de bâti et la faible présence végétale.

En ce qui concerne les équipements et services, une certaine désertification est présente sur le quartier. Plusieurs écoles sont présentes, ainsi que quelques commerces de bouche mais ces derniers ne sont pas assez qualitatifs. On note donc un manque d'équipements commerciaux, dédiés à la petite enfance et jeunes, de santé ou encore d'accueil de personnes âgées. C'est pourquoi la mixité fonctionnelle est un point nécessaire à développer sur le périmètre des Courbes de l'Albarine ou du moins sur le quartier gare.



Article 3. Un diagnostic partagé

3.1 Des ateliers urbains pour permettre la coproduction

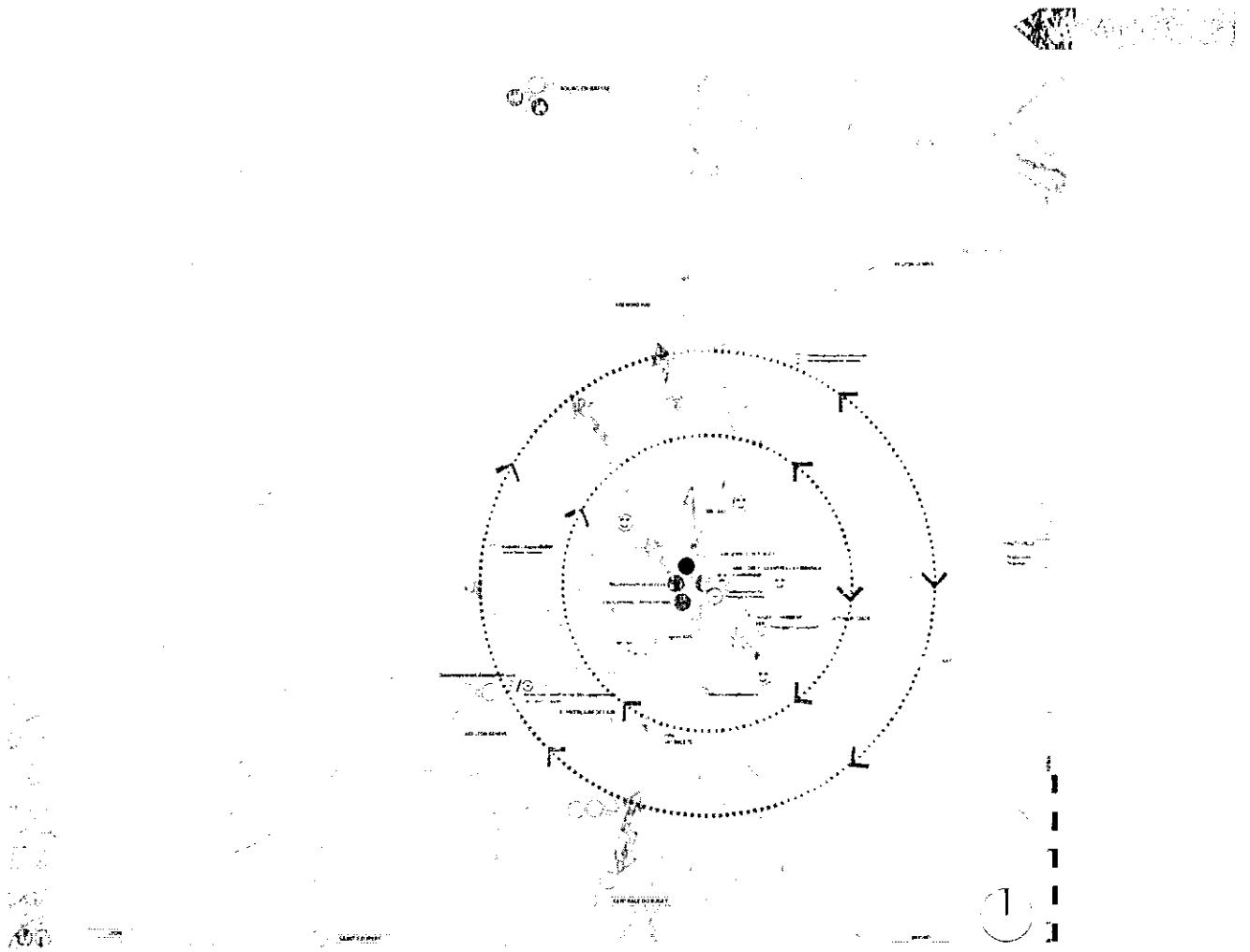
Afin de construire une vision partagée entre les institutions, partenaires, acteurs locaux et habitants, trois ateliers de travail ont été mis en oeuvre. Ils ont été menés de concert, et en partenariat, par les bureaux d'études « récipro-cité » et « passagers des villes », AMO accompagnant la démarche de rédaction du protocole. Nous avons souhaité avoir une double AMO social et urbaine, afin de construire une vision intégrée dès le début du protocole. À ces ateliers ont été présents des membres du conseil citoyen mais également des élus et des acteurs majeurs impliqués dans le projet de renouvellement urbain des « courbes de l'Albarine » (voir annexe 9 pour plus d'informations). L'objectif de ces ateliers était de confirmer les pôles de priorités et de les expliciter de manière partagée.

Les ateliers ont été organisés sur deux jours avec un thème par atelier. Le premier atelier a été centré sur « le rôle du quartier dans les dynamiques du territoire », le second sur « la centralité et la polarité » et le dernier sur la question d'« habiter les courbes de l'Albarine ». Ils ont permis à chacun de s'exprimer librement sur le quartier et la ville, de questionner dans une vision « prospective » les polarités existantes ou en devenir aux différentes échelles du territoire ainsi que leur impact en terme de programmation pour le quartier. L'idée était aussi de venir s'interroger sur les fonctionnements et dysfonctionnements du quartier dans le quotidien de ses habitants et de ses usagers.

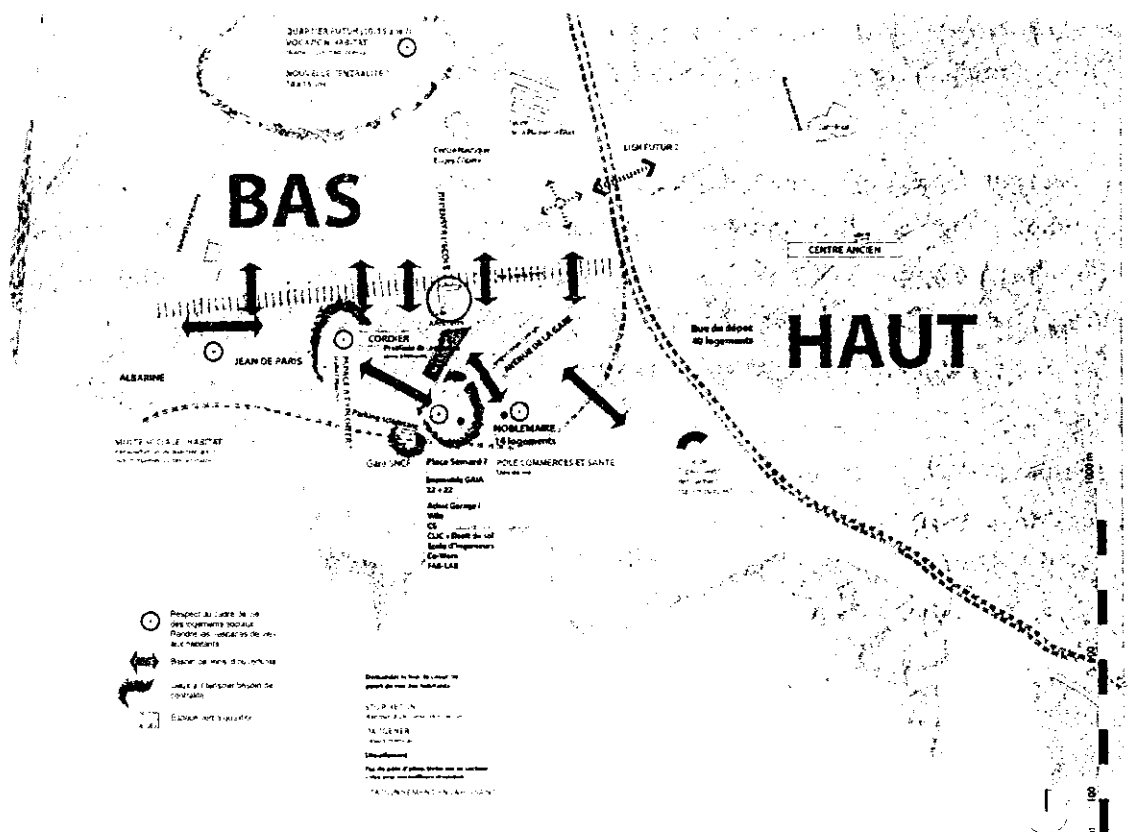
C'est alors qu'au fil de ces ateliers a été construit un diagnostic complet du territoire où la parole des habitants s'est fait entendre. Tout d'abord, le quartier gare est représenté comme un véritable point de convergence entre Genève, Lyon et Bourg-en-Bresse. La ruralité du territoire est évoquée comme une source du caractère indispensable à l'usage de la voiture. La ville est dite peu esthétique mais où « il y fait bon vivre » et où si l'on prend de les chercher se trouvent de « beaux endroits ».

Le caractère juridique des limites du quartier des courbes de l'Albarine a été vérifié. Celui-ci n'est pas connu en tant que tel et les habitants se considèrent habitants du « quartier gare », le quartier vécu. La forte dichotomie entre le centre-ville et le quartier gare a été fortement mentionnée, notamment en les nommant respectivement « la ville haute » et « la ville basse ». Le quartier de par sa fracture créée par la voie ferrée est perçu comme une entité isolée du reste de la commune.

Un sentiment fort qui a surgit est celui du « tout béton », il y a ainsi un très fort regret du « faible végétal » présent dans le quartier. La sensation est amplifiée par le problème du stationnement. Beaucoup de personnes se sentent alors délaissées, « coincées » ou encore seule dans ce quartier où la communication avec le reste de la ville est mis en avant.



La commune possède certaines fonctions de centralité grâce à ses équipements, mais certains participants ont relevé une tension de l'offre médico-sociale, devenue insuffisante du fait du développement démographique local. Le besoin d'équipements a aussi été évoqué et notamment la création d'une médiathèque ou d'une mairie annexe dans le quartier.



La place Sémard est considérée par une majorité comme trop petite, excentrée, sans issues et exclusivement dédiée au stationnement. Elle ne fait alors pas consensus en tant que centralité du quartier tout en sachant que des équipements importants s'y trouvent. C'est un lieu important pour les habitants, en particulier pour les personnes âgées qui aimeraient une maison de santé.

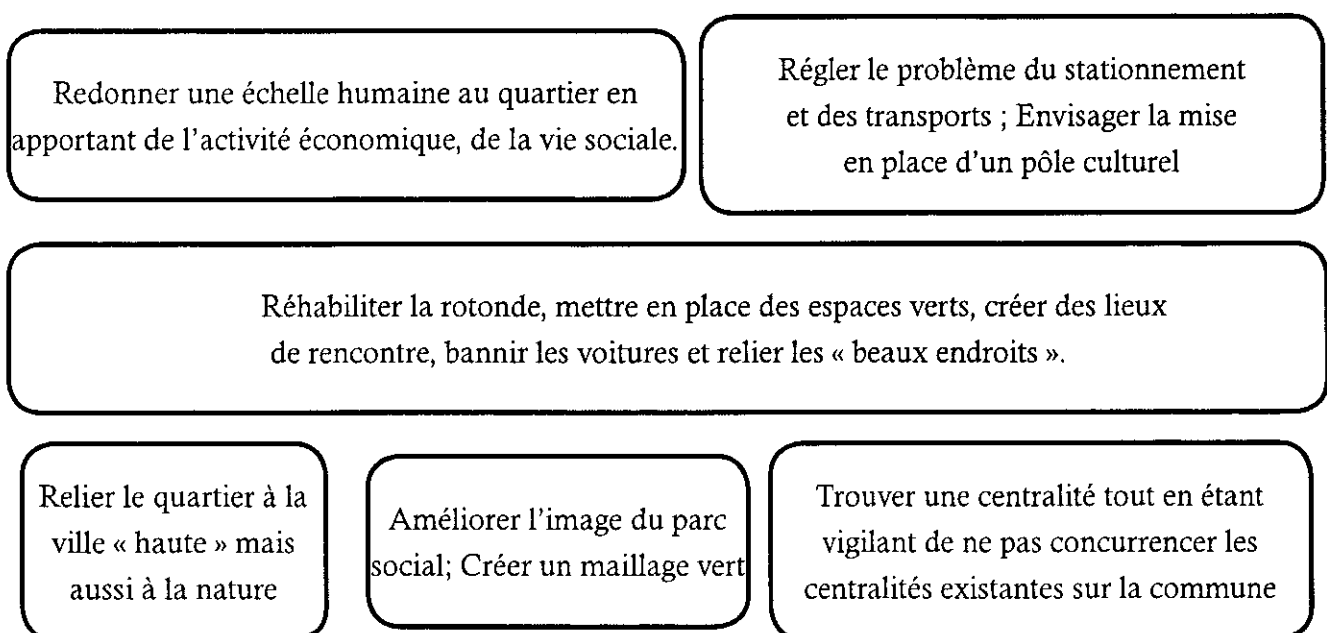
L'espace Cordier a été qualifié de lieu emblématique et d'espace de centralité possible. Cet emplacement est ressorti comme un lieu favorable pour créer des connexions entre les différents sous-ensembles du quartier-gare. C'est ainsi que la création d'un « cœur de quartier » et non de « ville » est ressortie comme une priorité, ainsi que la mise en place d'espaces extérieurs en communs. Un cœur de ville a tout de même été évoqué au niveau de la « frontière » sur le chemin du dépôt.

