

DÉPARTEMENT DU RHÔNE  
VILLE DE BRIGNAIS



## Plan Local d'Urbanisme Les Orientations d'Aménagement et de Programmation



Pièce n°	PLU approuvé le 13 février 2020
03	Modification Simplifiée n°1 approuvée le 16 mars 2022
	Modification n°2 approuvée le 15 mai 2024



# Sommaire

<b>Préambule.....</b>	<b>5</b>
<b>Localisation des périmètres d'OAP.....</b>	<b>7</b>
<b>OAP n°1 - Moninsable.....</b>	<b>9</b>
<b>OAP n°2 - Renouvellement urbain Entrée de ville-Gare.....</b>	<b>17</b>
<b>OAP n°3 - Renouvellement urbain Aigais - Gare.....</b>	<b>30</b>
<b>OAP n°4 - Renouvellement urbain Presbytère.....</b>	<b>37</b>
<b>OAP n°5 - Route de Soucieu/Le Garel.....</b>	<b>43</b>
<b>OAP n°6 - Brisport.....</b>	<b>48</b>



## Préambule - Rappel réglementaire

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) mises en place au titre des articles L151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme<sup>1</sup> concernent 6 secteurs stratégiques pour la mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables dans les 10 prochaines années.

Elles viennent **spatialiser les dispositions réglementaires des zones du Document graphique réglementaire auxquelles elles se rattachent**, et **préciser les objectifs de la commune pour ces secteurs**. Elles permettent **d'orienter leur évolution** ainsi que l'intervention des aménageurs et constructeurs

### Rappel sur les modalités d'application des OAP et la notion de rapport de compatibilité

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

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

**Dans le cadre du "renouvellement urbain"** des quartiers Gare et Presbytère, les OAP mises en place visent à encadrer les potentielles mutations de foncier bâti. Elles constituent, à l'échelle du quartier, une sorte de « plan guide » visant à recréer un ensemble urbain cohérent (maillage viaire, qualité paysagère, diversité et transitions des formes bâties, programmation des activités et fonctions...) en posant les principes de la transformation du tissu existant.

En cas de démolition des bâtiments existants, les propriétaires des parcelles concernées devront ainsi respecter ces principes, dans un rapport de compatibilité (il convient de rappeler que la démolition du bâti existant n'est toutefois pas rendue obligatoire par ces "OAP Renouvellement urbain" : c'est seulement si les propriétaires des terrains concernés souhaitent engager des démolitions qu'ils seront contraints, pour les reconstructions, d'intégrer les principes d'aménagement et de programmation énoncés dans les OAP qui les concernent).

---

<sup>1</sup> "Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements."

[Article L151-6 du Code de l'Urbanisme](#)

"Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics [...] ;"

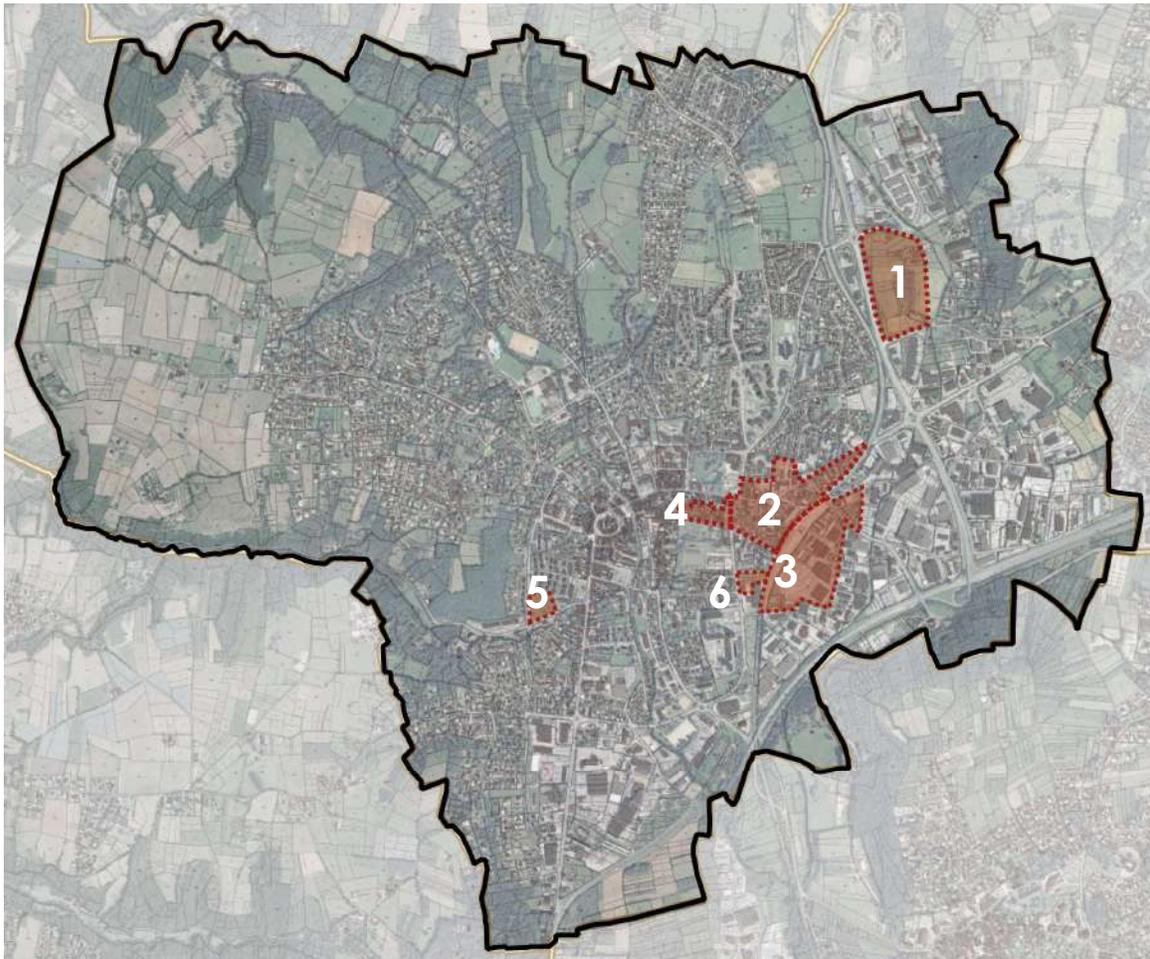
[Article L151-7 du Code de l'Urbanisme](#)



## Localisation des périmètres d'OAP

Si tous les périmètres d'OAP s'inscrivent dans l'enveloppe urbaine existante, ils traduisent toutefois deux démarches différentes, retenues comme prioritaires dans le cadre du PADD (pièce n°2 du PLU) :

- L'aménagement de terrains non construits, en développement urbain sur terrains nus de l'enveloppe urbaine (OAP n°1, 5 et 6)
- Le renouvellement urbain et la densification de terrains déjà construits jugés stratégiques de par leur localisation ou leurs caractéristiques urbaines actuelles (OAP n°2,3 et 4).





# OAP n°1 - "Moninsable"

## I. Etat des lieux et enjeux

### ➤ Etat des lieux

Le périmètre de l'OAP n°1 est mis en place sur le secteur de "Moninsable", sur un tènement d'une surface d'environ 8,7 ha répartis parmi environ une soixantaine de parcelles cadastrées AV n° 6 p.; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13 p.; 14; 15; 35; 45; 46; 48; 49; 50; 51; 52; 55; 56; 59; 61; 62; 65; 66; 71; 72; 77; 78; 79; 80; 81; 82; 86; 87; 88; 89; 93; 94; 95; 96; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 141; 142; 143; 144; 145; 146.

Situé sur un "tertre" ceinturé par l'urbanisation, le périmètre se situe au coeur de l'enveloppe urbaine de Brignais, délimité :

- à l'Ouest, par la RD 342, route classée à grande circulation autour de laquelle se sont développées 4 des 5 zones d'activités présentes sur la ville (Vallières, Aigais, Sacuny, et Moninsable, en partie). Sur la portion traversant Brignais, la RD 342 est ainsi intégralement bordée par l'urbanisation, à l'exception du tènement ici considéré.
- au Nord et au Sud, par le chemin de Sacuny et le chemin des Tards-Venus, qui séparent le périmètre des zones d'activités de Sacuny (Nord) et de Moninsable-Vallières (Sud). Il faut noter la présence d'une zone humide au Sud du chemin des Tards-Venus, en limite avec la ZA des Vallières ;
- à l'Est, par une prairie inondable bordant le chemin de Sacuny, au-delà duquel se sont développés de l'habitat pavillonnaire et une installation sportive (foot indoor), un secteur qui marque la limite Est de l'enveloppe urbaine de Brignais, au contact des coteaux de St-Genis-Laval.

