



DEPARTEMENT DU RHONE
VILLE DE BRIGNAIS

Plan Local d'Urbanisme
Modification n°5 - *Secteur Gare*

**L'orientation d'aménagement
et de programmation**

Pièce n°	Document soumis à enquête publique	Approbation
02		13/10/2016

Conformément à l'article L123-1-4 du Code de l'urbanisme¹, la commune fait le choix de mettre en place, sur le secteur de la gare, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

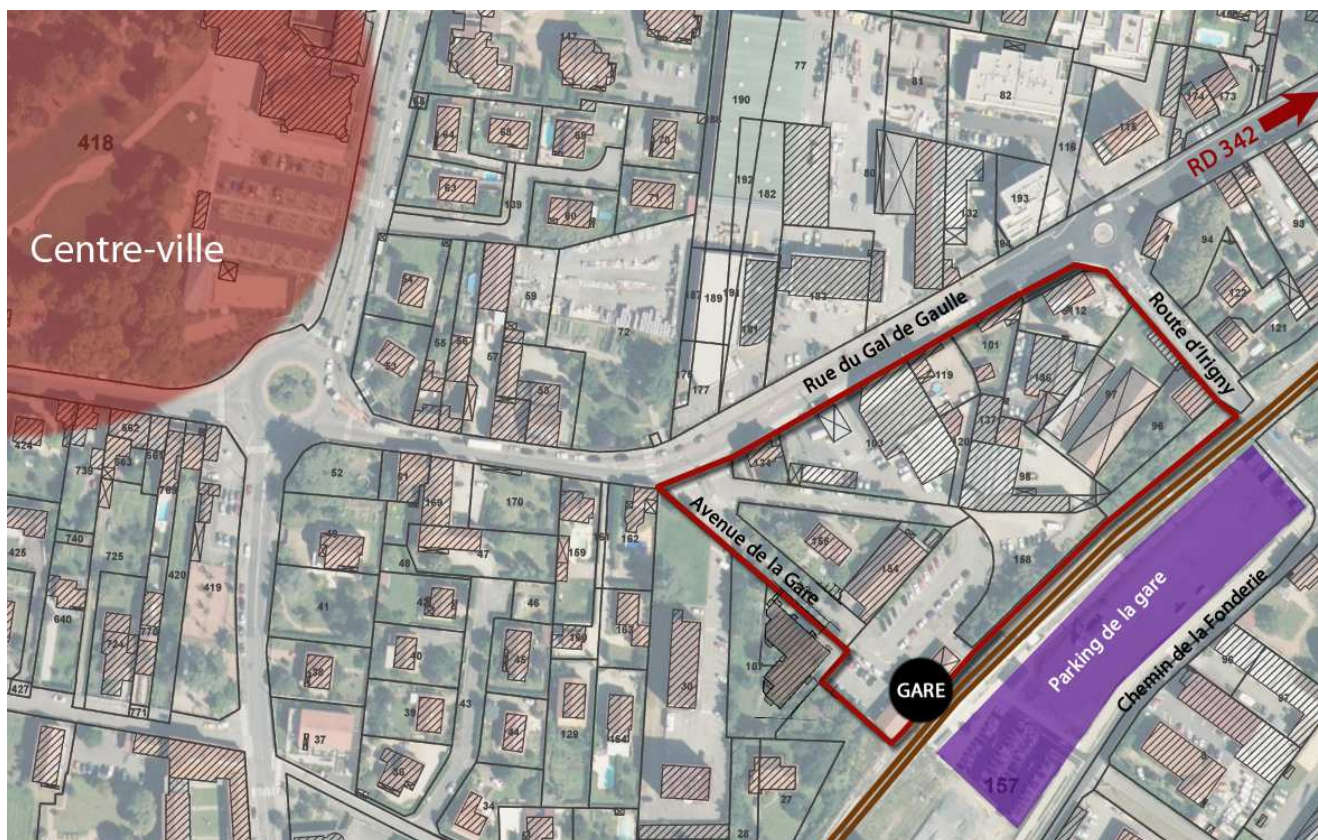
Il s'agit de fixer des objectifs généraux pour la rénovation urbaine de ce quartier, des objectifs fondamentaux auxquels les pétitionnaires ne pourront déroger, puisque la présente OAP impose un rapport de compatibilité aux demandes d'autorisations d'urbanisme qui seront déposées sur ce périmètre.