La gare quant à elle, apparaît aujourd'hui seulement comme un lieu de passage de transit et de nuisances qui génère du stationnement et envahit l'espace public. « On consomme et on jette cet espace », sans y prêter attention ou se l'approprier. Rien n'est fait pour tenter de capter les usagers de la gare qui n'ont alors que peu ou pas de raisons de s'arrêter. La gare est évoquée comme un élément étranger, extérieur au quartier et nuisible à leur vie quotidienne. Cela pose la question de savoir comment l'intégrer comme un élément à part entière du quartier pour les habitants.

Un listing des points faibles et des points forts du quartier a été produit et a permis de poser sur fond de carte les idées de l'ensemble des acteurs. (Voir annexe 10 pour plus d'informations)

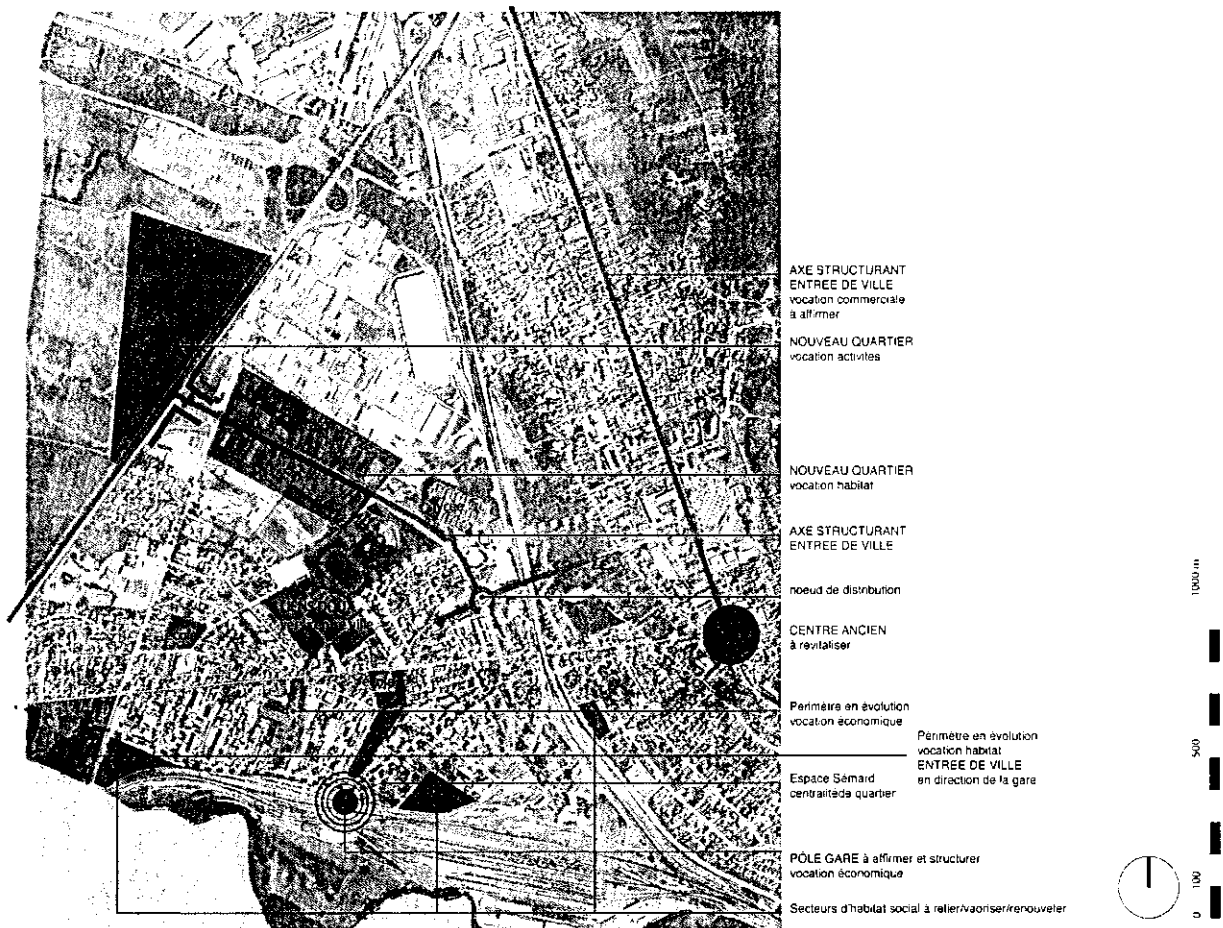
3.2 Une vision prospective du quartier

Aujourd'hui, il y a une impression de « coquille vide du quartier », où il y a peu de vie. Il manque des lieux pour pouvoir faire des activités, créer des liens et rencontrer ses voisins. C'est pourquoi, au cours des ateliers, une vision à 20 – 30 ans a été exprimée.



Dans cette vision, une place important a été donné au problématiques de stationnement et de transports. Il faut améliorer l'accès aux services et aux commerces sur l'ensemble de la commune. La priorité à 10-15 ans est de régler le problème du stationnement sans quoi rien ne sera possible. Il faut tout de même ne pas oublier la réalité de la ruralité du territoire ainsi que les modes de vie et d'usages de ses habitants en matière de transports et attention à l'argument géographique lorsque l'on parle de besoins. C'est une question de distance mais aussi de moyens.

Les enjeux majeurs et les envies pour le quartier, relevés au cours de ces trois ateliers de travail, sont nombreux. En voici un résumé. (Voir annexe 11)



Article 4. Orientations poursuivies dans le quartier prioritaire d'après les documents cadres

4.1 Orientations de développement de la communauté de communes et de la Ville

4.1.1 Le SCoT BUCOPA

Le SCoT BuCoPa est en cours de révision. Dans sa version du 27 octobre 2015, le pré-document d'orientations et d'objectifs (D.O.O) prévoit de renforcer le pôle d'Ambérieu-en-Bugey, cœur du BUCOPA, pour en faire un pôle « structurant de rayonnement régional ».

Déjà point nodal du réseau de pôles du BuCoPa, et à l'articulation des dynamiques économiques régionales, le développement privilégié de l'agglomération ambarroise concourt à l'irrigation et au renforcement global du rayonnement du territoire. Cela se traduit notamment par une programmation volontariste en matière d'habitat, de mobilité, d'équipements, de commerce et de services structurants, ainsi que de développement et de diversification économique. Le SCoT propose dans cette optique deux orientations stratégiques.

- « Organiser le développement des activités économiques dans des espaces de qualité »

ACTION 1 du SCoT - valoriser et développer les activités tertiaires productives dans le tissu urbain : Le quartier d'affaires et des savoirs du pôle-gare d'Ambérieu en Bugey

- « Développer de nouvelles fonctions dans des cadres de vie différenciés et au service des usages du territoire »

ACTION 3 du SCoT - asseoir le rayonnement d'Ambérieu en Bugey avec une stratégie de réorganisation autour du pôle gare visant à redessiner une nouvelle centralité structurante.

Ces intentions sont retenues dans le Contrat de Plan Etat-Région, au travers de différents projets dont des projets sur l'îlot Bravet et le secteur de la gare qui seront ci-après nommés « pôle multimodal » et « quartier des Savoirs » et dont les actions tenteront de répondre aux orientations proposées. Les projets seront ci-après décrits séparément.

4.1.2 Le PLH

Le PLH de la CCPA, acté en 2012, est un document cadre dont les enjeux principaux, sur dix ans, sont au nombre de quatre. Il vise à proposer une offre d'habitat nouvelle, attractive et durable répondant à l'importance et à la diversité des besoins locaux de logements. Ces enjeux sont donc les suivants :

- Organiser le développement des objectifs de production de logements nécessaire pour assurer les réponses aux besoins de logements, dans un espace d'habitat durable articulée avec l'offre d'emploi, urbaine et de transport.
- Organiser les conditions pour permettre le développement d'une offre de logements plus diversifiée et surtout plus accessible aux ménages ayant des niveaux de revenus modestes.
- Assurer la valorisation du parc existant pour renforcer l'attractivité globale du territoire. La poursuite de la modernisation doit permettre de répondre à la fois aux questions d'accessibilité, d'adaptabilité et de performance énergétique des logements.
- Garantir le droit au logement pour tous, enjeu solidaire du PLH

La réussite du PLH repose en partie sur les conditions de pilotage mises en place par la CCPA, ainsi que de la mise en cohérence de l'ensemble des politiques d'habitat. Cela impacte donc directement le PRU qui doit se baser sur ce document cadre. Il doit notamment suivre les règles en termes de mobilisation des acteurs du projet urbain. Cela implique alors de bien comprendre et déterminer les rôles et responsabilités de ces derniers, ainsi que les possibilités de mutualisation de leurs moyens techniques et financiers.

Les perspectives de développement du PLH en 2012, pour Ambérieu-en-Bugey, peuvent être résumées de la manière suivante :

Bilan	Objectifs
Total de logements sociaux en 2011 sur l'ensemble de la commune: 1629	Total de logements à produire d'ici 2020 : 2489
Total de logements sociaux en 2016 sur le périmètre du quartier gare : 575	Nombre de logements neufs à construire d'ici 2020 : 2240
Total de logements vacants à récupérer en 2012 : 249	Dont 496 logements sociaux
	Dont 299 logements d'accession sociale

Le PRU doit ainsi prendre en compte les grandes orientations du PLH tout en gardant à l'esprit que celui-ci est en bilan à mi-parcours. Ces dernières, au nombre de cinq, sont les suivantes :

- Organiser et maîtriser la croissance de l'habitat dans un espace de développement durable
- Développer une offre de logements diversifiée et accessible qui réponde à la diversité des besoins
- Assurer la modernisation du parc de logements existant tant privé que social
- Répondre aux besoins spécifiques en matières de logement
- Organiser les conditions de mise en œuvre et de suivi des actions du PLH

4.1.3 PLU et OAP

4.1.3.1 *Les orientations du PLU*

Le PLU d'Ambérieu-en-Bugey développe des orientations précises quant au quartier de la gare, dont le quartier des « courbes de l'Albarine » fait partie intégrante. L'objectif du PLU sur ce quartier, considéré valable encore aujourd'hui bien qu'en révision, est de renforcer la polarité en gardant l'esprit propre au quartier, tout en repensant la qualité. En ce qui concerne la trame viaire, il préconise de combiner plusieurs solutions afin de faciliter une intermodalité des transports. Ces orientations sont une montée en puissance du Transport en communs actuel, une amélioration des cadences, un aménagement des voies en voies douces, sécurisées et agréables, et pour finir une amélioration de la perméabilité du réseau de voiries.

Pour ce qui est de la trame douce, Ambérieu est face à un problème technique, car la mise en place d'une trame douce décalée par rapport aux voies circulantes y est très difficile à appliquer. Ainsi, la trame tracée devra emprunter les voies existantes. Une orientation pour palier à ce problème est notamment la mise en place d'une voie douce traversant le secteur HLM au lieu-dit la Pérouse, permettant de connecter deux axes importants de déplacements. Le PLU préconise néanmoins la mise en place d'aménagements plus conséquents à long terme pour permettre un réseau futur structuré et complet. Les formes urbaines préconisées et le type d'habitat souhaité, est celui d'un habitat dense dans l'optique de reconstruire un front bâti de qualité, avec un alignement et une continuité repensée.

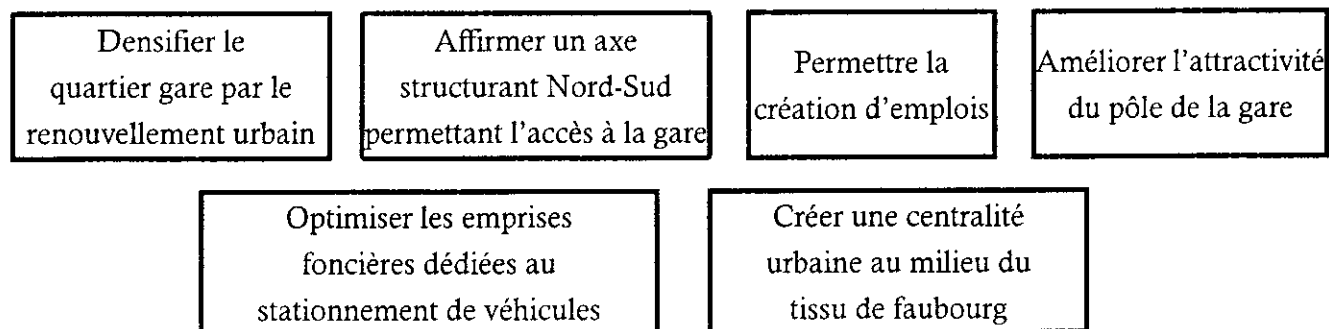
Le but du PLU est ici de renforcer la morphologie urbaine de ce quartier pour en conforter la polarité, la mixité des fonctions, la bonne desserte en Transports en communs ainsi que la mise en conformité énergétique des constructions.