Les 8,7 ha du périmètre se répartissent de la manière suivante :

- environ 1,3 ha correspondent à l'espace boisé "sommital" du tertre, qui marque, depuis la ville de Brignais, le premier "sas" en direction de la métropole lyonnaise, avant les coteaux de saint-Genis. Cet espace boisé, assez visible dans le grand paysage, est protégé en tant qu'espace boisé classé (EBC) ;
- environ 0,4 ha accueillent 3 logements individuels qui sont venus miter ce paysage de coteaux bocagers;
- environ 6,9 ha restent urbanisables dans le cadre du présent projet de PLU. Ces 6,9 ha sont aujourd'hui occupés par des prairies.



### ➤ Enjeux

La zone de Moninsable, est identifiée dans le PADD de la ville pour **accueillir le futur développement économique de la commune et de la Communauté de communes, dans le cadre de la stratégie générale de renforcement de la polarité de Brignais à l'échelle de l'Ouest lyonnais**. Elle doit aussi répondre à l'objectif de créer de l'emploi au sein du territoire, dans un contexte où le foncier à vocation économique se fait rare, sous l'effet de la pression urbaine. Il s'agit ainsi d'offrir de nouvelles possibilités aux entreprises du territoire de la Communauté de communes, comme aux entreprises extérieures de s'implanter.

Cependant, **la maîtrise du développement de cette zone fortement contrainte sur ses abords par le risque inondation, et aux qualités paysagères certaines, s'avère nécessaire.**

Pour cette raison, la ville a souhaité mettre en place une Orientation d'Aménagement et de Programmation précisant les **conditions spatiales et temporelles d'urbanisation de la zone**, de façon à assurer un développement économique durable, respectueux de l'environnement et du paysage du site.

**Les grandes orientations du PADD déclinées dans l'OAP n°1 "Moninsable" :**

<b>VOLET THEMATIQUE</b>	<b>ORIENTATIONS</b>	<b>OBJECTIFS</b>
<p><b>VOLET N°1 LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE</b></p> <p>"Assumer le rôle central de Brignais à l'échelle de l'Ouest lyonnais"</p>	<p><b>Orientation 1.2</b> Consolider une économie diversifiée</p>	<p><b>2. Permettre le développement d'une nouvelle zone d'activités en aménageant le site de Moninsable</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; à moyen terme, d'aménager la partie Ouest du tertre de Moninsable pour renforcer la vitrine économique de Brignais le long de la RD 342</li> <li>&gt; à plus long terme, au-delà de la réalisation du présent PLU, d'engager une réflexion pour le développement de la frange Est du tertre, côté chemin de Sacuny</li> </ul>
<p><b>VOLET N°3 UN DEVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES PATRIMOINES</b></p> <p>"Une ville à transmettre"</p>	<p><b>Orientation 3.1</b> Protéger le patrimoine naturel et renforcer la présence de la nature en ville pour améliorer le fonctionnement écologique du territoire et la qualité de vie</p>	<p><b>2. Préserver et restaurer les continuités écologiques favorables à la biodiversité en reliant les grands ensembles fonctionnels à travers la ville</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Restaurer le corridor écologique du Merdanson</li> <li>➤ Permettre le développement d'une micro-biodiversité urbaine et la réduction des « ilots de chaleur » grâce à des formes urbaines ménageant de nouveaux espaces de respiration et de nature en ville</li> </ul>
	<p><b>Orientation 3.2</b> Mettre en valeur le patrimoine paysager et bâti pour préserver l'âme et l'identité de la ville</p>	<p><b>3. Réduire l'impact du développement de la commune sur le cycle naturel de l'eau et ses milieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limiter l'imperméabilisation des terrains urbanisés ou à urbaniser</li> </ul> <p><b>2. Intégrer le patrimoine végétal pour une ville plus verte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Etoffer la trame verte pour (re)créer des continuités paysagères entre les poches de respiration existantes, et notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; S'appuyer sur le végétal pour structurer les nouveaux secteurs d'urbanisation</li> </ul> </li> </ul>

## **II. Les grands principes d'aménagement et de programmation**

### **➤ Principes d'aménagement**

#### **○ *Maillage viaire***

##### **- Partie Est**

L'aménagement de la zone s'appuiera sur le **dévoisement vers l'Ouest du chemin de Sacuny existant**, à l'Est du tertre de Moninsable, afin de **relier plus directement, et hors zone inondable, le rond-point de Sacuny, au Nord, au rond-point des Tards-Venus au Sud**. Cette nouvelle emprise de voirie marquera la limite Est du périmètre de la zone d'activités, au-delà de laquelle toute construction sera interdite (zone inondable et corridor écologique du Merdanson à restaurer).

**Un cordon végétal d'une largeur minimale de 4 m** (haie de type bocager aux essences locales diverses, arbres de haute tige...), favorisant l'insertion paysagère de la zone, en limite des prairies bordant le Merdanson, **sera aménagé**.

##### **- Partie Ouest**

Afin de gérer les flux en entrée et sortie de la future zone de Moninsable, **une nouvelle voirie Nord-Sud sera par ailleurs aménagée à l'Ouest de l'espace boisé sommital**. Comme le chemin de Sacuny dévoyé, à l'Est, **cette nouvelle voie s'accrochera, au Nord, au rond-point de Sacuny existant, tandis qu'un nouveau carrefour sera aménagé sur le chemin des Tards-Venus, au Sud**.

**La voie nouvellement aménagée en partie Ouest du périmètre longera l'espace boisé sommital sur sa frange Ouest, marquant une limite franche entre les espaces bâtis de la zone d'activités et l'espace boisé sommital**.

Cette voie **épousera autant que possible les courbes de niveau, de façon à limiter les mouvements de sols**. Elle permettra en outre **une desserte des entreprises implantées sur le versant Ouest du tertre, en façade de la RD 342, par l'Est, soit l'arrière des parcelles**, évitant de fait une trop forte visibilité des espaces de stationnement depuis la RD 342, "vitrine" de la ville.

### o **Accessibilité**

- Espaces de stationnement

**Des poches de stationnement public devront être aménagées aux entrées Nord et Sud de la zone (environ 5 à 6 places par secteur).**

- Modes doux

**La zone de Moninsable devra être ouverte à son proche environnement.**

**Des cheminements devront ainsi être aménagés pour faciliter la traversée du chemin des Tards-Venus et la liaison avec la zone humide de Moninsable, au Sud.**

Cette dernière, strictement protégée, devra toutefois pouvoir **être longée ou traversée par les piétons désireux de relier la nouvelle ZA de Moninsable à la ZA des Vallières (secteur de la route de Lyon)**, au Sud de la zone humide, qui propose de nombreux services de restauration et loisirs urbains aux personnes travaillant dans les ZA à proximité.

En sus, **un cheminement piéton permettant de relier le chemin de Sacuny dévoyé, à l'Est, en bordure des prairies inondables du Merdanson, à l'espace boisé sommital, sera a minima aménagé.**

### o **Trame verte**

**L'aménagement de la zone d'activités de Moninsable devra prendre en compte les espaces naturels et paysagers présents sur le périmètre.**

**En particulier, le sommet du "tertre", fortement perceptible dans le grand paysage** (depuis les coteaux de Rochilly, de l'autre côté de la RD 342, comme depuis Saint-Genis-Laval, à l'Est) **ne pourra accueillir aucune nouvelle construction** : la conservation de l'espace boisé sommital et des prairies qui le bordent, sur le versant Nord du tertre, est exigée, de façon à **créer un véritable cordon végétal** parallèle aux prairies inondables des abords du Merdanson et **passant par le sommet du tertre.**

Outre la préservation du cordon formé par l'espace boisé sommital et son prolongement sur le versant Nord, **les espaces bâtis de la future zone d'activité devront de part et d'autre être traversés par des coulées vertes**, « des doigts verts transversaux » permettant de rythmer la façade urbaine de la zone et de relier le cordon végétal du sommet au corridor formé par le Merdanson et les prairies qui le bordent. **Ces coulées vertes pourront être aménagées au moyen de bandes de recul minimales** de 4 m des constructions par rapport aux limites parcellaires, soit a minima 8 mètres d'espaces non bâtis et plantés de part et d'autre de chaque limite.