▪ Le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation recouvre un îlot d'environ 1,88 ha situé entre la rue de Gaulle, la route d'Irigny, la voie ferrée et l'avenue de la Gare, englobant l'impasse Rivoire et s'étendant sur les quinze parcelles suivantes :

- BD n°96, 97, 98, 101, 103, 111, 112, 119, 120, 134, 136, 137, 154, 155, 158

Les principes d'aménagement fixés par l'OAP sur ces parcelles s'organisent autour d'objectifs liés à l'aménagement, à l'organisation et à la composition urbaine de ces parcelles, comme d'objectifs liés à l'occupation et aux usages du futur quartier, à la programmation envisageable sur ce secteur.



 Périmètre de l'OAP

¹ Les numéros d'articles du Code de l'Urbanisme présentés évoqués dans le cadre de la présente modification du PLU de Brignais correspondent à la numérotation antérieure à l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre 1er du Code de l'urbanisme.

▪ Les enjeux de l'OAP

L'aménagement du secteur de la gare devra répondre aux enjeux urbains suivants :

- Requalifier et revaloriser les entrées de ville :
 - depuis la rue de Gaulle entre le carrefour de la route d'Irigny et le carrefour de l'avenue de la Gare : le bâti implanté de part et d'autre de la voie, axe majeur d'entrée dans le centre de Brignais, s'avère peu qualitatif sur le plan paysager, et accueille des activités incompatibles, sur le plan urbain, avec les récentes opérations mixant logements collectifs et activités à proximité
 - depuis la route d'Irigny et la voie ferrée, en accompagnement des réaménagements d'espaces publics et de voiries effectués à l'Est de la gare pour améliorer son accessibilité et son utilisation, de façon à "créer une image" en cohérence avec le dynamisme et la ville.

- Densifier un secteur bénéficiant d'une accessibilité améliorée avec le récent aménagement du pôle de transport multimodal sur la gare, de façon à favoriser l'utilisation des transports collectifs et à limiter les usages automobiles

- Mettre en valeur la perspective de l'Avenue de la Gare et les possibilités de liaisons modes doux entre le futur quartier et le centre-ville

- Maintenir une bonne accessibilité à la gare via l'organisation des flux de circulation

▪ Les principes d'aménagement et de composition

Pour revaloriser les entrées de ville et densifier le secteur en recherchant une cohérence morphologique et fonctionnelle vis-à-vis du centre-ville existant et des récentes opérations de densification récemment menées à proximité, il sera recherché, sur le périmètre de la présente OAP :

→ **une organisation en forme d'îlot**, dans l'esprit d'une urbanisation de centre-ville basée sur un rapport étroit entre bâtiments et rues, entre espace privé et espace public.

Les bâtiments s'implanteront ainsi en rapport direct avec les voies et espaces publics existants ou à créer, à l'alignement ou avec un retrait limité.

Surtout, ils préserveront **un coeur d'îlot non construit, et paysager, sur lesquels s'orienteront préférentiellement les logements**, en s'implantant dans une bande de constructibilité limitée par rapport aux voies publiques.

→ **L'affirmation de fronts bâtis**

Afin de créer un effet "entrée de ville" et de prolonger, sur ce secteur, la morphologie caractéristique du centre de Brignais, **des fronts bâtis seront dessinés sur les 4 côtés du quadrilatère formé par le périmètre de l'OAP : la rue de Gaulle, la route d'Irigny, l'avenue de la Gare et la voie ferrée.**

Une attention particulière devra être apportée aux fronts bâtis dessinés sur les voies publiques : l'effet "muraille" ou "barre" devra impérativement être évité, en veillant à :

- **travailler une architecture rythmée et un bâti séquencé, notamment caractérisé par un jeu irrégulier de hauteurs différenciées, qui éviteront toutefois les ruptures franches ou les effets de répétition ou symétrie.** Un juste équilibre entre cohérence des volumes et traitements du bâti et homogénéité d'ensemble devra être trouvé afin de dessiner un front bâti qui, ordonnancé, donne l'impression d'une certaine "spontanéité".