4.1.3.2 *La mise en place d'OAP*

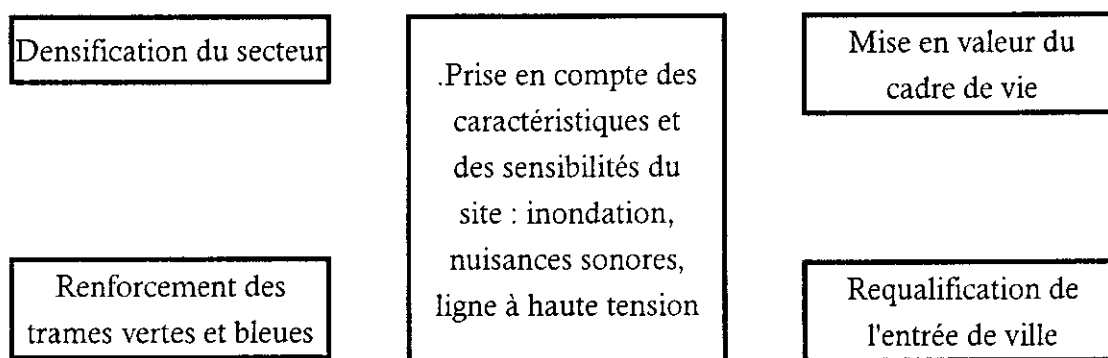
Dans le cadre de la révision du PLU, deux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) principales ont été élaborées sur le secteur gare. Celles-ci nous fournissent déjà des éléments de contexte, des objectifs urbains et également des principes d'aménagement. Ces OAP mises en place en 2015 sont l'OAP "Jean de Paris" et l'OAP "îlot Bravet". Elles constituent l'une des pièces constitutives du dossier de PLU à venir et expose la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs et ce quels qu'ils soient.

L'OAP "îlot Bravet" se trouve à proximité de la gare. C'est un espace stratégique pour le développement de la ville. Aujourd'hui se sont essentiellement des hangars désaffectés de l'entreprise CORDIER qui s'y trouvent. Il correspond à une assiette foncière importante, marque d'un délaissé urbain conséquent, et dont la rue carrossable est essentiellement utilisée pour le stationnement.

Les objectifs sur cette OAP sont au nombre de six et visent à faire de cet espace un lieu essentiellement d'activités économiques (services, commerces, bureaux), de logements (70 à 90) et d'accueil d'équipements pour le quartier. (Voir annexes 12, 13 et 14).



En ce qui concerne l'OAP "Jean de Paris", le site est situé en entrée de ville au Sud-Ouest de la commune. Avec une position stratégique, c'est un espace privilégié de densification urbaine. Elle concerne le site du centre Technique municipal qui englobe les anciens abattoirs, proche de la gare, et possède une qualité urbaine et architecturale de faible qualité. Une grande partie du secteur est classé en secteur à hauts risques d'inondation en raison du passage de la rivière de l'Albarine au Sud. Les objectifs de cette OAP sont au nombre de cinq dans le but de créer 220 à 270 logements sur la partie du secteur exposée à des aléas moyens permettant une utilisation du sol, ainsi que l'aménagement d'un parc aux abords de l'Albarine qui correspond à la zone d'aléas forts.



En parallèle le PLU prévoit, via l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Jean de Paris », la requalification de l'entrée de ville par la création d'une voie nouvelle permettant l'accès direct à l'avenue Général Sarrail. Ainsi, comme précédemment explicitées, les principales actions prévues sont :

- Actions**
- Création de 220 à 270 logements
 - Aménagement d'un parc paysager incluant un mail dédié aux modes actifs (avec mise en valeur des abords de la rivière Albarine).

4.1.4 CPER

4.1.4.1 Pôle multimodal

Ce projet est actuellement travaillé par la SNCF (Gare et Connexions et EFIA) et la Ville d'Ambérieu-en-Bugey, qui en est le maître d'ouvrage. Ce travail est fait en partenariat avec la CCPA, la Caisse des dépôts ainsi que la SNCF et ses filiales. L'aménagement prévue et imaginée du quartier intégrera les équipements liés aux transports et aux interconnexions usagers afin d'amplifier l'atout que constitue cette première gare TER du Département qui met Lyon à moins de 30 minutes, (voir Annexe 15 pour plus d'informations).

Actions

- Développer l'offre de stationnement et organiser le rabattement sur la Gare : création d'un parking silo pour la Gare et création d'un parc-relais à l'entrée Sud-Ouest
- Optimiser l'intermodalité bus/vélo, aménagements des abords de la gare pour faciliter les changements de modes (agrandissement des locaux vélo sécurisés, aménagement des cheminements entre les différents modes proximité aux quais des parkings relais et/ou vélo, quais de bus,)
- Reconfigurer le maillage viaire du quartier Gare avec de nouvelles liaisons inter-quartiers favorisant les modes doux dans un contexte paysager et de déplacements sécurisés
- Intensifier le tissu urbain à proximité de la gare TER et des arrêts de transports collectifs organisant le rabattement sur celle-ci, ainsi que dans le centre-ville d'Ambérieu
- Favoriser la desserte et l'efficacité des transports en commun (O.A.P. Déplacements) : faciliter leur accès depuis l'entrée Sud-Ouest, depuis la rue Bravet et par le bouclage modes doux de l'avenue Léon Blum sur l'avenue Roger Salengro (acquisition foncière en cours)

4.1.4.2 Quartier des Savoirs

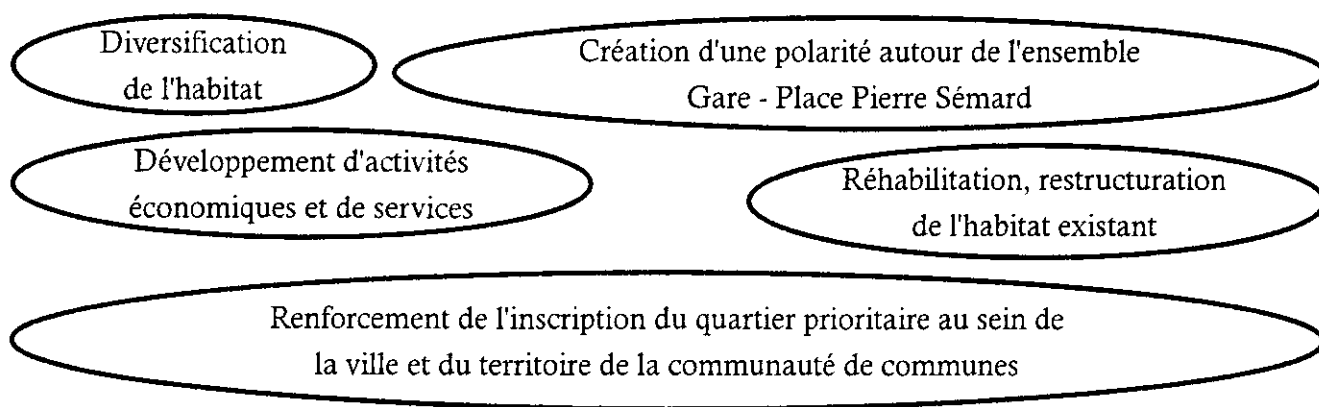
La réalisation de cette opération d'aménagement, dont la CCPA est le maître d'ouvrage, doit permettre à court, moyen et long terme, l'accueil d'activités économiques tertiaires et productives autour d'une programmation particulière. Celle-ci est effectuée en partenariat avec la ville d'Ambérieu-en-Bugey, la Chambre de Commerce et de l'Industrie et la Caisse des dépôts. Les études précédemment explicitées dans l'article 2 amènent aux actions suivantes, inscrites dans la programmation économique visée (voir annexe 16 pour plus d'informations) :

Actions

- Créer un quartier d'affaires mixte appelé "quartier des savoirs" autour de la gare TER d'Ambérieu, qui comprend notamment l'accueil de l'école d'ingénieurs ECAM, espaces de séminaires, d'un espace de co-working et d'un FabLab. En se basant sur les exemples d'Alimentec à Bourg-en-Bresse et de la Plastic Vallée à Oyonnax, ce projet vise à se spécialiser dans certains domaines spécifiques en allant de l'offre universitaire, aux emplois en passant par les services nécessaires, projet de filière soutenu par la Chambre de commerce et de l'industrie.
- Reconquérir la friche industrielle « Bravet » pour restructurer cet espace avec la création, sur 3 îlots, d'un quartier d'affaires (services, bureaux, commerces, 70 à 90 logements)
- Diversifier et développer l'offre résidentielle pour renforcer la proximité entre populations, emplois et transports collectifs massifiés
- Inciter au maintien du commerce de proximité et à la densification de l'offre sur des linéaires en cours de définition, avec la mise en place de dispositions réglementaires interdisant sur ces secteurs le changement de destination pouvant porter atteinte au maintien de la diversité du commerce et de l'artisanat de proximité.

4.2 Orientations stratégiques du contrat de ville

Le contrat de ville d'Ambérieu-en-Bugey se focalise sur le quartier prioritaire des courbes de l'Albarine. L'enjeu de ce pilier urbain est de revaloriser le quartier pour accroître son attractivité. De ce fait, il s'inscrit, complète et renforce les orientations et engagements de droit commun présentés ci-dessous (Scot, projets communautaires et municipaux, projets retenus au titre du CPER). Le quartier prioritaire est, comme déjà mentionné, bien situé et dispose de l'atout de la gare SNCF. Il a donc un très fort potentiel de développement, dans une des agglomérations les plus dynamiques de la région. Il a vocation à devenir, à horizon 2030, un pôle structurant à l'échelle de la communauté de communes, du Département voire de la Région. Pour cela, le Contrat de Ville et les politiques publiques de droit commun devront agir sur de nombreux points stratégiques.



Les orientations stratégiques du Contrat de Ville se déclinent dans des domaines très diverses, reflétant toutes les particularités d'une ville et d'un quartier, dont les points à retenir sont repris ci-après.

4.2.1 Vie de quartier

Depuis plusieurs années, le quartier dit de la Gare a une image de plus en plus négative qu'il cultive, malgré lui. Cela est encore plus vrai pour le quartier prioritaire des Courbes de l'Albarine. Cette partie de la ville n'attire que peu ou pas les autres habitants d'Ambérieu-en-Bugey. Le quartier est perçu comme un espace de passage notamment du fait de la gare SNCF. La très grande majorité des personnes extérieures viennent sur le quartier prioritaire pour prendre le train et ne participent/bénéficient que très peu de la vie de quartier. L'utilisation massive voire abusive de l'offre de stationnement en journée est un frein au développement d'une vie de quartier cohérente, et elle semble se détériorer depuis quelques années.

Enjeux

- Maintenir et développer la mixité fonctionnelle

Objectifs

- Renforcer la présence de commerces, de services publics et de services de proximité

4.2.2 Cadre urbain et cadre de vie

Le renouvellement du cadre de vie et du cadre urbain vise à améliorer le fonctionnement urbain des quartiers et offrir un cadre de vie de qualité aux habitants et usagers. Il contribue à inscrire le quartier prioritaire dans la dynamique de la ville et du territoire de la Plaine de l'Ain en renforçant leur attractivité (résidentielle, économique, etc.). La restructuration du cadre urbain du quartier prioritaire apparaît comme primordiale pour améliorer le cadre de vie des habitants tout en accroissant l'attrait de ce dernier. Plusieurs types d'interventions sont prévus afin de concourir à cette amélioration : la morphologie et la structuration urbaine, le bâti, la voirie, les places, la banalisation urbaine, les espaces verts et espaces de jeux, le stationnement, les circulations, les flux, les déchets et encombrants.

Enjeux

- Redynamiser le quartier et son attractivité
- Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et garder l'esprit du quartier

Objectifs

- Avoir une meilleure qualité urbaine et développer des espaces de jeux, de vie et de rencontres conviviaux
- Renouveler le cadre urbain en intervenant sur la morphologie et la structuration urbaine pour ouvrir le quartier et le reconnecter à la ville

4.2.3 Développement économique

La Ville d'Ambérieu-en-Bugey et la CCPA ont des projets de développement économique sur le quartier prioritaire et/ou à proximité directe. Vue ces projets, il a semblé pertinent de travailler la thématique du développement économique au sein du pilier urbain, afin d'avoir une approche intégrée. Le développement économique, au sein et à proximité du quartier prioritaire, doit permettre de rendre cette partie de la ville plus attractive pour les travailleurs et employeurs ambarrois et extérieurs. En effet, Ambérieu fait partie des principaux pôles d'emplois du département de l'Ain, avec un peu plus de 7 700 emplois représentant 4% des emplois du département. Le nombre d'emplois sur place est en constante augmentation avec un rythme de croissance accentué depuis 1999. Ainsi, le ratio emploi / actif de la commune est supérieure aux moyennes locales, en étant de 1.3 emplois pour 1 actif en 2010.

Le secteur tertiaire correspond au plus grand pourvoyeur d'emplois du territoire avec plus de 80% des emplois actuels. Les transports et services représentant 3 330 emplois et l'éducation, l'administration et la santé représentant 3 000 emplois. Le secteur de l'industrie de son côté progresse encore avec actuellement 34 établissements actifs.

Il faut également retenir qu'Ambérieu constitue le troisième pôle commercial du département de l'Ain avec une zone d'attraction qui regroupe environ 31 000 ménages, soit 12 % des ménages du département, une offre qui s'appuie sur une surface totale de 46 000 m² avec de multiples cellules commerciales réparties sur le territoire. Les grands zones d'activité représentent près de 95 hectares sur le territoire communal. On y compte le triangle d'activités, la ZA "en point-boeuf" correspondant à une zone mixte, la zone tertiaire d'En Pragnat Nord à dominante sanitaire et sociale et pour finir la zone commerciale de la Porte du Bugey qui sera complétée dans les années à venir par un projet de zone communautaire de 30 à 40 hectares.