**Au moins l'une d'entre elle devra toutefois constituer le support du cheminement piéton** reliant la partie sommitale aux abords du cours d'eau (partie Est).

**Les voies de desserte aménagées** dans le sens Nord-Sud entre le rond-point de Sacuny et le chemin des Tards-Venus (chemin de Sacuny dévoyé et nouvelle voie) **seront plantées de façon à accompagner les**

**espaces de nature qu'elles bordent** (espace boisé sommital, abords du Merdanson), encourageant à y pénétrer, et jouant un rôle d'interface et de transition avec les zones bâties. La qualité paysagère de la ZA de Sacuny, aménagée au Nord, sera notamment recherché.

Enfin, **l'ensemble des surfaces dédiées au stationnement** (lots privés comme poches de stationnement public en entrées de zone) **comme aux modes doux sera aménagée de façon à limiter au maximum le ruissellement des eaux pluviales. Les revêtements perméables seront de fait privilégiés** (stabilisés, dalles enherbées, gravillons...). Ces surfaces seront abondamment végétalisées.

- **Formes urbaines et bâties**

**Les hauteurs et implantations de la zone de Moninsable seront globalement identiques à celles acceptées dans les autres ZA de la ville, telles que prévues dans le règlement du présent PLU.** Elles devront cependant **composer avec la pente.**

**En particulier, les hauteurs des constructions implantées en points hauts de la zone, le long de la voie de desserte aménagée, devront limiter leur impact dans le grand paysage : leur hauteur ne devra pas excéder la ligne formée dans le grand paysage par la cime des coteaux de Saint-Genis à l'Est, de l'autre côté de la vallée du Merdanson.**

**Ces coteaux devront ainsi rester visibles depuis la rue Mère Elise Rivet et le secteur de Rochilly-Les Saignes, comme une toile de fond paysagère à l'Est de la ville, y compris si cela génère une hauteur inférieure à la hauteur maximale autorisée dans le règlement (article AUi2.3).**

Une attention particulière sera accordée aux **constructions en façade de la RD 342.**

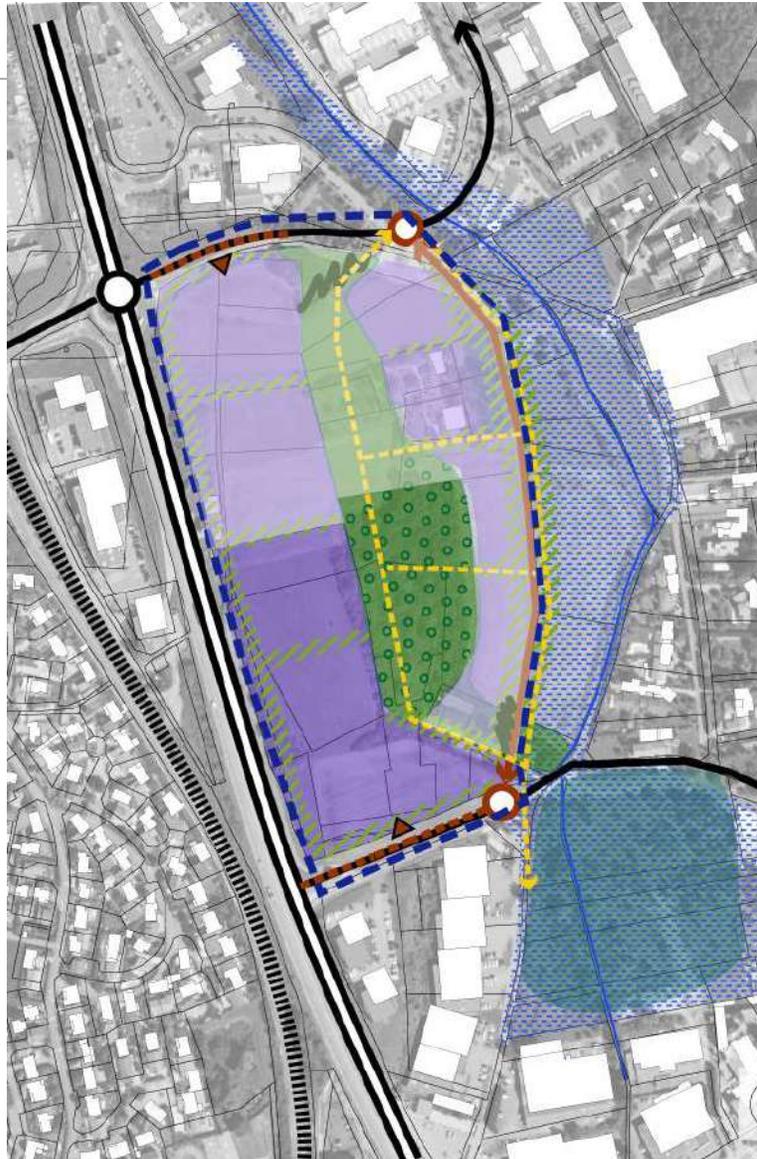
Outre le traitement de larges franges végétalisées, il sera porté une attention au **rythme bâti créé le long de la RD 342.** Par exemple, les constructions d'une longueur supérieure à 30 m devront créer une **rupture visuelle**, en plan ou en volume ("décroché" par rapport au nu des façades extérieures, hauteur différente, couleur ou matériaux différent...), tandis que **des "césures", des percées visuelles sur le coeur du terre seront maintenues**, pour éviter un effet "muraille".

Dans l'ensemble, il est attendu une **recherche de qualité architecturale valorisant l'effet "vitrine".**

➤ **Programmation**

La zone de Moninsable sera exclusivement dédiée aux activités économiques, en cohérence avec le PADD de la ville et le règlement de la zone AUi.

➤ **Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de constructions devront être compatibles**



- Périmètre de l'OAP
  - Etat des lieux**
  - === Voiries existantes
  - Zone humide à protéger
  - ▨ Zone soumise à risque d'inondation, inconstructible
  - Composition urbaine et aménagements**
  - ▲ Principes d'accès à la zone : création d'une voie de desserte reliant, à terme, le chemin de Sacuny au chemin des Tards Venus
  - Carrefours à aménager
  - ➔ Aménagement, à long terme, d'une voie de desserte paysagée visant à desservir la partie Est de la ZA en dehors du corridor écologique du Merdanson et de la zone exposée au risque inondation
  - ➡ Principe de cheminement modes doux
  - Espace boisé classé à conserver
  - Espace végétalisé non bâti à préserver et aménager afin de créer une continuité paysagère à travers la zone et de relier l'espace boisé sommital aux espaces naturels de la vallée du Merdanson (secteurs inondables)
  - ▨ Traitement paysager de la ZA : les franges seront traitées avec attention (*haies d'inspiration bocagères d'essences locales diversifiées, éventuellement agrémentées de quelques arbres de haute tige*), et se prolongeront en «doigts verts» créant des césures dans les façades bâties Ouest (RD 42) et Est (chemin de Sacuny) de la ZA, et irriguant la zone en direction de l'espace boisé sommital (*localisation à titre indicatif*).  
A l'Ouest (côté Sacuny), ce traitement paysager contribuera au confortement du corridor écologique du Merdanson.
  - Programmation et aménagements**
  - Activités à vocation économique  
(se reporter au Règlement - Article AUi1 et AUi2).
- Une attention particulière sera portée à l'implantation et aux hauteurs bâties, qui devront être adaptées à la pente et s'échelonner de manière à limiter l'impact dans le grand paysage

➤ **Condition de mise en oeuvre de l'OAP :**

Le périmètre de l'OAP n°1 est classé en zones AUi1, AUi2 et AUi3.

L'urbanisation du périmètre pourra s'effectuer dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble. En cas de pluralité des opérations, leurs périmètres respectifs correspondront à ceux des zones AUi1, AUi2 et AUi3.

L'urbanisation sera toutefois phasée en trois temps successifs :

- la zone AUi1 est urbanisable à court terme, dès l'approbation du présent PLU ;
- la zone AUi2 est urbanisable dans le cadre du présent PLU, sous réserve que l'intégralité de la zone AUi1 ait été investie ;
- la zone AUi3 ne pourra être urbanisé qu'au-delà de la réalisation du présent PLU, sous réserve d'une révision du document d'urbanisme et que l'intégralité de la zone AUi2 ait été investie.