- **ménager des césures dans le bâti, qui laisseront passer des vues depuis l'espace public sur les coeurs d'îlot végétalisés.** Il ne s'agit pas de produire un front bâti ininterrompu, mais plutôt de suggérer une linéarité accompagnant l'entrée dans le centre-ville et ses espaces plus denses.

Ces césures auront autant que possible une longueur minimale de 4 m, mesurée entre tous points des bâtiments édifiés.

De ce point de vue, l'implantation des bâtiments d'une limite parcellaire débouchant sur la voie publique à l'autre limite parcellaire sera proscrite.

→ **un maillage visant à assurer le bon fonctionnement interne du quartier, et ses liaisons avec le centre-ville**

Une voie secondaire, ouverte à la circulation et au stationnement public, sera aménagée au coeur du périmètre, parallèlement à la voie ferrée et à l'avenue de Gaulle, pour relier l'avenue de la Gare et la route d'Irigny.

Cette voie devra **accueillir l'ensemble des accès véhicules liés aux constructions implantées dans la zone, aucun autre débouché automobile n'étant autorisé sur la rue de Gaulle.**

Une attention particulière sera apportée au traitement de cette voie qui, en phase avec les objectifs de programmation ci-dessous, devra constituer un élément à part entière de la trame d'espaces publics visant à créer un nouveau quartier vivant et ouvert sur le centre-ville, d'une part, et la gare, d'autre part.

Afin de limiter l'emprise de l'automobile sur le futur quartier, **le fonctionnement actuel de la gare, visant à orienter les stationnements** liés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire **sur le parking récemment aménagé route d'Irigny et chemin de la Fonderie, sera réaffirmé.**

La voie nouvellement créée sera paysagée avec soin et dimensionnée pour des circulations "apaisées".

→ **L'aménagement d'un mail paysager piéton pour traverser l'ilot**

L'accès à la gare depuis le centre-ville devra pouvoir s'effectuer au moyen de cheminements sécurisés et confortables, incitatifs et suffisamment directs.

Il est ainsi exigé l'aménagement d'une traverse piétonne ouverte au public à l'échelle de l'ilot, afin de pouvoir relier la Gare et le nouveau quartier depuis la rue de Gaulle autrement que par l'Avenue de la Gare et la route d'Irigny.

Un mail piéton paysager, d'une largeur minimale de 6 m, sera ainsi aménagé à peu près à équidistance des deux voies, afin de créer un espace de respiration et d'apporter une qualité supplémentaire au quartier.

▪ Les principes de programmation

Dans l'esprit de renforcer l'animation du quartier de la gare et de créer une nouvelle polarité, la reconversion du quartier devra **s'appuyer sur une pluralité de fonctions et mettre en place les conditions d'un futur quartier vivant, agréable à vivre, et approprié par ses usagers et habitants.**

Il s'agit de créer un véritable nouveau "morceau de ville", comme une greffe sur le centre-ville existant.

Le périmètre de l'OAP accueillera donc majoritairement du logement, avec des possibilités de densification plus fortes que l'environnement urbain qui l'entoure, pour marquer, d'une part, l'entrée de ville, et, d'autre part, pour bénéficier de l'accessibilité supplémentaire créée par la présence de la gare. Cette offre de logements se positionnera en retrait de la voie ferrée, pour préserver les futurs habitants des nuisances liées au passage des trains.