Enjeux

- Recréer de l'attractivité économique
- Repenser les aménagements en fonction des problématiques propre à chaque secteur
 - Prendre en compte le rythme des migrations pendulaires

Objectifs

- Soutenir les projets de développement économique afin de veiller à ce qu'il bénéficie également aux habitants du quartier prioritaire
- Créer une centralité urbaine au cœur du tissu de faubourg et développer la mixité des activités

Article 5. Enjeux et premiers objectifs opérationnels en matière de renouvellement urbain appliqués au quartier prioritaire

Le Projet de Renouvellement Urbain, sujet de ce dit protocole, s'inscrit dans la politique de la ville d'Ambérieu, dans les attentes du PLU et du SCoT BUCOPA et du contrat de ville dont les grands enjeux visent à articuler le renouvellement urbain avec les dimensions sociales et économiques afin de permettre au quartier prioritaire de retrouver une attractivité nouvelle. Il est mené par la CCPA, en tant que maître d'ouvrage, en partenariat avec la ville, l'Etat, la Caisse des Dépôts, la Région, le Département, la CAF et les bailleurs sociaux. Il vise à répondre aux enjeux généraux et spécifiques de la ville, et notamment du quartier prioritaire inscrit au titre de l'ANRU. Ainsi, le projet de renouvellement du quartier des courbes de l'Albarine est une opportunité unique de résoudre une équation urbaine à toutes les échelles. Il faudra pour cela utiliser la superposition des activités présentes, supports du vivre ensemble tant attendu du quartier, pour mener à bien le projet.

5.1 Les Courbes de l'Albarine dans l'équilibre communal et intercommunal

Pour assurer la cohérence du projet de renouvellement urbain, il est nécessaire de le situer et d'insérer toutes les réflexions dans leur contexte territorial au sens large. C'est pourquoi ce premier enjeu peut être découpé et décliné de la manière suivante.

5.1.1 Définir une stratégie en matière d'habitat

5.1.1.1 Rendre le parc social plus attractif

Le projet de renouvellement urbain doit apporter une amélioration du confort, de la sécurité, de la fonctionnalité et une revalorisation des logements pour les habitants dans une vision globale. Une nouvelle ambition énergétique devra être définie, ainsi qu'un travail d'amélioration de l'intérieur des logements et un travail des façades et pieds d'immeubles, pour favoriser l'émergence d'un cadre de vie agréable et serein. Ces réflexions seront menées en fonction des enjeux définis sur chacun des secteurs d'habitat. Pour un projet plus durable, le travail s'effectuera en étroite collaboration avec les habitants, afin d'assurer leur adaptation aux usages réels et de réduire les risques de dégradations.

5.1.1.2 Développer l'offre d'habitat privé

Hormis les trois projets présentés (p23), l'offre d'habitat social sur le quartier prioritaire ne devrait pas être d'avantage développée. Dans le cadre du PRU, il sera demandé d'évaluer les opportunités foncières dans le périmètre élargi du quartier vécu, afin de diversifier l'offre d'habitat au sein du tissu existant. D'autres leviers pourront être mis en place pour plus de mixité au sein de l'habitat social. Notamment par la mise en œuvre d'une stratégie de peuplement et d'une politique d'attribution des logements à l'échelle de l'intercommunalité (PLH) et réflexions sur l'accession sociale à la propriété.



Les réflexions et les études conduites dans le cadre du protocole de préfiguration devront permettre la définition de la stratégie globale à mener en matière d'habitat et ainsi de décliner les objectifs opérationnels à proposer au titre de la convention ANRU, en termes d'éventuelles démolitions (complètes et/ou partielles), de requalifications lourdes de logements et de relogements (temporaires ou permanents) et de programmation de nouveaux logements.

5.1.2 Des équipements et des services pour structurer le quartier

La commune d'Ambérieu-en-Bugey est le centre de services et d'équipements structurants à l'échelle de la CCPA. Sa croissance démographique et le développement à venir de l'activité tertiaire sur le quartier, vont amener de nouveaux besoins pour ses habitants et usagers et de l'ensemble de la commune.

5.1.2.1 Identifier les dysfonctionnements existants et anticiper de nouveaux besoins

Proposer une offre raisonnée à l'échelle de la commune pour faire coïncider la nécessité de la présence de services de proximité pour les habitants et usagers, actuels et futurs (travailleurs), avec celle d'un équilibre communal. L'objectif est la diversification des fonctions urbaines pour une ouverture et une complémentarité entre les différents secteurs d'Ambérieu-en-Bugey et de la CCPA. Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité aux plus fragiles (mobilité, coût, programmation et usage). Ainsi, les études menées dans le cadre du protocole permettront d'évaluer les éventuels besoins de rénovation et d'extension d'équipements (exemples cités en atelier : écoles, Phoenix, etc.), définir les besoins en nouveaux équipements (nouveau centre social, Pôle social de territoire, médiathèque, mairie annexe, halle, etc.) et ouvrir la place Sémard sur le parvis de la gare pour créer un espace accueillant des activités économiques et favoriser les rencontres et les échanges.

5.1.2.2 Anticiper sur le long terme le devenir du patrimoine SNCF

Evoqué comme le reflet de l'identité et de l'histoire du quartier, ce secteur constitue une enveloppe foncière qui ne peut être écartée d'une vision de projet d'ensemble à l'échelle du quartier.

5.1.2.3 Des commerces pour développer une vie de quartier

Préserver et renforcer l'offre de proximité existante et proposer une offre complémentaire dans un équilibre communal et territorial. Cela nécessite une bonne connaissance des habitudes et des usages de consommation des habitants du quartier et de la commune.

5.2 Une vitrine économique comme levier d'une identité de quartier

La particularité du quartier des Courbes de l'Albarine est sa vie quotidienne qui est liée à l'activité de la gare. Autrefois un quartier cheminot vivant et présentant une dynamique de cohésion sociale forte, il est aujourd'hui en perte de vitesse et n'a plus de fonction économique propre et identifiée.

5.2.1 Saisir l'opportunité d'un développement économique

Le projet de pôle multimodal et d'implantation d'une activité tertiaire et de formation, avec le quartier des Savoirs, repositionne la gare comme levier d'un nouveau développement économique territorial. L'enjeu du projet de renouvellement urbain sera de saisir cette opportunité concrète pour initier une nouvelle dynamique du quartier.

5.2.2 Penser le quartier des savoirs également comme un nouveau pôle d'attractivité

Anticiper, impulser et imaginer de nouveaux usages et besoins en termes de commerces et services de proximités destinés aux travailleurs, étudiants et nouveaux usagers du quartier liés à l'efficacité du pôle multimodal. Il ne faut pas oublier que ce lieu sera aussi majoritairement dédié aux habitants du quartier des courbes de l'Albarine (commerces de bouche, économie circulaire, etc.). Cela dans un souci de créer une centralité autour du pôle tertiaire et de mixer les activités et les publics : créer des interactions habitants/travailleurs/étudiants et éviter de créer deux mondes qui ne s'entrecroisent pas.

5.3 Une politique de déplacement intégrée dans une stratégie urbaine durable

5.3.1 La gare comme pôle multimodal

Faire de la gare un pôle multimodal est l'un des grands projets portés par les acteurs locaux. Les réflexions sur les transports en communs et les connexions inter territoire/quartier devront être intégrées au PRU. Le projet devra assurer l'efficacité d'un réseau intelligent de gestion des flux entrants et sortants du quartier, ainsi que la connexion aux autres équipements structurants et secteurs d'équipements et d'activités, afin qu'il bénéficie également aux habitants du quartier.

5.3.2 Libérer l'espace public de l'emprise de la voiture

La problématique du stationnement, et les nuisances générées, apparaissent comme une priorité.. Les réflexions menées dans le cadre du projet CPER devront nourrir le projet urbain du PRU et permettre de penser de façon intelligente le stationnement pendulaire et répondre aux besoins des habitants/usagers de la gare. L'enjeu sera de libérer l'espace public et permettre de créer des lieux de vie qualitatifs intégrant notamment les réponses durables adéquates en complément des actions sur le bâti.

5.3.3 Créer un maillage de déplacements doux

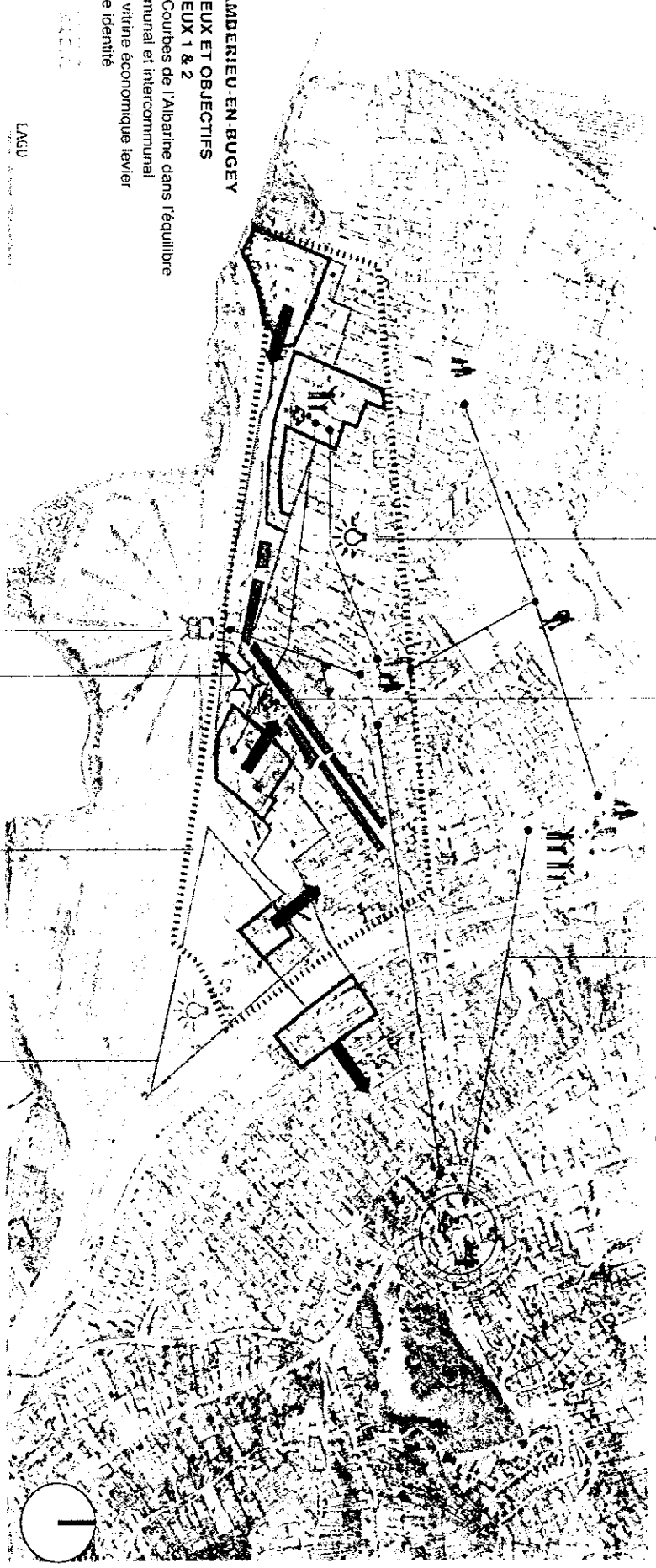
La création d'un maillage de déplacements doux en parallèle d'un réseau de transport en commun efficient, forte demande des habitants et usagers du quartier, doit être traitée aussi bien sur les axes principaux existants et sur les porosités internes (écoles, maillages d'espaces verts), que sur les liens inter-quartier dans un projet global. Il permettra de retrouver une équité dans le partage de l'espace public et d'assurer la sécurité de tous. Une attention particulière sera portée sur le secteur du Dépôt afin d'atténuer les fractures urbaines. Cela passe par des propositions en termes de sécurisation du site et des traversées de la voie ferrée ainsi que par l'aménagement éventuel d'une voie verte.

- escalier
- formation
- pôle médical
- médiathèque/bibliothèque
- habitat
- culture/loisirs/santé
- services/administrations de bouche
- restauration/commerces de bouche

- quartier des Savoirs**
- terrasse
 - formation
 - logements
- COMPLÉMENT :**
- dynamisme
 - qualité
 - proximité
- ÉQUIPEMENTS :**
- école
 - bibliothèque
 - centre de santé
 - services
 - commerces
 - restauration

- 1 - Girod de l'Aln-Emery Sarrail
- 2 - Albarine-Sarrail
- 3 - Nohemaire
- 4 - Dépôt - Margot - Isaac

AMBERIEU-EN-BUGEY
ENJEUX ET OBJECTIFS
ENJEUX 1 & 2
 Les Courbes de l'Albarine dans l'équilibre communal et intercommunal
 Une vitrine économique levier d'une identité



- Un Parc social plus attractif/ à valoriser**
- réhabilitation
 - démolition
 - aménagements
 - additif
 - résidentialisation
 - liens avec la ville
 - coconstruction
- place Sémard**
- lieux de vie partagés
 - commerce
 - services
 - barrière
 - logements
- poie gare**
- mixité
 - office
 - habitat
- AMBERIEU**
- habitat
 - services
 - commerce
 - restauration
 - commerces





PENSIEROCONSIHUNILACOMPANICH
 - spazio pubblico - spazi pubblici
 - spazi pubblici
 - spazi pubblici
 - spazi pubblici
 - spazi pubblici