## OAP n°2 - Renouveau urbain "Entrée de ville - Gare"

### I. Etat des lieux et enjeux

#### ➤ Etat des lieux

##### ➤ Localisation

Le périmètre de l'OAP n°2 est mis en place sur le quartier de la Gare, de part et d'autre de la rue du Général de Gaulle, sur un linéaire de près de 600 m entre la voie ferrée, à l'Est, et le rond-point de l'Hôtel de ville, au carrefour avec les rues Mère Elise Rivet et Bovier-Lapierre, à l'Ouest. Il représente une surface totale de près de 9 ha.

Les parcelles concernées par le périmètre sont :

Section BD

Parcelles n°26; 27; 28; 29; 30; 33; 34; 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 51; 52; 53 ; 54 ; 55 ; 56; 57 ; 58 ; 59; 72; 77; 80; 81; 88; 89; 90; 91; 93; 94; 96; 97; 98; 101; 103; 106; 107; 112; 119; 120; 121; 122; 129; 132; 134; 136; 137; 154; 155; 159; 160; 161; 162; 163; 164; 169; 170; 171; 172; 175; 177; 181; 182; 183; 185; 186; 187; 188; 189; 190; 191; 192.



## ➤ Enjeux

Le périmètre de l'OAP concerne un secteur en pleine mutation, qui, situé à l'interface entre le centre-ville et les grandes zones d'activités de la commune, se voit désormais dynamisé par la desserte cadencée du tram-train en direction de Lyon Gorge de Loup/Saint-Paul.

Plusieurs opérations de logements collectifs ont ainsi récemment été réalisées sur d'anciens tenements artisanaux, industriels ou de maisons individuelles, amorçant la densification du quartier et le renouvellement urbain d'une entrée de ville redessinée.

Le PLU approuvé en 2006 a en outre fait l'objet d'une modification n°5, approuvée en 2016, pour mettre en place une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur l'îlot formé par l'Avenue de la Gare, la rue du Général de Gaulle, la route d'Irigny et la voie ferrée, à proximité immédiate de la gare, afin de préparer un projet notamment porté par l'OPAC du Rhône, qui implantera son nouveau siège, intégré dans un nouveau quartier mixant activités tertiaires, commerces et logements (dont 40 % de logements aidés).

Au sein du périmètre subsistent en outre plusieurs parcelles de logements individuels, mais aussi des activités artisanales ou commerciales (bricolage, garage automobile...) aujourd'hui rattrapées par les opérations de renouvellement urbain en cours.

Afin d'anticiper leur éventuelle mutation, qui s'inscrirait en phase avec son projet de renouvellement et de confortement de son centre-ville, la ville de Brignais a souhaité poursuivre la démarche engagée à travers la modification n°5 du PLU, en élargissant le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation à l'ensemble du quartier Gare. Il s'agit ainsi de porter une réflexion urbaine intégrant les opérations récemment réalisées et les projets en cours.

**Les grandes orientations du PADD déclinées dans l'OAP n°2 "Entrée de ville-Gare" :**

VOLET THEMATIQUE	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
<p><b>VOLET N°1</b> LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE</p> <p>"Assumer le rôle central de Brignais à l'échelle de l'Ouest lyonnais"</p>	<p><u>Orientation 1.1</u> Viser une dynamique de croissance démographique raisonnable respectant les équilibres de la ville</p>	<p>1.1.1. <b>Maitriser la dynamique de construction autour de 115 logements/an sur les 10 prochaines années</b></p> <p>1.1.2. <b>Conserver la maîtrise de la croissance démographique et limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles en s'appuyant sur les possibilités de renouvellement urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Encourager le renouvellement urbain et la revalorisation de certains secteurs stratégiques en coeur de ville</b></li> </ul>
<p><b>VOLET N°2</b> L'AMENAGEMENT ET LE CADRE DE VIE</p> <p>" Bien vivre dans la ville"</p>	<p><u>Orientation 2.1</u> Dessiner un paysage urbain agréable à vivre, en densifiant raisonnablement le centre et en protégeant la périphérie</p>	<p><b>1. Organiser et accompagner le renouvellement urbain des secteurs stratégiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; recherche[r] une plus grande densité, [qui] doit se faire de manière qualitative et respectueuse du tissu urbain pré-existant ;</li> <li>&gt; contribuer à redonner de la cohérence morphologique à un centre-ville qui s'épaissit et s'élargit [...] en veillant à préserver des espaces de respiration [...], une bonne gestion des nuisances...</li> </ul>
	<p><u>Orientation 2.2</u> Produire une offre de logements diversifiée pour favoriser les parcours résidentiels et maintenir la mixité sociale et générationnelle de la ville</p>	<p><b>1. Poursuivre la production de logements locatifs aidés pour favoriser la mixité sociale et générationnelle de la ville, favoriser les parcours résidentiels et organiser le rattrapage du déficit vis-à-vis de l'objectif légal récemment réhaussé</b></p> <p><b>2. Instaurer une exigence forte de production de logements sociaux dans le cadre des opérations de logements menées sur les terrains stratégiques pour le développement et le renouvellement urbain de la ville :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; l'ilot "Gedimat", situé en entrée de ville Est, face à l'ilot de la gare</li> </ul>
	<p><u>Orientation 2.3</u> Améliorer l'espace urbain pour le rendre plus attractif et vivant</p>	<p><b>1. Réduire les nuisances automobiles en centre-ville</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Réduire le trafic des poids lourds en entrée de ville Est et sur le quartier Gare, en désenclavant la zone d'activité des Aigais</b></li> <li>➤ <b>Poursuivre la requalification des voiries et espaces publics du centre-ville</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; atténuer le caractère routier des rues du Général de Gaulle et Bovier-Lapierre, par des requalifications de voiries laissant davantage de place aux cheminements modes doux et aux espaces verts</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Créer une nouvelle offre de cheminements modes doux pour mieux relier les différents quartiers entre eux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; améliorer les liaisons du centre-ville à la gare, en développant, de part et d'autre de la rue du Général de Gaulle requalifiée, des cheminements modes doux Est-Ouest : <ul style="list-style-type: none"> <li>- au Sud, le prolongement de la rue du Presbytère jusqu'à la gare</li> <li>- au Nord, une jonction entre la récente opération "Monné Decroix" et le Briscope via l'ilot "Gedimat".</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p><b>2. Soutenir les activités commerciales et tertiaires en les regroupant dans les secteurs stratégiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Promouvoir la mixité des fonctions et encourager l'implantation de nouvelles activités de services et/ou commerces sur le quartier Gare, dans le cadre de l'élargissement du centre-ville et de son animation</b></li> <li>➤ <b>Renforcer l'accessibilité des commerces du centre-ville en améliorant l'offre de stationnement public</b></li> </ul> <p><b>3. Favoriser le développement des transports en commun</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Anticiper le renforcement du cadencement et la réouverture de la ligne TER Brignais-Givors en réhabilitant le quartier Gare et en améliorant ses accès modes doux, en complément de l'offre de stationnement</b></li> </ul>

## **II. Les grands principes d'aménagement et de programmation**

### **➤ Principes d'aménagement**

Pour revaloriser les entrées de ville et densifier le secteur en recherchant une cohérence morphologique et fonctionnelle vis-à-vis du centre-ville, il sera recherché, sur le périmètre de la présente OAP :

#### **➔ La trame viaire : desserte automobile, maillage modes doux et espaces publics**

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

**Pour desservir les futures constructions et limiter les accès des nouvelles constructions depuis les axes principaux, que la ville souhaite requalifier au profit d'une meilleure continuité "modes doux", un maillage viaire complet sera aménagé sur chacun des deux îlots situés de part et d'autre de la rue du Général de Gaulle, entre la route d'Irigny et l'Avenue de la Gare :**

- ***l'îlot de la Gare, au Sud de la rue du Général de Gaulle (extrait de l'OAP issue de la modification n°5 du précédent PLU, approuvée en 2016) :***

- ***La desserte automobile***

**Une voie secondaire, ouverte à la circulation et au stationnement public, sera aménagée au coeur de l'îlot de la gare, parallèlement à la voie ferrée et à la rue du Général 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 portée 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".**

- **Le maillage "modes doux" : 'aménagement d'un mail paysager piéton pour traverser l'îlot**

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'îlot, 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.