Elle prendra la forme d'**immeubles collectifs disposant de hauteurs comprises entre R+2 et, ponctuellement, R+5, implantés en lien avec les voies publiques (alignements ou retraits limités) et préservant un coeur d'îlot non construit et planté.**

Les bâtiments de logements collectifs devront autant que possible intégrer, en rez-de-chaussée sur rue, des surfaces de commerces, bureaux, ou équipements nécessaires au fonctionnement des services public ou d'intérêt collectif, de façon, d'une part, à **préserver l'intimité des logements** et une transition entre l'espace public et l'espace privé lié à l'habitation, et, d'autre part, à **animer l'espace public** et l'ensemble du quartier. Il conviendra de proposer des bâtis ouverts sur l'espace public et des logements à l'intimité préservée, en étage ou orientés sur jardin.

Les surfaces de commerces en RDC sur l'espace public prendront de préférence la forme de petites cellules de type "commerce de centre-ville", avec une **surface de plancher limitée.**

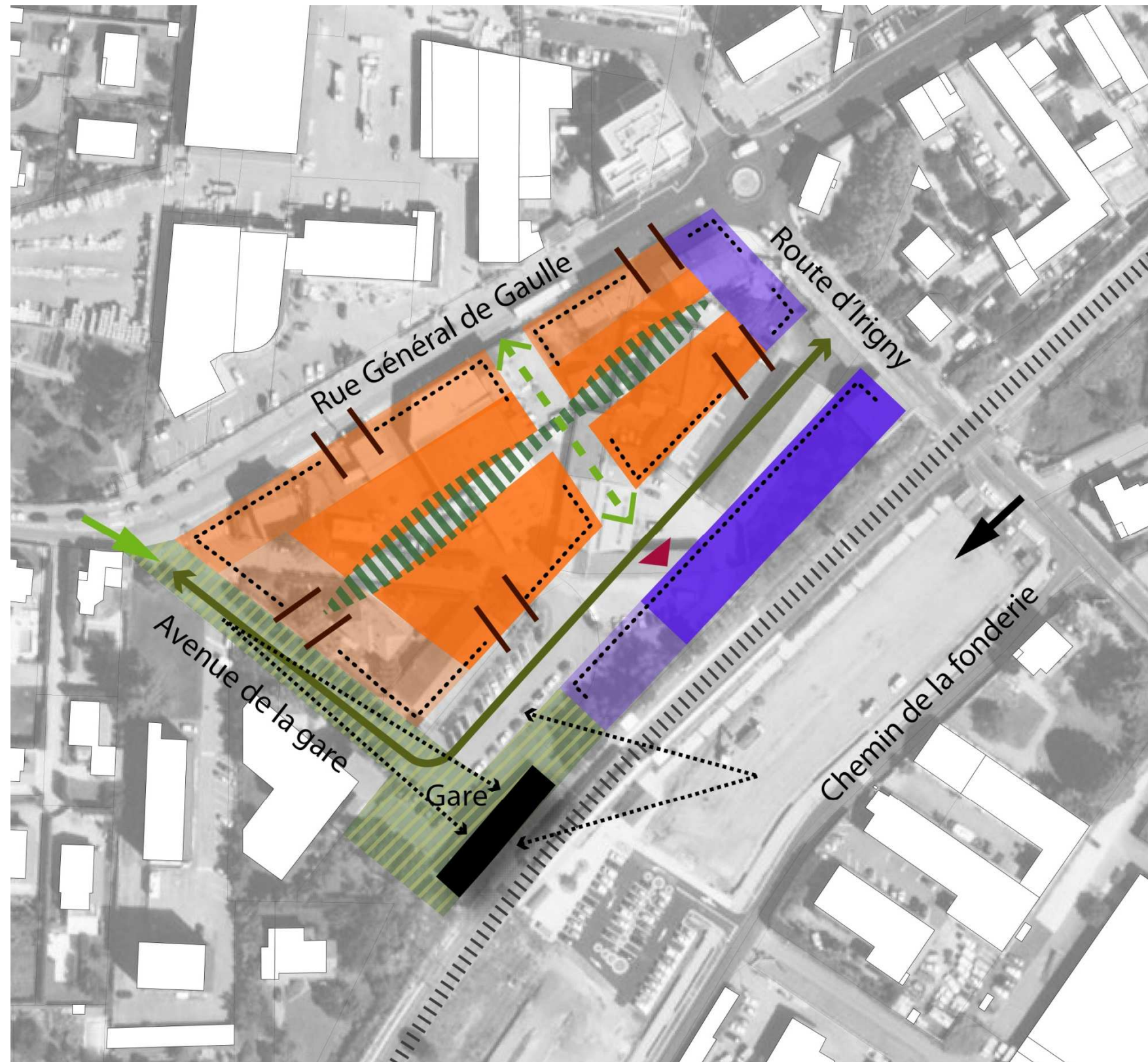
Outre les opérations mixant logements et surfaces d'activités commerciales ou tertiaires, le périmètre de l'OAP pourra **également recevoir des opérations exclusivement dédiées aux activités tertiaires**, mixant, ou non, bureaux et équipements publics.