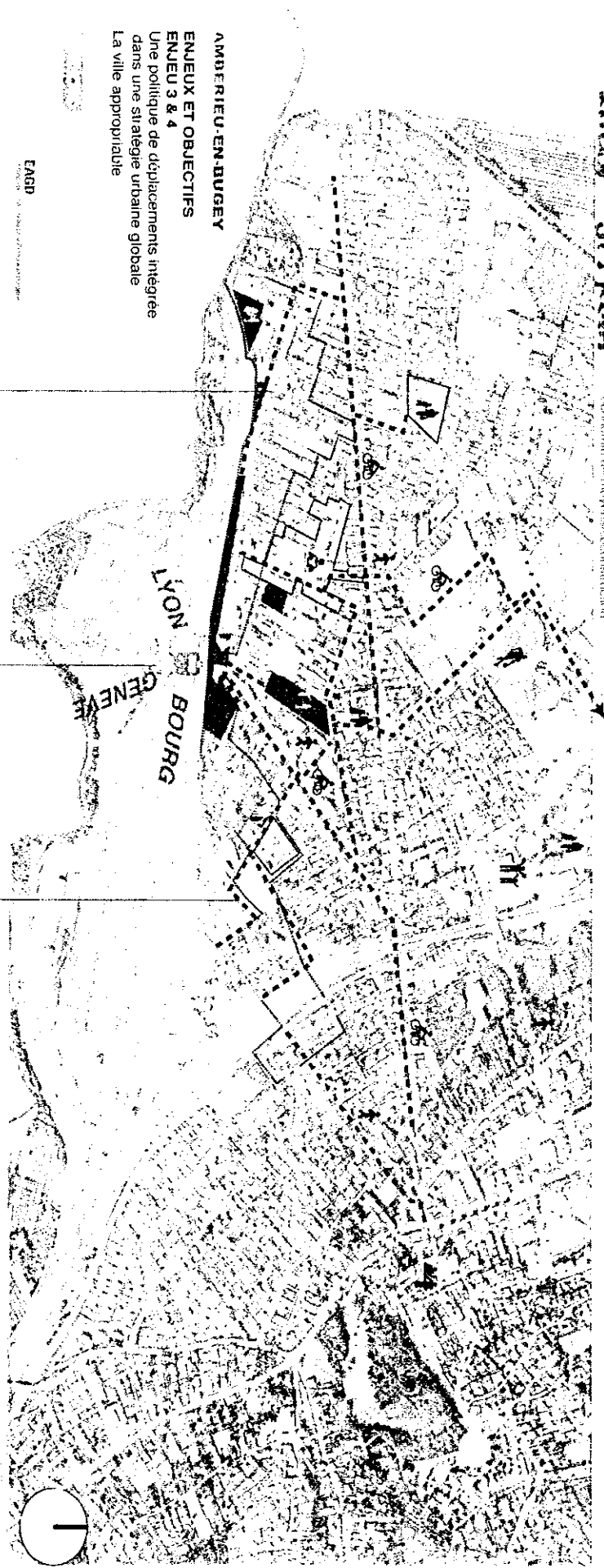
AMBERIEU-EN-BUGEY
ENJEU 3 & 4
 Une politique de déplacements intégrée
 dans une stratégie urbaine globale
 La ville appropriable

ENAD
 Espace National d'Aménagement Durable

LIBERER
 libérer du stationnement
 aménager des
 espaces partagés

MULTIMODAL
 - multimodal
 - multimodal
 - multimodal
 - multimodal

ESPACES PUBLICS DURABLES
 déplacements doux
 espaces naturels/urbains verts
 espaces durables



5.4 La ville appropriable : l'échelle humaine et le plaisir de vivre en ville

Il ressort, aussi bien du bilan des projets ANRU que dans l'expression des participants aux ateliers de phase d'écriture du protocole, qu'une réflexion à travers la seule matrice urbaine ne suffit plus. Il apparaît important de l'associer à une ambition plus grande de lien et d'investissement sur le quartier.

5.4.1 Penser des espaces appropriables

Réaliser des espaces publics appropriables, extérieurs (places, espaces verts, liaisons douces, etc) et intérieurs (associatifs, espaces partagés résidentiels ou de quartiers) définis ou modulables permettant d'accueillir différents usages : événements, réunions, activités et loisirs, détente. Pour cela il faut penser à la place des différents publics dans ces espaces. Cela pose les questions de l'accessibilité, de sécurité (physique ou vécue) et de l'attractivité des espaces (usages et qualité).

5.4.2 Accompagne la programmation et penser l'animation future de ces espaces

La réflexion sur ces espaces devra s'appuyer sur des besoins et envies réels et être portée par les habitants et usagers du quartier. Le PRU apparaît ainsi comme le moment associer habitants, usagers, conseil citoyen (déjà en place) et acteurs locaux concernés dans un travail collaboratif, et ce tout au long du processus de projet (concertation, ateliers, travail in situ, etc.). Pour cela, il conviendra de soutenir et développer l'expertise d'usage des habitants est

Article 6. Etudes déjà réalisées sur le périmètre du quartier prioritaire et enseignements

Avant la mise en place de la démarche de protocole de préfiguration, des études ont été effectuées sur le quartier Gare et ce dans une optique d'état des lieux et de mise en lumière des enjeux du territoire. Les études répertoriées ont été effectuées entre 2009 et 2016 sur différentes échelles: du « quartier gare », du quartier « courbes de l'Albarine » et des « îlots ». Ces études sont une matière importante à prendre en compte tout au long des projets de renouvellement urbain à venir. Elles fournissent de nombreuses pistes, réflexions et propositions d'actions qui en font une bonne source d'inspiration. C'est pourquoi, les études qui seront prévues par ce dit protocole pourront se référer à cette matière et pour les projets, les utiliser le cas échéant. Voici une synthèse de ces diverses études à prendre en compte pour les réflexions à venir et le programme de travail à réaliser au titre du protocole. (Voir annexe 17 pour détails)

Nom de l'étude	Périmètre de l'étude	Dates	Maitre d'ouvrage	Qui réalise	Thématiques	Objectifs	Résultats majeurs
Etude pour l'élaboration du plan local de déplacement	Quartier gare	2010	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Transitec	Plan local de déplacement	Elaborer un diagnostic complet des atouts, dysfonctionnements et leurs causes, formuler les enjeux majeurs, des orientations et aboutir sur la formulation de scénarii et approfondissement du scénario phare.	Les enjeux majeurs : - Organisation de l'accessibilité aux différents lieux de vie et l'amélioration de la place des modes alternatifs à la voiture particulière - Evolution du secteur de la gare, avec notamment la gestion des impacts liés au rabattement des usagers TER - Résolution des principaux dysfonctionnements multimodaux actuels - L'incitation à un usage accru des modes de déplacements alternatifs
Etude de redéfinition du schéma directeur d'assainissement et d'eaux pluviales	Ville	En cours	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	STEASASA	Schéma directeur d'assainissement et d'eaux pluviales	Aider à la révision du PLU. Effectuer un diagnostic complet des réseaux d'eaux en prenant en compte les problématiques financières, de gestion et de structures. Objectif "zéro rejet" sur le quartier gare.	Premier rendu prévu en juin 2016
Etude de stationnement	Ville	En cours	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Transitec	Réévaluer la problématique stationnement dans la commune	L'objectif est un diagnostic complet sur cette thématique dans l'optique de mettre en place une gestion optimisée du stationnement sur le quartier gare. Apporter une réponse adaptée et réaliste aux besoins en déplacements de la ville. Aider à la révision du PLD.	Premier rendu prévu en juillet 2016

Etude préliminaire de mise en accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite de la gare d'Amberieu-en-Bugey	Gare	2011	SNCF	INEXIA	Evaluer le niveau de conformité des infrastructures ferroviaires de la ville d'Amberieu-en-Bugey	Analyser l'état existant et mettre en parallèle avec les attentes pour mise en conformité.	Nombreux écarts entre les attentes et la réalité (pas d'ascenseurs, pas d'accès PMR, quais trop bas). L'étude aboutit sur de nombreuses préconisations d'aménagements et une estimation du coût prévisionnel des opérations préconisées.
Etude de faisabilité de l'aménagement du pôle d'échange intermodal de la gare	Gare	2012	CCPA, ville ?	Gares et Connexions	Aménagement du pôle d'échange intermodal de la gare	Travailler sur trois échelles d'études pour établir les perspectives de renouvellement et de développement du secteur gare, proposer une stratégie de développement et concevoir un projet d'aménagement du PEM en lien avec les orientations du PRU.	Le document pointe notamment le mode de stationnement gratuit et son impact (utilisation accrue de la voiture, ...). Le but est de repenser le quartier, son offre, dans des processus à court, moyen et long terme. La nécessité de repenser la quartier dans sa globalité apparaît clairement.
Complément d'étude sur le PEM	Gare	2012	CCPA, Ville ?	Gares et Connexions	Propositions d'aménagement du PEM	Faire un rappel des points clés de la stratégie urbaine. Détailler les phases du projet urbain (schéma général, phasage des étapes, ...)	Les conclusions générales sont la nécessité de repenser le développement urbain du quartier, créer une synergie entre les différentes composantes urbaines, et inscrire les projets dans une vision globale de développement.
Etude du potentiel immobilier d'entreprise et commerces	Gare	mai 2016	CCPA	EPARECA	Potentiels immobiliers	Analyser les perspectives commerciales et les potentiels immobiliers	En cours lors de la mise en place du protocole

Etude globale du quartier Noblemaire et de la place Pierre Sémard	Place Sémard et quartier Noblemaire	2009	Ville d'Amberieu	Mairie d'Amberieu (mémoire étudiant)	Diagnostic général du secteur	Pointer les atouts mais surtout les faiblesses du secteur. Montrer l'importance de la Place pour le quartier. Mettre en évidence les besoins des acteurs et des habitants.	Les points à retenir sont la nécessité de renouveler la place et non construire uniquement des parkings, Conserver les logements. Prendre en compte le rythme des migrations pendulaires, suivre les orientations du PLU en terme d'urbanisme et de réglementation, prendre en compte les travaux de dépollution des sols
Etude d'urbanisation de la place Sémard et de ses alentours	Place Sémard	2011	Ville d'Amberieu	Lieux-Dits	Devenir des espaces publics et de l'îlot	Réfléchir au devenir de l'îlot, des espaces publics. Programmer dans un objectif de maîtrise de la mutation du quartier. Etat des lieux complet du parc de logements, fonctionnalités urbaines et polarités. L'étude nous fournit ensuite l'ensemble des enjeux majeurs de l'îlot.	Les orientations qui découlent des enjeux pointés sont : définir un nouveau cadre urbain à travers les scénarii d'aménagement, dynamiser le quartier gare tout en conservant son identité, doser conservations et transformations acceptables
Etude de dépollution des sols	Place Sémard	2016	Ville d'Amberieu	EGIS	Constation et diagnostic de pollution du secteur	Pointer du doigt les causes de la pollution, en montrer les impacts et les conséquences actuelles et futures	Certains travaux de dépollution ont été faits mais non de façon globale. L'Etude fournit surtout des préconisations générales à prendre en considération selon les projets envisagés dans le futur
Etude d'aménagement de l'îlot Bravet	Îlot Bravet	2012	Ville d'Amberieu	Atelier Nomades Architectures et Girus ingénierie	Aménagement de l'îlot	Cette étude est avant tout un outil de questionnement sur le rôle du pôle d'échange et l'intégration des projets urbains risquant de voir le jour au niveau de l'îlot Bravet.	L'étude pointe les contraintes réglementaires fortes qui se trouvent sur le secteur, fait un diagnostic de celui-ci et fournit des grandes propositions d'aménagement pour répondre aux enjeux de desserte routière et ferroviaire, ainsi que l'importance des contraintes techniques. son atout est de fournir ensuite un panel de trois options d'aménagement de l'îlot et le détail de la plus pertinente

Article 7. Programme de travail à réaliser au titre du protocole

Les études prévues et présentées ci-dessous pourront, et ce de manière poussée, se référer et utiliser la matière des études passées. L'ensemble de la démarche de renouvellement urbain sera menée conjointement et en complète interaction entre l'équipe projet des collectivités et deux AMOUS (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Sociale) : une de programmation urbaine et une d'animation-concertation. Cela permettra d'intégrer la participation active des habitants, des usagers et des partenaires locaux (voir 7.3.6) à la définition de la programmation urbaine.

7.1 Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Sociale (AMOS) : animation, concertation et définitions des usages

L'AMO d'animation et de concertation établira, sur la base d'un processus validé par les acteurs, une méthodologie et un calendrier d'animation/concertation/coproduction/communication tout au long du projet urbain. Ce processus sera suivie, en phase opérationnelle, d'une AMU (Assistance à Maîtrise d'Usages) permettant d'accompagner les habitants et usagers pour des appropriations partagés, reconnues respectées et autonomisées à terme. Ce travail devra aboutir à un état des lieux social, mais également permettre de comprendre les modes d'usages existants et à venir. Il devra mobiliser différentes méthodes (observations, entretiens, enquêtes, diagnostic partagé) et porter sur :

- Un diagnostic des usages du quartier
- Un état de flux, des dynamiques, des perceptions en fonction des publics (habitants, usagers de la gare, ambarrois)

Maître d'Ouvrage : CCPA
Coût estimatif : 40 000 € HT
50 % ANRU

7.2 Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Urbaine (AMOU) : étude de stratégie urbaine

Cette étude concerne le quartier des courbes de l'Albarine, d'un point de vue opérationnel mais doit intégrer un périmètre de réflexion élargi afin, notamment de préciser et définir la vocation du quartier dans l'ensemble de son bassin d'influence, tel que les orientations et objectifs l'ont envisagé à l'Article 5.

7.2.1 Mise en cohérence pour la définition d'un projet urbain global

L'étude devra mettre en cohérence le PRU avec les projets CPER, les projets communautaires et municipaux, ainsi qu'un approfondissement des projets sur l'îlot Bravet et sur l'espace Sémard. Ce travail sera piloté par le chargé de missions Projets Urbains et l'équipe projet Renouvellement urbain. Il conviendra de lier les études présentées ci-dessous avec celles du Quartier des Savoirs et du pôle multimodal pour éviter les redondances. Cela permettra de donner une cohérence générale et de définir un projet urbain global (prise en compte des différentes temporalités et calendriers, phasages). Le projet urbain sera conçu comme une stratégie permettant de fixer clairement les invariants. Ce cadre devra pouvoir s'adapter aux différentes évolutions et réalités conjoncturelles. En principe, cette étude comprendra un diagnostic complémentaire, s'appuyant sur les études déjà réalisées par la commune (voir détails en Article 6 et liste en annexe) et intégrera tout au long de son processus les études complémentaires nécessaires à son information (cf. liste suivante – Article 7.3).