- **l'îlot "Gedimat" au Nord de la rue du Général de Gaulle :**

**Une autre voie secondaire, également ouverte à la circulation et au stationnement public, sera en outre aménagée au coeur de l'îlot dit "Gedimat"**, parallèlement à la rue du général de Gaulle, pour permettre :

- une desserte des fonds de parcelles par l'arrière, sans démultiplier les voies d'accès donnant sur la rue du Général de Gaulle,
- de relier l'amorce de voie aménagée par la commune dans le cadre des récentes opérations de construction de logements collectifs (opération dite "Monné Decroix"), depuis le rond-point de la route d'Irigny, à la rue Mère Elise Rivet.

Cette voie devra **accueillir le maximum d'accès véhicules liés aux constructions implantées dans la zone, afin de limiter le nombre de débouchés automobiles sur la rue du Général de Gaulle.**

**Comme au sein de l'îlot de la Gare, une attention particulière sera portée au traitement de cette voie : elle sera paysagée avec soin et dimensionnée pour des circulations "apaisées".**

**Elle devra accueillir du stationnement et sera en outre jalonnée par une placette** qui permettra de créer un lieu de respiration et d'animation au sein du quartier, et qui, en limite Nord du périmètre de l'OAP (limite des parcelles 69, 71 et 72), permettra une meilleure articulation du nouveau quartier avec son environnement urbain en créant une transition paysagère et une respiration entre les logements pavillonnaires préexistants au Nord, et les nouveaux logements collectifs.

Afin de limiter l'impact de l'automobile dans le paysage urbain d'entrée de ville, **la nouvelle voie de desserte créée donnera accès à un parking public de coeur d'îlot, qui ne sera pas perceptible depuis la rue principale du Général de Gaulle.**

**D'une capacité d'environ 40 places, ce parking fera partie intégrante de l'espace public, et disposera de fortes qualités paysagères, avec des espaces végétalisés généreux et une imperméabilisation des sols qui sera réduite au strict nécessaire.**

**Le parking et l'ensemble du quartier seront reliés à la rue du Général de Gaulle et à l'îlot de la gare par un cheminement piéton qui trouvera son prolongement, au-delà de la rue du Général de Gaulle, dans la traverse piétonne programmée au sein de l'îlot de la Gare (voir ci-dessus).**

Le cheminement disposera d'une largeur minimale de 6 m permettant des aménagements qualitatifs articulant et faisant respirer les constructions les unes vis-à-vis des autres.

D'une manière générale, sur les deux îlots, **une attention particulière sera portée 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 du 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 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.

○ **l'îlot "Presbytère" au sein du quadrilatère Bovier-Lapierre / Général de Gaulle / Avenue de la Gare / rue du Presbytère :**

Au sein de ce vaste îlot entièrement occupé par du pavillonnaire, la commune souhaite encourager, en l'encadrant, une relative densification. La proximité immédiate de la gare autorise en effet à transformer les maisons individuelles en petits immeubles de logements intermédiaires ou collectifs.

**Afin de maintenir un bon niveau de desserte de l'îlot, qui pourrait compter, à terme, davantage de logements, la voie existante actuelle devra être maintenue et ouverte à la circulation du public, afin de pouvoir relier, au moyen de cheminements piétons, la rue du Général de Gaulle et l'Avenue de la Gare.**

→ **La requalification des deux axes principaux du quartier : la rue du Général de Gaulle, et la rue Paul Bovier-Lapierre**

Parallèlement à la création de nouvelles voies permettant de mieux desservir et irriguer le futur quartier de la gare, **la ville souhaite engager la requalification des deux principales voies traversant son centre-ville : la rue du Général de Gaulle, et la rue Bovier-Lapierre.**

Il s'agit d'accompagner la densification du quartier et le renouvellement de l'entrée de ville par un travail sur les espaces publics visant à donner plus de qualité paysagère et d'usage à l'ancienne zone "interface" entre le centre ancien et la gare, aujourd'hui et plus encore demain partie intégrante d'un centre-ville conforté et étoffé.

Pour ce faire, **la rue du Général de Gaulle devra être élargie** par la ville. Il sera donc nécessaire de procéder, au fil des mutations, à l'acquisition des portions de parcelles nécessaires à son projet.

Les éventuelles opérations survenant sur des parcelles donnant sur la rue du Général de Gaulle devront ainsi respecter le principe d'un nouvel alignement, tel que matérialisé par les emplacements réservés sur le document graphique (voir pièce n°4 et la liste des emplacements réservés - pièce n°6 du présent PLU).

A terme, la rue du Général de Gaulle devra **être élargie à une emprise moyenne d'environ 15 mètres (avec un rétrécissement ponctuel)**, permettant la **réalisation sans discontinuité d'un double-sens cyclable et d'un double cheminement piéton aux largeurs confortables (minimum 1,50 m), depuis la gare jusqu'au rond-point de la rue Mère Elise Rivet.**

Ponctuellement, **des places de stationnement latérales pourront être aménagées** afin de compléter la nouvelle offre de stationnement créée au sein de l'îlot Nord ("Gedimat").

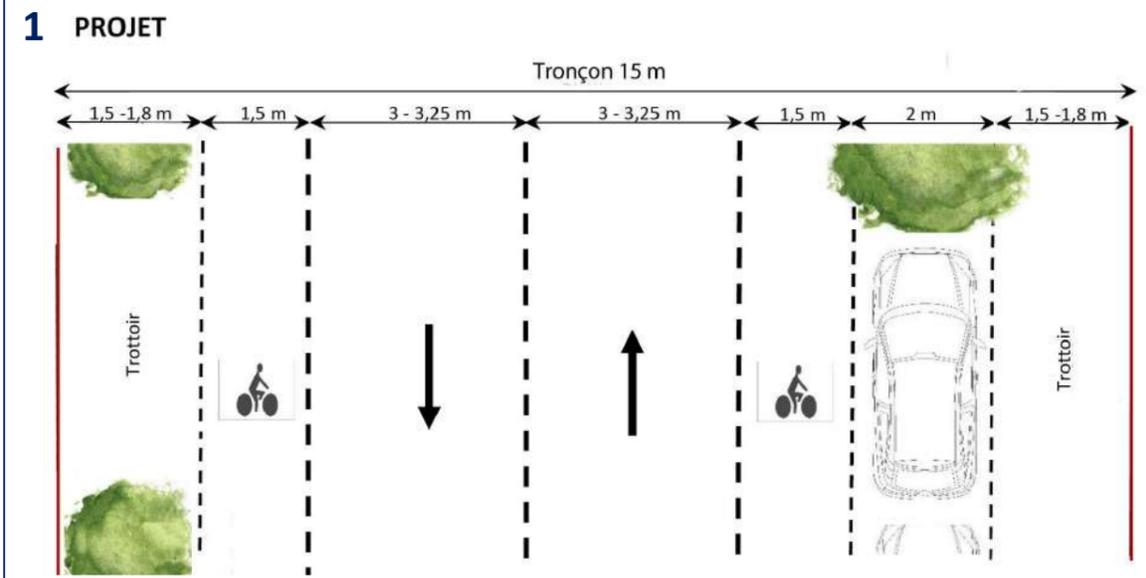
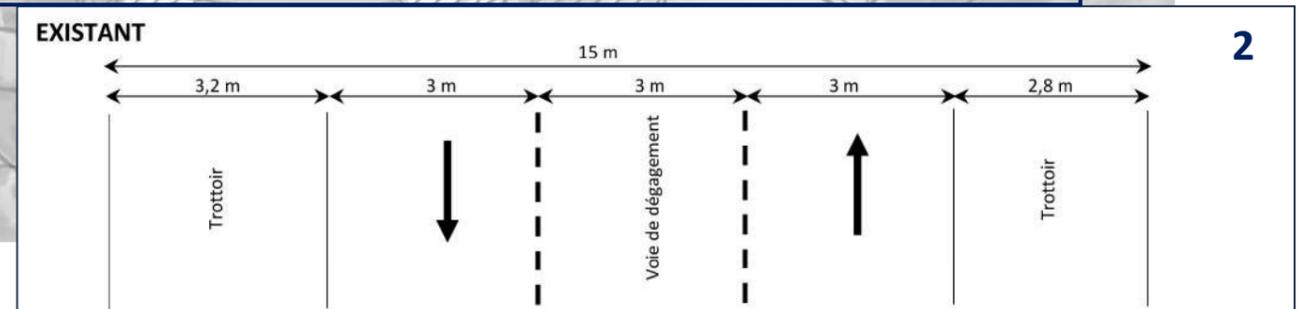
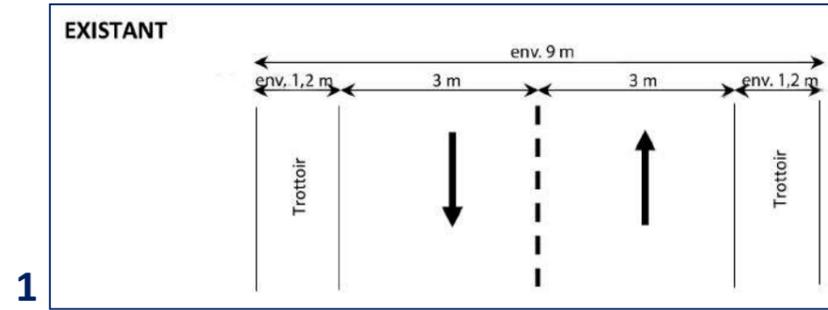
Outre une amélioration de son fonctionnement au profit des modes doux, **la rue du Général de Gaulle sera plantée et ponctuellement agrémentée de mobilier urbain.**

Il s'agira ainsi de favoriser les liaisons "modes doux" entre le centre-ville et la gare.