Enfin, **une attention particulière sera apportée à la qualité des espaces publics**, qui, aux côtés des commerces et autres activités implantés en pieds d'immeubles, devront pleinement participer à l'animation et à l'appropriation de ce quartier.

En particulier, **les espaces dévolus aux circulations automobiles seront réduits à leur strict nécessaire en réaménageant les abords du bâtiment de la Gare de façon à créer un vaste parvis à vocation piétonne pour ouvrir l'équipement sur le quartier** et mettre en valeur la perspective sur et depuis l'Avenue de la Gare.

Les abords de la gare ne pourront accueillir, sur un périmètre de 20 m compté en tout point du bâtiment, aucune nouvelle construction, à l'exception d'une éventuelle extension ou annexe de la gare existante.

Schéma de principe avec lequel toute demande d'autorisation d'urbanisme déposée sur le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur de la Gare devra être compatible



Etat des lieux

- Bâtiment de la gare à préserver et valoriser
- ⋯ Ligne tram-train

Principes d'aménagement

- ↔ Création d'une voie de desserte ouverte à la circulation du public, avec un traitement paysager et des usages apaisés et partagés pour relier l'Avenue de la Gare à la route d'Irigny
- ➔ Principe d'accès principal à la gare
- Principe d'accès secondaire à la gare (*modes doux, taxis, PMR, desserte minute*)
- ▨ Requalification des abords de la gare pour valoriser le bâti dans la perspective de l'Avenue et l'ouvrir sur l'espace public
- ↔ Aménagement d'un large mail paysager piéton permettant la traverse Nord-Sud de l'îlot entre Avenue de la gare et route d'Irigny
- ☛ Cônes de vue sur la gare à valoriser
- ⋯ Principe d'alignement du bâti
- ▨ Césures à créer dans le bâti pour ménager des percées visuelles depuis les voies et espaces publics sur le cœur d'îlot végétalisé
- ▨ Principe de cœur d'îlot paysager et végétalisé

Principes de programmation

Les opérations de logements devront consacrer 40 % de la surface de plancher créée à des logements locatifs sociaux. Elles intégreront en priorité des activités et services en RDC sur voies publiques ou ouvertes à la circulation du public.

Elles s'inscriront dans les règles de hauteur suivantes :

- ▨ - hauteur limitée à R+3 sur l'Avenue de la Gare
- ▨ - hauteur limitée à R+4 (ponctuelle) sur la rue de Gaulle
- ▨ - hauteur limitée à R+5 (ponctuelle) en cœur d'îlot et sur la voie nouvelle de desserte

Les opérations dédiées aux activités pourront accueillir bureaux, équipements publics ou commerces (à condition d'être implantés en RDC sur voies publiques). Elles s'implanteront en vis-à-vis de la ZA des Aigais existante, sur la route d'Irigny et sur la voie ferrée :

- ▨ - hauteur limitée à R+2 sur une bande d'environ 20 m au contact des abords de la gare
- ▨ - hauteur limitée à R+4 (ponctuelle) sur la route d'Irigny
- ▨ - hauteur limitée à R+5 (ponctuelle) sur la voie ferrée au-delà de la bande d'environ 20 m à partir des abords de la gare et jusqu'à la route d'Irigny

- ▾ Localisation préférentielle de l'accès principal du bâtiment, en lien avec le mail paysager piéton créé