7.2.2 Programmation des équipements et services, des habitats et des commerces

Sur la base d'un état des lieux de l'existant, il conviendra de définir les besoins en équipements et services à court, moyen et long termes. La programmation devra préciser les équipements et services tout en déterminant les emplacements, vocations, typologies, faisabilité, dimensions, et connexions. Il s'agira de mesurer l'impact de chaque programme envisagé, en terme économique, urbain, de concurrence, ou de complémentarité, aux échelles communales et plus largement, d'envisager les besoins induits en termes de stationnement, d'espaces publics, de liens avec l'existant, etc.

7.2.3 Réalisation d'un Plan Guide en vue des phases opérationnelles

Dans un deuxième temps, l'étude définira des scénarii urbains permettant de répondre aux objectifs clairement identifiés. Puis, sur la base d'un scénario choisi, devra aboutir à l'établissement d'un Plan guide intégrant toutes les dimensions du projet urbain : morphologie/programmation/espaces publics/environnement/paysage/développement durable/accessibilité/déplacements, etc. L'objectif est de permettre le lancement immédiat des phases opérationnelles. Le rendu de l'étude de stratégie urbaine comprendra donc :

- La définition des caractéristiques urbaines du projet
- La définition du projet d'aménagement et d'un programme détaillé d'opérations, intégré à un projet urbain d'ensemble
- une proposition de phasages et d'un rétro-planning
- une évaluation des coûts, de la soutenabilité et répartition financières pour chaque acteur

Maitre d'Ouvrage : CCPA
 Coût estimatif: 100 000 € HT
 50 % ANRU

7.3 Etudes complémentaires liées à la définition du projet

7.3.1 Etude déplacements, circulations et stationnement

Dans un premier temps, et le plus en amont possible, il s'agira de compléter le diagnostic et l'étude en cours, lancée par la commune concernant le stationnement, d'en faire émerger les orientations à intégrer au projet urbain, en lien avec le projet de pôle multimodal. Il conviendra de mettre en corrélation et de vérifier, les bons fonctionnements, les qualités d'usages, la qualité des dispositifs envisagés ainsi que leurs coûts (investissements et maintenance).

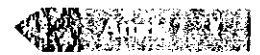
Une deuxième phase, en parallèle et continue de l'étude urbaine, permettra d'analyser les flux de circulations voiture et de déplacements en modes doux et actifs. Cela servira à proposer une nouvelle hiérarchisation des rues et de développer de nouveaux modes de circulations et de déplacements. Il conviendra d'adapter les scénarii en fonction des évolutions du projet urbain global afin d'assurer la pertinence.

Maitre d'Ouvrage : CCPA
 Coût estimatif : 20 000 € HT
 ANRU/CPER ?

7.3.2 Etude de sécurité et sûreté

Cette étude devra pointer avec précision les problématiques présentes, à tous niveaux, tant en termes de sécurité physique (traversées des voies de chemin de fer, sécurité piétonne, accidentologie) qu'en termes de sûreté urbaine (violences, délinquances, appropriations sauvages, etc ...).

Maitre d'Ouvrage : Ville
 Coût : Interne



7.3.3 Etude du foncier

Il s'agira d'établir une cartographie détaillée et informée des disponibilités foncières et des domanialités. Il conviendra d'avoir une attention particulière sur les terrains municipaux, de la CCPA, bailleurs, de la « SNCF » et des espaces fonciers privés stratégiques. Cette étude exhaustive, à l'échelle du quartier permettra l'élaboration d'une stratégie foncière en fonction du projet urbain validé politiquement.

Maitre d'Ouvrage : Ville

Coût : Interne

7.3.4 Etudes de peuplement et du marché de l'habitat

Cette étude doit apporter tous les éléments de connaissances du parc actuel, de l'état des logements, de leurs typologies, des modes d'accessions. Au-delà d'une étude patrimoniale centrée sur le bâti, il s'agira de faire un état des lieux précis des espaces non bâtis, des usages et de leurs états. Cela permettra d'avoir une vision de la dynamique de l'habitat du territoire. Elle se focalisera sur les points suivants :

- Une approche du parx existant aux différentes échelles (analyse de la structuration du parc et de son évolution, état du parc social, locatif privé, en accession, avec une focale sur le marché du logement privé et ses évolutions récentes par segment)
- Une approche des besoins en logements (analyse de la demande locative sociale, des besoins de logements locatifs privés et en accession à la propriété, des besoins spécifiques en lien avec les acteurs sociaux) et définir un stratégie à l'échelle de la CCPA et à l'échelle du quartier.
- Avoir une vision prospective et de stratégie d'habitat et peuplement (proposition de réflexions et d'actions sur l'attribution des logements sociaux à l'échelle de la ville et du quartier, identifier les impacts souhaités du projet de rénovation du quartier sur le marché local de l'habitat local)

Elle devra élaborer des propositions concernant la mise en oeuvre de stratégies de peuplement, d'une politique d'attribution des logements sociaux à l'échelle de l'intercommunalité (Plan Local de l'Habitat), notamment via le système de réservataires et des réflexions sur l'accession sociale à la propriété. Enfin il est attendu des recommandations quant aux possibilités viable de diversifications de l'offre d'habitat privé (typologie, coûts, potentiels). De plus, le PLH est en bilan à mi-parcours. Cette étude devra donc utiliser les résultats de ce bilan notamment en termes :

- D'évolution et des ménages par communes et secteurs
- D'évolution des caractéristiques de la opulation,
- D'évolution de l'emploi et des actifs par commune et secteurs
- Evolution du parc de résidences principales, vacant par communes et secteurs
- Evolution de la construction par communes et secteurs et rapport aux objectifs PLH
- Développement du parc social par communes et écart/objectifs

Maître d'Ouvrage : CCPA
 Coût estimatif : 20 000 € HT à affiner
 50 % ANRU

7.3.5 Etude urbaine et patrimoniale du parc social de Dynacité

Cette étude a pour but d'approfondir les connaissances, sur le quartier prioritaire, du parc actuel et du parc locatif récupéré par le bailleur Dynacité suite à la fusion d'Ambérieu Habitat. Même dans son parc dit actuel, tous les logements ont été acquis très récemment. Suite à la fusion, Dynacité deviendra le bailleur majoritaire sur le quartier prioritaire, avec 62% du parc locatif social. Cette analyse doit permettre de proposer un programme global d'interventions.

Maître d'Ouvrage : Dynacité
 Coût : 12 000 € HT
 50% ANRU

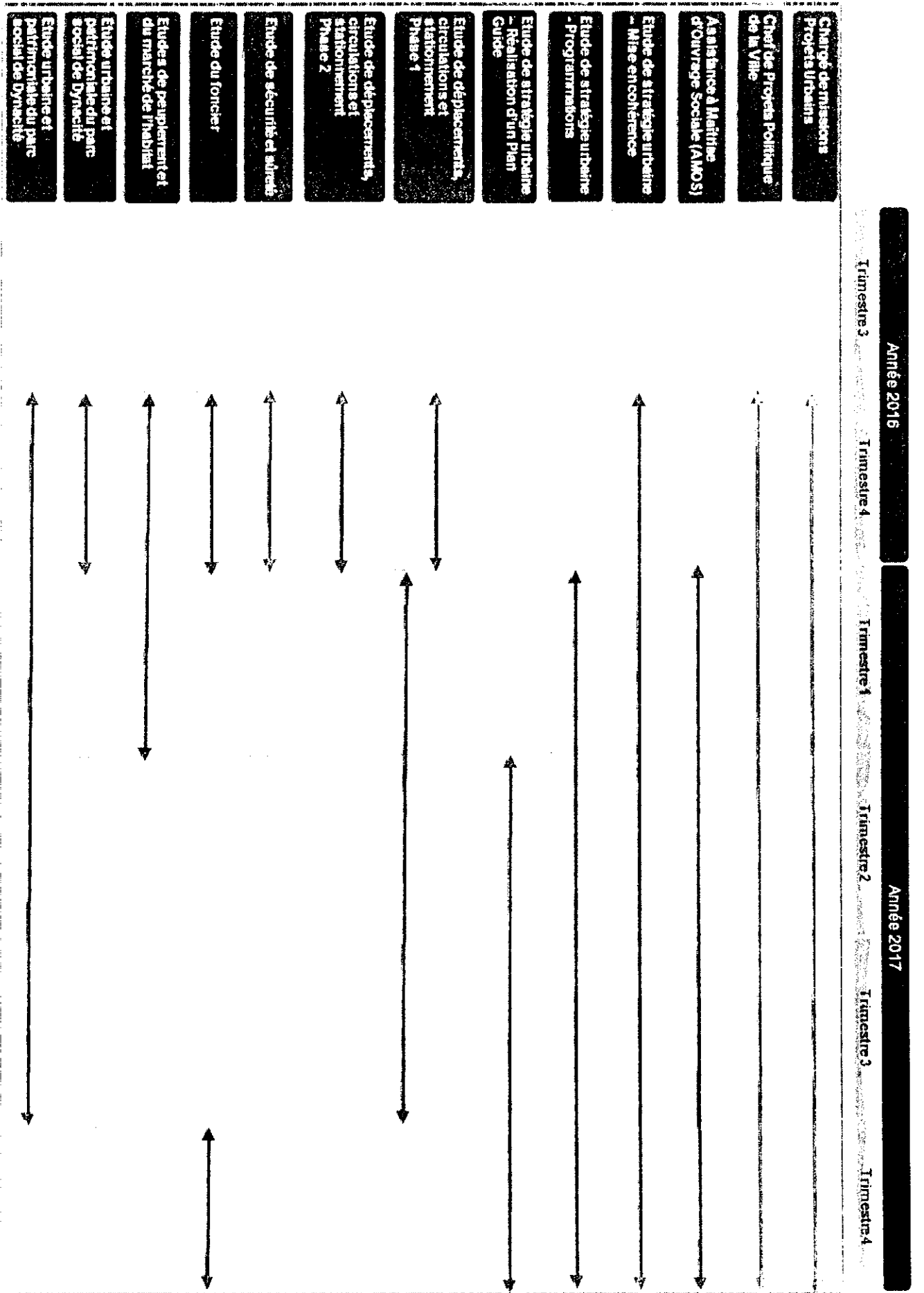
7.3.6 Développer l'expertise d'usage des habitants - diagnostics en marchant

Afin d'associer les habitants et acteurs locaux du quartier prioritaire, en plus des membres du Conseil Citoyen, à la définition du projet urbain, il semble intéressant de mettre en oeuvre une démarche de développement de l'expertise d'usage des habitants. Cette démarche permettra de soulever les attentes concrètes en termes d'aménagement de l'espace public, d'amélioration du cadre de vie, d'aménagements urbains, de construction, de circulations et déplacements (en prenant en compte les réalités et pratiques). Cette action relève davantage de la démarche d'empowerment, de constater et réfléchir ensemble, que de l'étude stricto sensu. Il s'agit là de donner les capacités aux habitants de développer, à partir de leur quotidien et du territoire, les points importants. Cela leur permettra de participer au mieux à la démarche de coconstruction proposée par l'AMOS.

Ces actions permettront de nourrir la réflexion à différentes étapes de la conception du projet urbain afin de ne pas limiter la participation des habitants à un avis entre deux projets déjà Cette action devra être en lien avec la démarche de Gestion urbaine et Sociale de Proximité (GUSP) amorcée dans le cadre de l'exonération de TFPB, les actions du Centre social et la démarche Conseil Citoyen.

Maître d'Ouvrage : Ville
 Coût estimatif : 8 000 € TTC

7.4 Planning prévisionnel des études à réalisées



Article 8 : Association des habitants et des usagers au projet

8.1 Le conseil Citoyen : un acteur privilégié pour l'ensemble des étapes du projet urbain

Le Conseil Citoyen a été mis en place après la signature du Contrat de Ville. Il a été reconnu par Monsieur le Préfet de l'Ain le 21 décembre. Il est composé d'habitants volontaires, de commerçants et de représentants d'associations. Cette instance doit permettre aux habitants et acteurs locaux de participer et de se mobiliser pour leur quartier, en apportant leur expertise d'usage et leurs connaissances de la vie du quartier. C'est un espace de propositions et d'initiatives développées à partir des besoins des habitants et un lieu d'échanges entre habitants et acteurs locaux. Les priorités mises en avant par le Conseil Citoyen sont les suivantes :

1. Accès aux soins sur le quartier (Pôle Santé)
2. Stationnements, urbanisme et cadre urbain (mobilité, transports, parkings, etc.)
3. Vie de quartier : services, commerces, animations, tranquillité publique

Afin de favoriser le pouvoir d'agir du Conseil citoyen dans ces domaines qui concernent les projets urbains, la Direction Départementale de la Cohésion Sociale développer sur 2016 une formation-action. Le but de cette formation-action est de permettre aux conseils citoyens d'être autonomes et de jouer leur rôle de participation active des habitants au sein de chaque contrat de ville. Elle devra contribuer à renforcer le "pouvoir d'agir" des habitants sur ce qui est important pour eux, pour leur territoire.

La ville d'Ambérieu-en-Bugey accompagne le conseil citoyen pour les besoins administratifs financiers et techniques. Le chef de projet Politique de la Ville est présent lors des réunions, rencontres, temps forts organisés par le conseil citoyen

Les représentants du Conseil Citoyen siègent au CoPil Politique de la Ville. Il est également prévu que des représentants du Conseil Citoyen participent aux comités de pilotage dédiés au projet de renouvellement urbain.

8.2 Développer un projet partagé et coconstruit

8.2.1 Créer une maison du projet

En lien avec la CCPA, une maison du projet sera mise en place. Ce bâtiment, en plein coeur du quartier prioritaire, sera à destination des habitants, des associations et des acteurs économiques du quartier. Ce lieu permettra de recueillir les besoins, idées et suggestions des habitants et usagers. Il sera pertinent d'y travailler sur plans et d'avoir des outils permettant d'élaborer des propositions concrètes via la co-construction. Son implantation dépendra des évolutions à très courts termes concernant les disponibilités foncières.