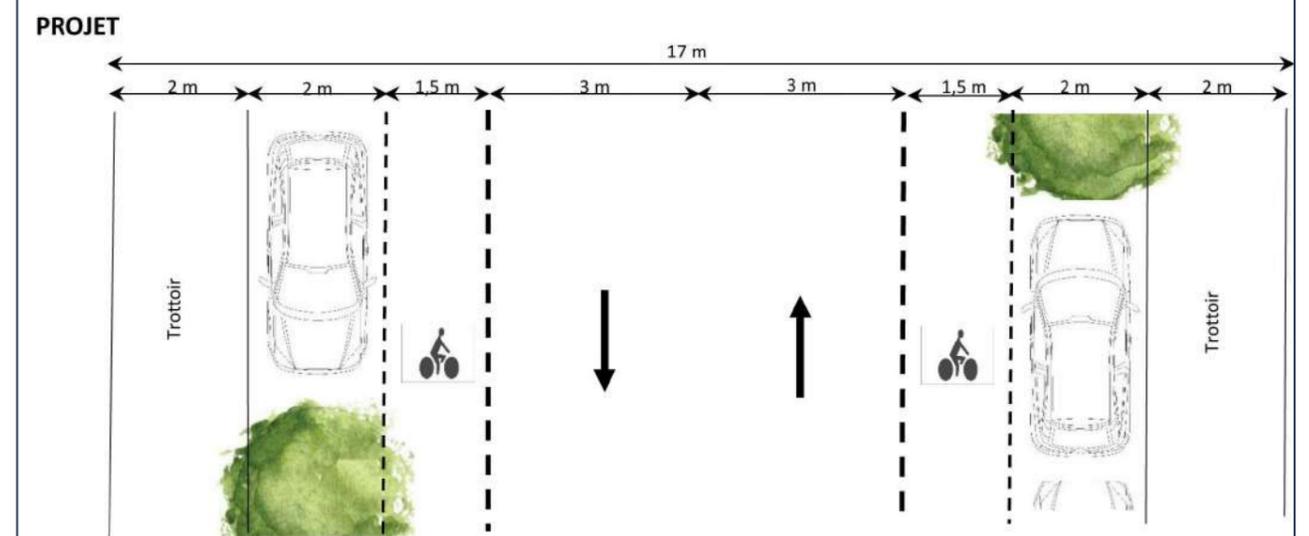
La rue Bovier-Lapierre ne nécessitera pas, quant à elle, d'élargissements particuliers.

Son réaménagement obéira aux mêmes principes que la rue du Général de Gaulle : un double-sens cyclable sera aménagé, en complément de cheminements piétons déjà confortables, tandis qu'une attention sera portée à la végétalisation des abords.

**PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA RUE DU GENERAL DE GAULLE  
(à titre indicatif)**



Estimation du nombre de places de stationnement créées =  
12 places côté Sud, à raison d'un espace vert de 3 mètres toutes les 3 places de stationnement



Estimation du nombre de places de stationnement créées = 19 places de chaque côté (1 EV pour 3 places)  
soit 38 places à terme

## → Le paysage urbain et la gestion des densités : morphologie urbaine et implantations des constructions

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

Conformément à l'article U2.1 du Règlement (*pièce n°5 du présent PLU*), **les nouvelles constructions s'implanteront ainsi en rapport direct avec les voies et espaces publics existants ou à créer, dans une bande de 0 à 5 m par rapport au futur alignement (tel qu'il est matérialisé par les emplacements réservés figurant sur le plan de zonage - se reporter aux pièces n°4 - Le Document graphique et n°6 - Liste des emplacements réservés du présent PLU), ou de 2,5 à 5 m par rapport à l'alignement de la route d'Irigny**, qui permettra :

- **L'affirmation de fronts bâtis discontinus sur les principales voies existantes** : rue du Général de Gaulle, route d'Irigny, avenue de la Gare, rue Bovier-Lapierre et rue Mère Elise Rivet.

**Une attention particulière devra cependant être portée aux fronts bâtis dessinés sur ces 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 diversité des volumes et des 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, aménagées au moyen de retraits par rapport aux limites parcellaires donnant sur les voies publiques, auront une longueur minimale de 4 m, mesurée entre tous points des bâtiments édifiés. Elles ne pourront en outre être inférieures à la moitié de la hauteur du plus haut bâtiment les encadrant.  
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.
- **redessiner un nouvel alignement sur la rue du Général de Gaulle** (en particulier entre le rond-point de la route d'Irigny et le rond-point de l'Hôtel de ville - carrefour rues Mère Elise Rivet et Bovier-Lapierre), **de façon à permettre son élargissement et son réaménagement en faveur des modes doux** (voir le schéma de principe ci-dessus).

- **rechercher un front bâti le long de la voie ferrée entre la gare et la route d'Irigny.**  
**Les proches abords de la gare ne pourront toutefois accueillir, sur un périmètre de 20 m comptés en tout point du bâtiment, aucune nouvelle construction, à l'exception d'une éventuelle extension ou annexe de la gare existante.**
- **la préservation de coeurs d'îlot non construits et paysagers, sur lesquels s'orienteront préférentiellement les logements.**
- **La préservation des éléments de patrimoine bâti et non bâti pour rythmer l'entrée de ville et l'ancrer dans la ville**

Outre une organisation sous la forme d'îlots pour venir prolonger et étoffer le centre-ville ancien, dans l'esprit du "faubourg", et une attention portée au "rythme" créé dans le paysage ainsi construit, **le renouvellement urbain du quartier de la gare s'efforcera de préserver une part de l'identité ancienne de ce quartier.**

Ainsi, **le bâtiment de la gare, et quelques maisons bourgeoises jalonnant la rue du Général de Gaulle**, héritages du Brignais lieu de villégiature ante-XXème siècle, **devront être impérativement conservés et mis en valeur dans le cadre des opérations menées sur le quartier.**

En particulier, **les maisons bourgeoises concernées sont protégées dans le document graphique au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme** (se reporter à la pièce n°4 du présent PLU), qui entraîne, outre l'obligation de demander une autorisation en vue de la démolition, des dispositions spécifiques encadrant les rénovations (se reporter à l'article U2.4 du Règlement - pièce n°5 du présent PLU).

De même, **le jardin bordant l'une de ces maisons, au débouché de la perspective formée par l'Avenue de la Gare et son alignement d'arbres, ainsi que, aux deux extrémités du périmètres de l'OAP, le cèdre implanté au carrefour de la rue de Gaulle avec la rue Bovier-Lapierre, à l'Ouest, et le petit bois bordant la voie ferrée, après le passage sous le pont de la voie ferrée, à l'Est, doivent également être conservés** pour maintenir des espaces de respiration dans le quartier, et rythmer, en complément des "césures" créées entre les constructions, le paysage de l'entrée de ville.

## ➤ **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.

### ➔ **Typologie des logements**

**L'ensemble du périmètre de l'OAP n°2 est soumis à la servitude de mixité sociale mise en place sur la zone U** (au titre de l'article L151-15 du Code de l'Urbanisme) : dans cette zone, pour toute opération de 3 logements ou plus, il sera demandé qu'au moins 35 % ou 40 % de la surface de plancher totale de l'opération soient alloués à des logements sociaux (*se reporter à l'article U1.3 du Règlement - Pièce n°05-2 du PLU*).

Afin de favoriser les parcours résidentiels et l'accès au logement pour tous, la programmation de logements envisagée à l'échelle de chaque opération veillera à offrir un panel de logements permettant de répondre à différentes typologies de ménages.

En complément de l'offre de logements sociaux imposée dans le cadre de la servitude de mixité sociale instaurée au titre de l'article L151-15 du Code de l'Urbanisme, une part de logements en accession abordable\* pourra ainsi être exigée dans le volume global de logements produits à l'échelle de l'opération.

\*On entend par "logement en accession abordable" des logements :

- dont le montant de commercialisation est plafonné à un prix inférieur au prix moyen du marché et/ou qui ouvrent droit à des dispositifs d'aide à l'accession (plafond et dispositifs définis dans le cadre de la politique intercommunale de l'habitat) ;
- relevant des dispositifs de financements en accession sociale de type Prêts Sociaux de Location-accession (PSLA)

### ➔ **Densités**

**Le périmètre de l'OAP accueillera majoritairement des logements, 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 maximales variées telles que définies dans le Règlement** (*voir Carte thématique n°05-5*).

### → **Mixité fonctionnelle**

**Dans les secteurs "d'opérations mixtes" matérialisés sur le schéma ci-dessous** (sur le linéaire de façades Nord de la rue du Général de Gaulle, entre le rond-point de l'Hôtel de ville - carrefour avec la rue Mère Elise Rivet- et la route d'Irigny, sur le linéaire Sud de la rue du Général de Gaulle entre la route d'Irigny et le pont de la voie ferrée, sur le linéaire Est de la rue Mère Elise Rivet à l'approche du rond-point de l'Hôtel de ville, ainsi que le long de l'Avenue de la Gare et de la route d'Irigny), **les bâtiments de logements collectifs devront autant que possible intégrer, en rez-de-chaussée sur rue, des surfaces de commerces, bureaux, services ou équipements publics**, 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.

**Au sein de l'îlot de la Gare, le long de la voie ferrée, des opérations exclusivement dédiées aux activités tertiaires**, mixant, ou non, bureaux et équipements publics viendront s'implanter pour faire écho au pôle d'activités tertiaires programmé dans la ZA des Aigais, sur le chemin de la Fonderie, de l'autre côté du parking de la gare récemment aménagé. **Il s'agira ainsi de marquer l'entrée ferroviaire de Brignais en affirmant son statut de polarité économique majeure de l'Ouest lyonnais, et de donner l'image d'un territoire dynamique et attractif.**

### ➤ **Conditions de mise en oeuvre de l'OAP :**

**Le périmètre de l'OAP n°2 est classé en zone U.**

**Construit et directement constructible, il pourra s'aménager au gré des mutations et opérations**, en respectant toutefois la cohérence d'ensemble de la zone.

Toutefois, **l'ensemble de l'îlot "Gedimat", au Nord de la rue du Général de Gaulle, jusqu'au carrefour avec la rue Mère Elise Rivet** (parcelles BD n°53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 68, 69, 70,71, 72, 77, 80, 81, 139, 140, 181, 182, 183, 187, 188, 189, 190, 191, 192), **ainsi que l'îlot pavillonnaire du Presbytère**, entre la rue du Général de Gaulle, l'Avenue de la Gare, la rue du Presbytère et la rue Bovier-Lapierre (parcelles BD n°27, 28, 29, 30, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 129, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 169, 170, 185, 204, 205), **sont concernés par une servitude de projet au titre de l'article L151-41 5° du Code de l'Urbanisme**, qui, pour une durée de 5 ans à compter de l'approbation du PLU, limite les constructions nouvelles autorisées dans la zone à une emprise au sol maximale de 20 m².



## OAP n°3 - Renouveau urbain - "Aigais - Vitrine Gare"

### I. Etat des lieux et enjeux

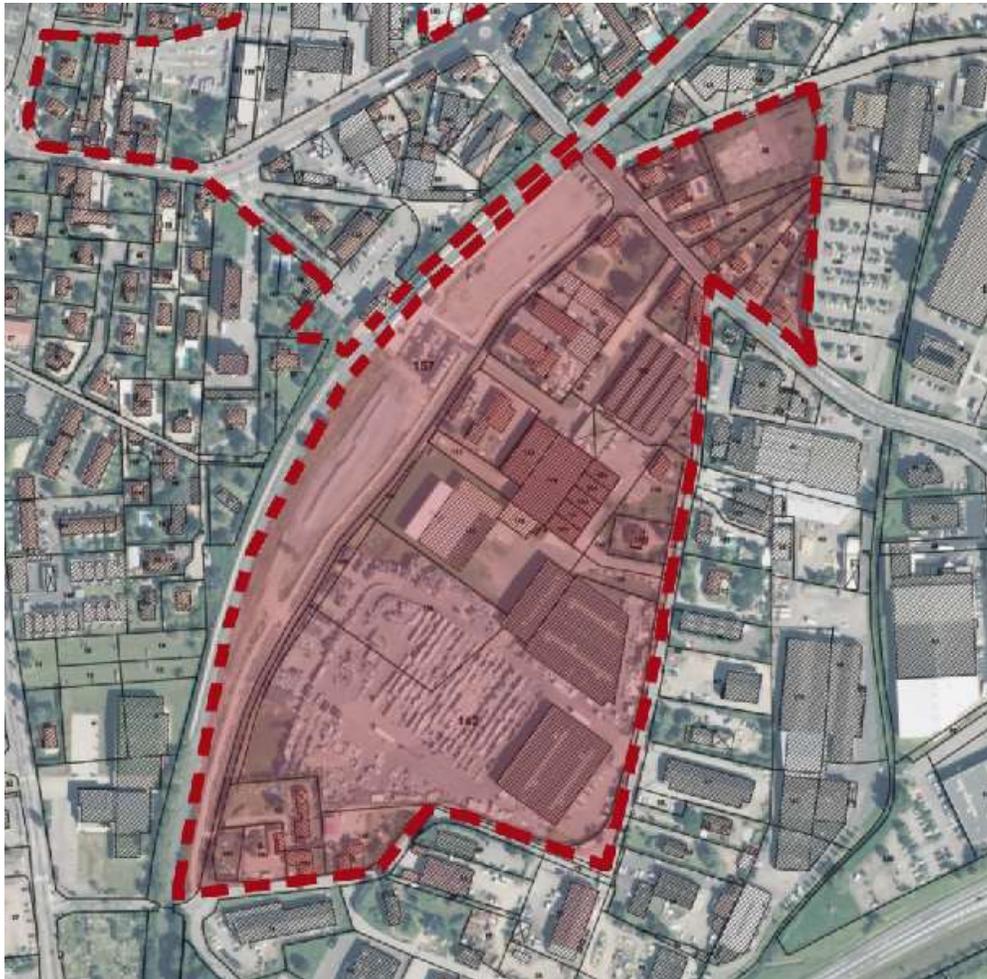
#### ➤ Localisation

Le périmètre de l'OAP n°3 est mis en place sur la partie Ouest de la zone d'activités des Aigais, entre le chemin de la Fonderie, qui constitue, face à la Gare et au parking de la Gare récemment réaménagé, sa limite Ouest, et le chemin de Chiradie, qui relie la route d'Irigny et la rue Bovier-Lapierre en limite Est du périmètre.

Les parcelles concernées par le périmètre sont :

Section BC

Parcelles n°1; 3; 4; 5; 7; 13; 96; 97; 101; 102; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 113; 116; 117; 138, 139; 140; 141; 142; 145; 149; 150; 151; 152; 164; 165; 166; 167; 168.



➤ **Occupation du sol et enjeux**

Le long du chemin de la Fonderie, trois tènements sont aujourd'hui inoccupés ou servent à du stockage de matériaux divers. Compte tenu de la rareté du foncier à vocation économique sur le territoire de la Communauté de Communes de la Vallée du Garon, et d'une forte demande d'implantation, la ville de Brignais souhaite, en complément de l'ouverture à l'urbanisation de la nouvelle zone à vocation économique de Moninsable, optimiser la zone existante des Aigais, l'une des plus anciennes de la ville. Il s'agit de permettre, en particulier en façade de l'entrée ferroviaire de la ville, une densification et une valorisation des activités présentes, tant sur les plans économique, que paysager et urbain. Le renouvellement urbain de la zone des Aigais proche de la Gare s'inscrit ainsi dans l'objectif général de modération de la consommation d'espaces et de confortement du quartier Gare, en offrant la possibilité de mutations aux entreprises présentes.