8.2.2 Diagnostic en marchant, développer l'expertise d'usage des habitants

Afin d'associer les habitants et acteurs locaux du quartier prioritaire, en plus des membres du Conseil Citoyen, à la définition du projet urbain, il semble intéressant de mettre en oeuvre une démarche de développement de l'expertise d'usage des habitants. Cette démarche permettra de soulever les attentes concrètes en termes d'aménagement de l'espace public, d'amélioration du cadre de vie, d'aménagements urbains, de construction, de circulations et déplacements (en prenant en compte les réalités et pratiques). Ces actions permettront de nourrir la réflexion à différentes étapes de la conception du projet urbain. Cette étude devra être en lien avec la démarche de Gestion urbaine et Sociale de Proximité (GUSP) amorcée dans le cadre de l'exonération de TFPB, les actions du Centre social et la démarche Conseil Citoyen. Les bailleurs consulteront également leurs locataires pour déterminer les projets à développer.

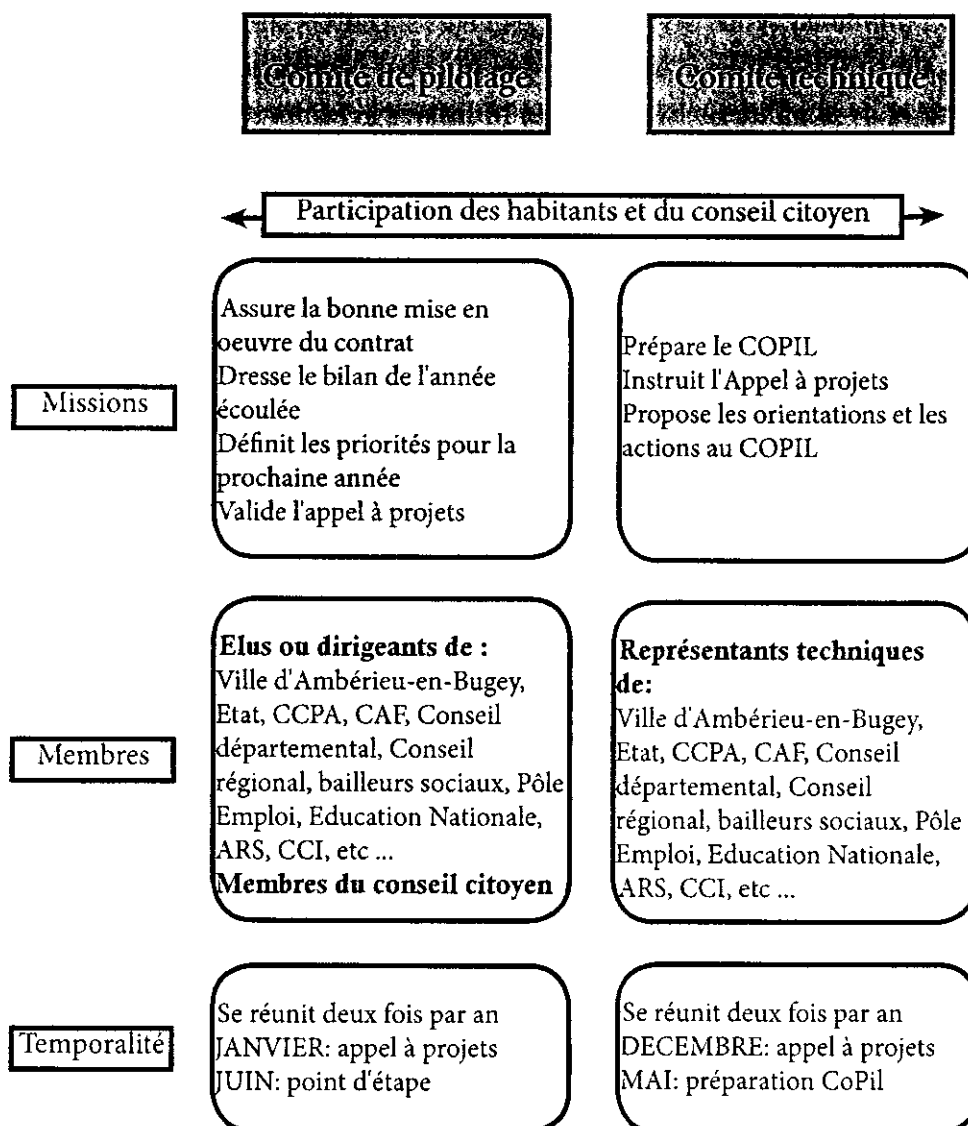
8.2.3 Faire perdurer la dynamique de coconstruction

Les 3 ateliers urbains mis en oeuvre pour l'élaboration de ce protocole ont été très appréciés par l'ensemble des acteurs locaux, des élus et surtout des habitants. La coconstruction est une condition sine qua non pour assurer la pertinence du projet urbain. Pour cela, il est prévu de continuer la démarche des ateliers participatifs, coanimés par une AMO social et urbaine. Ces ateliers seront des étapes importantes de partage et de synthèse collectives. Ils devront être mis en oeuvre à plusieurs étapes de la définition de la stratégie urbaine et donc de l'élaboration de la convention de renouvellement urbain.

Article 9. Pilotage et conduite de projet

9.1 Pilotage du contrat de ville

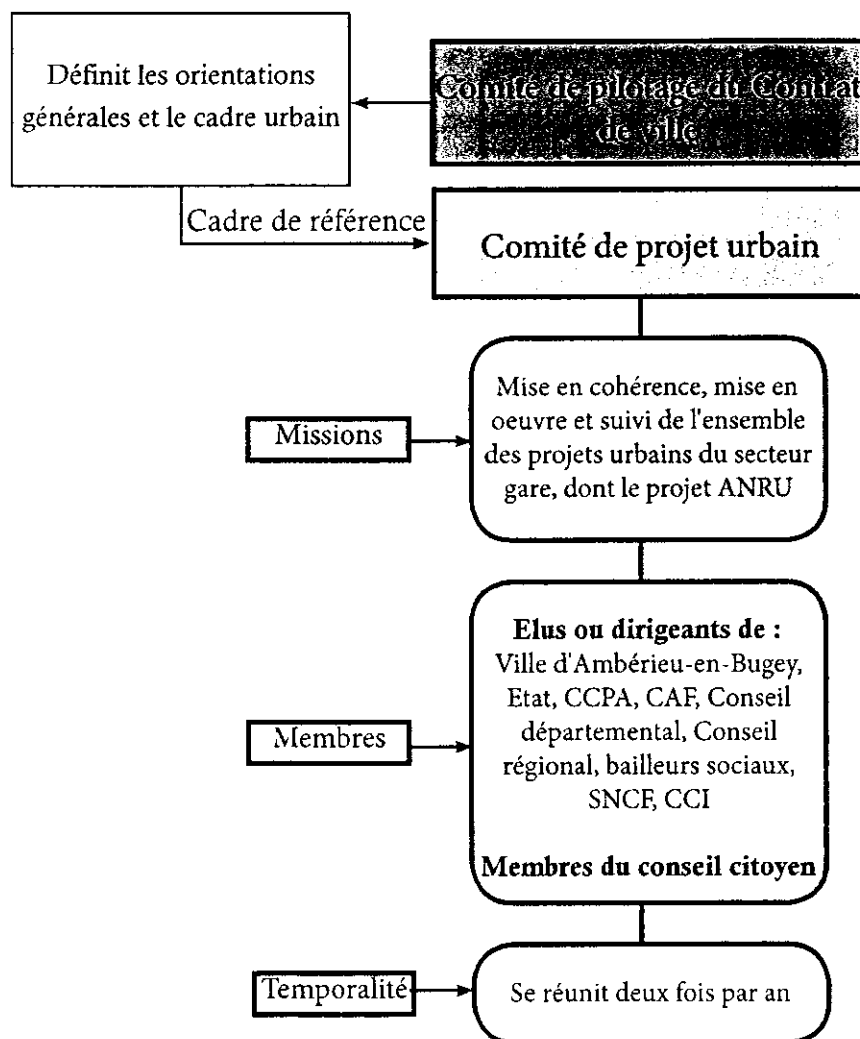
Dans le cadre du contrat de ville, un COPIL a été mis en place. Ce dernier est co-présidé par la CCPA, la ville d'Ambérieu-en-Bugey et la sous-préfète de Belley. Cela permet une cohérence globale du projet. À cela s'ajoute la présence d'un comité technique et des groupes de suivi. Pour bien comprendre la structure et les liens existants entre les différentes instances de gouvernance impliquées dans le contrat de ville, voici un schéma récapitulatif.



9.2 Pilotage stratégique du PRU

Le comité de pilotage Politique de la Ville réunit deux fois par an l'ensemble des signataires du Contrat de Ville. Cette instance est co-présidée par Madame la Sous-préfète de Belley, Mr Le Vice-Président de la CCPA et par Monsieur le Maire d'Ambérieu-en-Bugey. Nous souhaitons que le COFIL Politique de la Ville soit un espace permettant d'assurer une approche intégrée entre questions économiques, sociales et urbaines du projet de renouvellement urbain. Cependant, compte tenu de la proximité et de la complémentarité du projet ANRU et des deux projets CPER, il est envisagé d'avoir un pilotage commun afin d'assurer une meilleure cohérence.

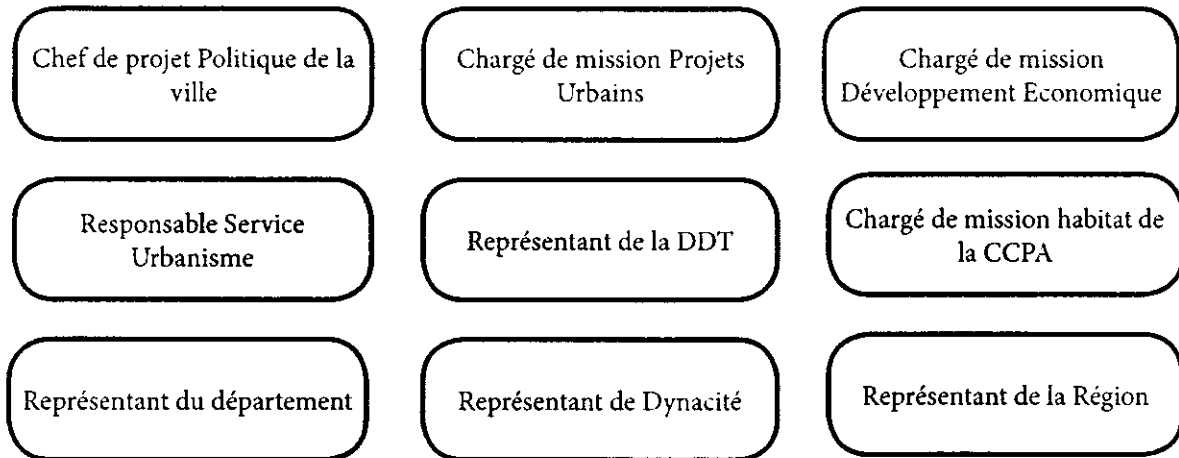
Pour compléter le pilotage actuel, il est proposé qu'un Comité de Pilotage « Projets Urbains » soit créé. Il associera les différents acteurs des projets cités ci-dessus, à savoir : Etat, Région, Département, Communauté de Communes, Ville, SNCF, CAF, bailleurs sociaux, Caisse des Dépôts et consignations et Conseil Citoyen. Ce COFIL Projets Urbains sera présidé par Monsieur le Vice-Président de l'EPCI, en charge de l'habitat et de la politique de la ville, et Monsieur le Maire d'Ambérieu-en-Bugey. Ce comité stratégique dépendra du Comité de pilotage du Contrat de ville.



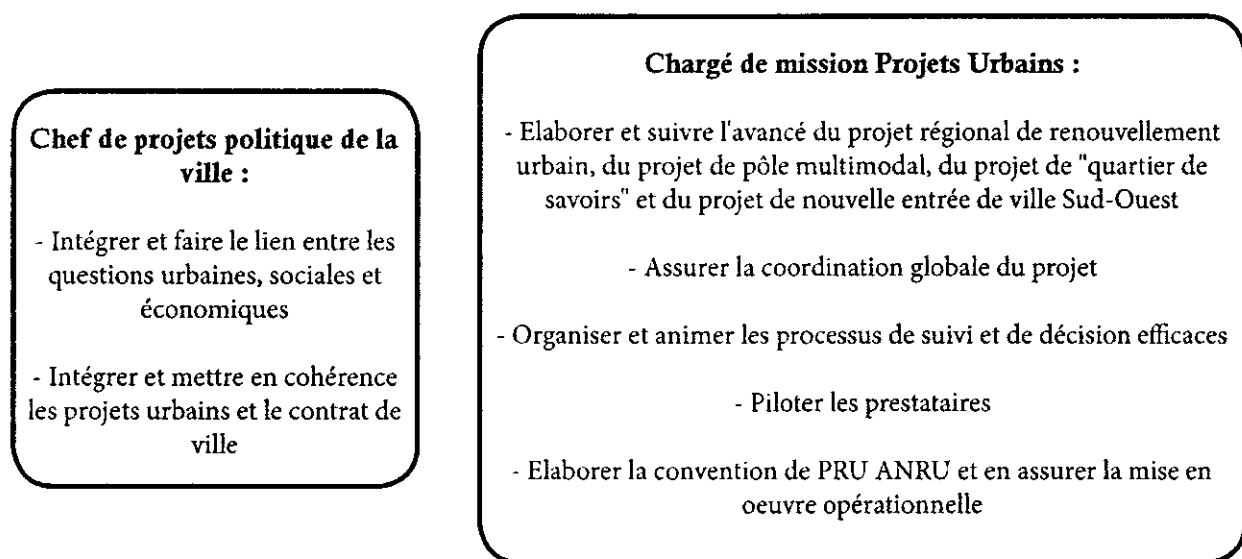
Le COTECH pour sa part, aura lieu en présence de l'ensemble de membres de l'équipe projet ainsi que celle des techniciens et des conseillers citoyens et se déroulera deux à trois fois par an.

9.3 Pilotage opérationnel du PRU

L'équipe projet dédiée à la conduite du PRU sera composée de neuf membres :

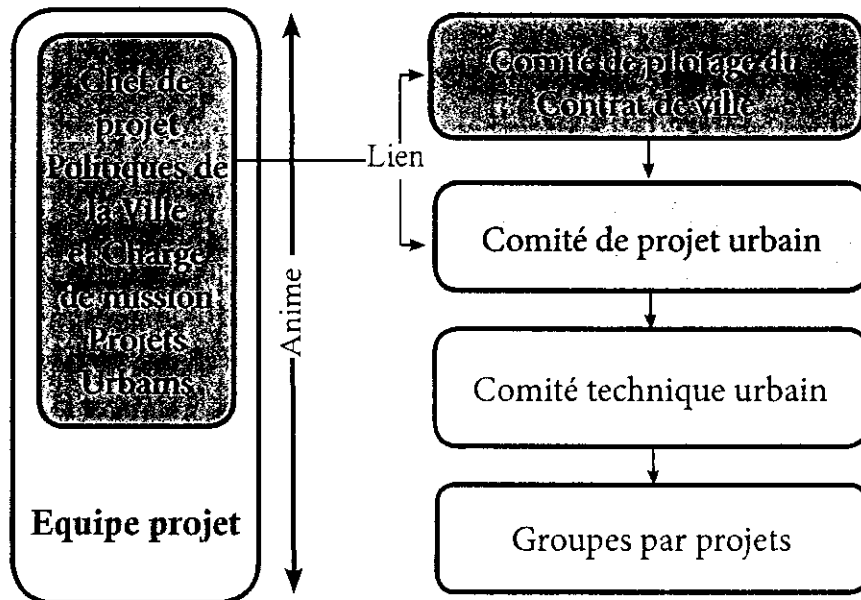


Cette équipe se réunira une fois par trimestre. Elle sera animée par le chargé de missions projets urbains et le Chef de projets Politique de la Ville, tous deux cofinancés par la CCPA et la ville d'Ambérieu-en-Bugey.



Cette organisation permet une collaboration renforcée entre la Ville et l'EPCI, et leurs services respectifs : marchés publics, comptabilité, communication, secrétariat, services thématiques. Cette équipe projet aura pour mission, entre autres, d'associer les bailleurs sociaux, les acteurs économiques, les investisseurs potentiels et toute autre partie prenante pour les impliquer le plus en amont possible dans la définition du projet. Il semble également pertinent d'associer des représentants du département et de la région afin d'assurer la mise en cohérence avec les projets CPER tout au long du PRU.

Schéma de synthèse



Article 10. Opérations financées au titre du programme de travail

Les opérations financées par l'ANRU, le sont conformément au titre II du règlement général de l'ANRU relatif au NPNRU.

10.1 Modalités de financement de l'ingénierie du projet

Le pilotage du projet est assuré par l'équipe projet, dont le chargé de mission projets urbains sera le référent opérationnel à temps plein.

Poste	Porteur	Coût chargé	Subvention ANRU	Taux de subvention ANRU	Temps de travail	Autres
Chargé de missions Projets Urbains	CPPA	76 000 €	38 000 €	50 %	80 % du temps de travail sur 18 mois	Cofinancé EP-PCI et Ville
Chef de projets Politique de la Ville	Ville	40 000 €	20 000 €	50 %	50 % du temps de travail sur 18 mois	Cofinancé EP-PCI et Ville
Total		116 000 €	58 000 €			

10.2 Modalités de financement de l'ingénierie du projet

Libellé de l'opération	Maître d'ouvrage	Base de financement	Subvention ANRU	Taux de subvention ANRU	Autre(s) financeur(s)	Date de démarrage	Durée de l'étude
Assistance Maîtrise d'Ouvrage Social (AMOS)	CCPA	40 000 € HT	20 000 € HT	50 %		Septembre 2016	18 mois maximum
AMOU : étude de stratégie urbaine	CCPA	100 000 € HT	30 000 € HT	30 %	20 000 € HT de la Caisse des Dépôts	Septembre 2016	18 mois maximum
Etude de déplacements, circulations et stationnement	CCPA	20 000 € HT	10 000 € HT	50 %		Septembre 2016	18 mois maximum
Etude de sécurité et sûreté	Ville	Réalisation en interne par l'équipe projet				Septembre 2016	
Etude du foncier	Ville	Réalisation en interne par l'équipe projet				Septembre 2016	15 jours
Etudes de peuplement et du marché de l'habitat	CCPA	20 000 € HT	10 000 € HT	50 %		Septembre 2016	2 mois
Etude du parc social de Dynacité	Dynacité	12 000 € HT	6 000 € HT			Septembre 2016	
Développer l'expertise d'usage des habitants - diagnostics en marchant	Ville	8 000 € HT	4 000 € HT	50 %		Septembre 2016	18 mois maximum
Total		200 000 € HT	80 000 € HT		20 000 € HT		

10.3 Tableau financeurs et répartitions des financements

	Maitre d'ouvrage	Coût HT	Ville		EPCI		Bailleur social		ANRU		Caisse dépôts	
Chargé de missions Projets urbains	CCPA	76 000	19 000	25%	19 000	25%	-	%	38 000	50%	-	%
Chef de projets Politique de la Ville	Ville d'Ambé	40 000	10 000	25%	10 000	25%	-		20 000	50%	-	
Assistances à Maitrise d'Ouvrage (AMO)	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	40 000	10 000	25%	10 000	25%	-		20 000	50%	-	
Etude de stratégie urbaine et élaboration d'un plan guide	CCPA	100 000	25 000	25%	25 000	25%	-		30 000	30%	20 000	20%
Etude déplacements, circulations et stationnement	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	20 000	5 000	25%	5 000	25%	-		10 000	50%	-	
Etudes de peuplement et du marché de l'habitat	CCPA	20 000	5 000	25%	5 000	25%	-		10 000	50%	-	
Etude du parc social de Dynacité	Dynacité	12 000	-	0%	-	0%	6 000	50%	6 000	50%	-	
Développer l'expertise d'usage des habitants	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	8 000	2 000	25%	2 000	25%	-		4 000	50%	-	
TOTAL		316 000	76 000		76 000		6 000		138 000		20 000	

Article 11. Durée du protocole

Le présent protocole prend effet à compter de la date de signature de ce dernier, pour une durée maximum de 18 mois. Il s'achève au plus tard

L'ensemble du programme de travail devra donc être achevé à la date d'échéance du protocole. Il est à noter que les études devront être engagées et restituées dans un délai de 12 mois, à compter de la signature du présent protocole.

Article 12. Conditions de finalisation de la convention pluriannuelle

A l'achèvement du programme de travail, le porteur de projet déposera le dossier présentant le programme urbain détaillé et le(s) projet(s) résultant des études prévues au programme de travail en vue d'une contractualisation avec l'Agence par une convention de renouvellement urbain. Les financeurs et l'ensemble des partenaires/signataires de la convention seront associés à plusieurs étapes de suivi et de validation :

- Réunion de lancement des études
- Validation des études
- Comités de pilotage
- Point d'étape et de suivi global à 6 et 12 mois après la signature du présent protocole

Le démarrage anticipé d'opérations, avant la signature de la convention pluriannuelle, sera possible uniquement si ce principe est validé par le comité d'engagement de l'ANRU. Ces opérations devront être conformes et cohérentes avec les objectifs présentés dans ce protocole et ne devront pas compromettre le projet urbain. Ce démarrage anticipé, même autorisé par le comité d'engagement de l'ANRU, ne garantit en rien le financement par l'ANRU. Seules les dépenses d'ingénierie postérieures à la date du Comité d'engagement validant le protocole sont subventionnables par l'ANRU.

Article 13. Articulation avec la convention relative à l'article 8 de la loi du 21 février 2014

Point d'avancement, modalités opérationnelles et conditions de finalisation de la convention relative à l'article 8 de la loi du 21 février 2014, notamment en matière d'élaboration de la stratégie et de la gestion des relogements.

Article 14. Conditions juridiques de mise en œuvre et d'application du protocole de préfiguration

14.1 Intégration des exigences d'insertion des habitants des QPV dans les marchés publics, notamment destinées aux opérations du protocole

Conformément à l'article 3 de la loi n°2014-173 du 21 février 2014, l'agence élabore et adopte une charte nationale d'insertion intégrant les exigences d'insertion professionnelle des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans le NPNRU. Dans l'attente de cette charte, les maîtres d'ouvrage des opérations financées dans le cadre du présent protocole sont invités à intégrer des clauses sociales dans les marchés relatifs à ces opérations. Pour ce faire, ils peuvent avantageusement s'appuyer sur les principes de la charte nationale du PNRU.

14.2 Plan de financement des opérations financées par l'ANRU

Le tableau financier de l'article 10.3 est un tableau prévisionnel des dépenses et des recettes estimées, opération par opération, maître d'ouvrage par maître d'ouvrage, qui, au sens du règlement comptable et financier, réserve des crédits sur les ressources financières du nouveau programme national de renouvellement urbain.

Les subventions de l'Agence résultent, opération par opération, de l'application du taux contractuel de subvention tel que défini aux articles 7.1 et 7.2, du RGA, appliqué à l'assiette de subvention, au sens du règlement général, de l'opération.

Les subventions de l'Agence seront versées dans les conditions définies par le règlement général et par le règlement comptable et financier applicables à la date de l'engagement financier de l'opération (décision attributive de subvention).

Au titre du présent protocole, l'engagement de l'Agence s'entend pour un montant global maximal non actualisable, de 138 000 €, répartis selon la programmation prévisionnelle du tableau financier de l'article 10.3.

Les participations financières des signataires du présent protocole y sont détaillées. Sont également indiquées des participations financières de tiers non signataires dont l'obtention est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage.

L'intervention de la Caisse des dépôts et consignations, mentionnée dans le tableau financier joint, et ses modalités d'intervention seront précisées dans des conventions à signer entre l'organisme et les différents maîtres d'ouvrage concernés et ce, sous réserve de l'accord des comités d'engagement compétents.

14.3 Modalités d'attribution et de versement des subventions de l'Agence

Les engagements contractuels souscrits par l'Agence ne valent que dans la limite de la réalité des coûts des opérations ou de la justification des éléments de calcul des dépenses forfaitaires produits dans les conditions règlementaires applicables au moment de l'engagement financier de l'opération (décision attributive de subvention). Les demandes de subvention sont déposées auprès du délégué territorial de l'Agence, ordonnateur délégué du directeur général de l'ANRU pour le NPNRU, en vue de l'attribution de subvention. Les demandes de paiement concernant ces décisions attributives de subvention sont adressées par le maître d'ouvrage au délégué territorial de l'Agence.

14.4 Contrôle et audits

Sur demande de l'Agence, les maîtres d'ouvrage signataires faciliteront, à tout moment, le contrôle par l'Agence de l'utilisation des subventions reçues, de la réalisation et de l'évaluation des engagements et objectifs du présent protocole notamment par l'accès à toute pièce justificative, tout document et information dont elle jugerait la production nécessaire. Le cas échéant, les maîtres d'ouvrage faciliteront également le contrôle sur place réalisé, dans ce cadre et pour les besoins exclusifs des vérifications et évaluations précitées. En ce cas, les contrôles sont exercés par des agents habilités par le directeur général de l'ANRU, le signataire de la convention est averti au préalable et peut se faire assister d'un conseil. Le directeur général de l'ANRU peut, en tant que de besoin, faire appel à des agents habilités à effectuer le contrôle de l'administration (Inspection Générale, etc.).

14.5 Conséquences du non-respect des engagements

Les manquements constatés dans l'application du présent protocole font l'objet d'une analyse de leurs causes et conséquences diligentée localement par le délégué territorial de l'Agence. Le rapport de ce dernier, accompagné de toutes pièces que les signataires de la convention voudront y joindre, est adressé au directeur général de l'Agence. Celui-ci prend éventuellement l'avis du Comité d'Engagement de l'Agence, statue directement ou saisit, si nécessaire, le Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration, ou par délégation le directeur général de l'ANRU, statue sur le rapport du délégué territorial de l'Agence. Il peut décider :

- Le rappel solennel au porteur de projet et aux maîtres d'ouvrage de leurs engagements contractuels
- Le réexamen du protocole et la signature éventuelle d'un avenant
- La requalification du taux de subvention prévu dans le protocole qui peut impliquer le remboursement partiel ou total des subventions
- La suspension, voire la résiliation du protocole

Dans tous les cas, la décision prise est portée à la connaissance de l'ensemble des signataires du protocole.

14.6 Clause de renégociation du protocole

Le présent protocole pourra donner lieu à renégociation dans le cas où seraient constatés des changements substantiels de l'environnement juridique et financier dans lequel s'inscrit l'action de l'Agence.

14.7 Traitement des litiges

Les litiges survenant dans l'application du présent protocole seront portés devant la juridiction compétente du siège social de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine.

Signature du protocole de préfiguration

L'Etat

.....

Le Préfet du département
Rhône-Alpes

L'ANRU

.....

.....

L'EPCI

.....

.....

La commune d'Ambérieu-en-bugey

.....

Daniel FABRE
Le Maire

encart maître d'ouvrage
+ bailleurs

La Caisse des Dépôts

.....

.....

encart Bailleurs ?