En particulier, la façade donnant sur la gare doit permettre d'apporter une réponse à la tertiarisation de l'économie, en encourageant le développement d'un pôle tertiaire directement connecté à la Métropole de Lyon via le tram-train, tandis que, en second rideau, les grands tènements industriels et artisanaux doivent subsister.

**Les grandes orientations du PADD déclinées dans l'OAP n°3 "Aigais-Vitrine Gare" :**

<b>VOLET THEMATIQUE</b>	<b>ORIENTATIONS</b>	<b>OBJECTIFS</b>
<p><b>VOLET N°1 LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE</b></p> <p>"Assumer le rôle central de Brignais à l'échelle de l'Ouest lyonnais"</p>	<p><u>Orientation 1.2</u> Consolider une économie diversifiée</p>	<p><b>1. Encourager le renouvellement urbain des zones d'activités existantes pour soutenir leur attractivité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Affirmer la vocation économique des zones d'activités et les rendre plus lisibles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; dans le quartier Gare, en façade de la ZA des Aigais (chemin de la Fonderie), le développement d'activités tertiaires sera privilégié</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Rendre les zones d'activités plus fonctionnelles et revaloriser leur image et leur qualité urbaine</b></li> </ul>
<p><b>VOLET N°3 UN DEVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES PATRIMOINES</b></p> <p>"Une ville à transmettre"</p>	<p><u>Orientation 3.1</u> Protéger le patrimoine naturel et renforcer la présence de la nature en ville pour améliorer le fonctionnement écologique du territoire et la qualité de vie</p>	<p><b>3. Réduire l'impact du développement de la commune sur le cycle naturel de l'eau et ses milieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Limiter l'imperméabilisation des terrains urbanisés ou à urbaniser</b></li> </ul>

## **II. Les grands principes d'aménagement et de programmation**

Le renouvellement urbain de la ZA des Aigais doit permettre de redessiner la façade de la zone donnant directement sur le quartier de la Gare et sur l'entrée de ville ferroviaire de Brignais.

Ainsi, le premier "rideau" de la ZA des Aigais donnant sur le chemin de la Fonderie devra être conçu en écho au front urbain créé dans le cadre de la mutation de l'îlot de la Gare, le long de la voie ferrée, côté Ouest -centre-ville).

Pour ce faire, le renouvellement urbain s'effectuera selon les principes suivants :

### **➤ Principes d'aménagement**

#### **→ Fonctionnement et desserte**

---

→ **L'accès des parcelles depuis les voies existantes (chemin de la Fonderie, chemin de Chiradie) sera privilégié**, en prenant soin toutefois, **quand c'est possible**, de les **limiter et regrouper**.

→ **Des voies de desserte secondaires pourront être réalisées si nécessaire**, en particulier pour favoriser la desserte des parcelles par l'arrière.

**Le nombre des voies de desserte autorisé sera limité à deux :**

- une voie pourra être aménagée dans le sens Nord-Sud, parallèlement au chemin de la Fonderie et au chemin de Chiradie,
- une autre voie pourra être aménagée dans le sens Ouest-Est, de préférence dans le prolongement de l'actuelle entrée du parking de la gare.

→ **Dans tous les cas, un cheminement piéton reliant le chemin de Chiradie au chemin de la Fonderie et au parking de la gare devra être aménagé**, soit sur l'emprise de l'éventuelle voie transversale Est-Ouest nouvellement créée, soit en site propre.

Ce cheminement piéton disposera d'une **largeur minimale de 3 mètres**, conformément à l'emplacement réservé mis en place sur la zone (*se reporter au document graphique - Pièce n°04 - et à la Liste des emplacements réservés - Pièce n°06 - du PLU*).

**Il sera planté et agrémenté de mobilier urbain.** Un système de noue paysagère pourra être aménagé pour la gestion des eaux pluviales.

## → Traitement des espaces extérieurs et insertion dans l'environnement urbain

---

- **le long du chemin de la Fonderie :**

→ **un front bâti discontinu sera créé :**

- **Si les retraits par rapport à l'alignement et par rapport aux limites parcellaires demeurent autorisés, il sera recherché une optimisation des parcelles et un rapport qualitatif à la rue.**

En particulier, **la façade d'entrée principale des constructions donnera directement sur le chemin de la Fonderie.**

- En revanche, **il sera recherché un "rythme" dans le front urbain du chemin de la Fonderie.** Les constructions devront ainsi tenir compte des constructions voisines pour préserver une certaine diversité et éviter une trop forte homogénéité, tout en s'inscrivant dans une cohérence et une harmonie d'ensemble.

- Les constructions devront en outre **présenter une qualité architecturale, avec un traitement soigné des façades donnant sur le chemin de la Fonderie**, visibles depuis la Gare. Il s'agira de **créer une "vitrine" qualitative de la ville.**

- Outre le langage et la recherche architecturale, il sera obligatoirement **ménagé des césures dans le front bâti créé sur le chemin de la Fonderie** (implantation sur la limite opposée, création d'un "décroché" par rapport à la voie, aménagement d'un "sas" ou d'un patio, usage de la transparence des matériaux...). **L'effet muraille pouvant être créé par la présence de deux constructions sur une même limite devra être évité par différents moyens.**

→ **les accès automobiles seront autant que possible limités et regroupés**, pour éviter de créer un linéaire de portails le long du chemin de la Fonderie.

→ **une attention forte est attendue pour la qualité apportée aux clôtures édifiées le long du chemin de la Fonderie** (*se reporter au Titre 6 du Règlement - pièce n°05 du présent PLU.*)

→ **les espaces de stationnement seront réduits à leur strict minimum et préféablement** (sauf impossibilité technique) **implantés à l'Est des parcelles, dissimulés depuis le chemin de la Fonderie par les bâtiments édifiés.**

Une attention toute particulière sera portée au traitement de ces parkings, dont l'imperméabilisation devra être réduite au strict minimum.

- Dans l'ensemble du périmètre de l'OAP n°3 :

- Les espaces extérieurs non dévolus à l'activité ou à la desserte et au stationnement seront obligatoirement végétalisés, et plantés d'arbres d'essences diverses, de basse et haute tiges.
- La végétation existante et notamment les arbres sera, dans la mesure du possible, préservée et intégrée aux projets.

➤ Programmation

- Chemin de la Fonderie

- Côté Est (Aigais):

**La vocation tertiaire des parcelles donnant sur la limite Est du chemin de la Fonderie est affirmée.**

Il s'agit de permettre une diversification des activités de la zone, en lien avec son accessibilité désormais optimale depuis l'arrivée du tram-train, tout en lui donnant davantage de lisibilité, avec une répartition et une spécialisation des activités par secteur.

Ainsi, **si les activités industrielles et artisanales actuellement présentes le long du chemin de la Fonderie pourront évoluer (extensions, aménagements), aucune nouvelle implantation de ce type ne sera acceptée.**

**En revanche, des activités de bureaux, services, restauration ou hôtellerie sont plus spécifiquement recherchées le long du chemin de la Fonderie** (se reporter aux articles U1.1 et 1.2 du Règlement - pièce n°05 du PLU).

- Côté Ouest (Gare):

La vocation de ce secteur, entre la voie ferrée et le chemin de la Fonderie, à l'interface du centre-ville et du quartier Gare et zone d'activité), est plutôt publique.

Face à des besoins croissants de stationnement sur le quartier, en lien avec le récent renforcement de l'offre TER et les futures opérations de renouvellement urbain, **les capacités de l'actuel parking de la gare, récemment réaménagé, seront obligatoirement conservées, et éventuellement accrues, à moyen-long termes:**

- **soit au moyen de l'aménagement d'un nouveau parking paysager plus au Sud**, au-delà du chemin du Presbytère, qui bute de l'autre côté de la voie ferrée, **sur les actuelles emprises RFF.** Ces emprises font l'objet d'un emplacement réservé n°R12 dans le présent PLU (se reporter au Document graphique - Pièce n°04, et à la Liste des Emplacement réservés - pi-ce n°06 du PLU);
- **soit**, sous réserve des possibilités techniques et financières, **dans le cadre d'une construction publique à usage de stationnement.**

**Faisant l'interface entre le quartier Gare et le pôle tertiaire des Aigais, bien desservi par les parkings actuels et futurs, un équipement public pourra en outre être aménagé sur ce secteur.**

Cet équipement, qui pourrait accueillir une salle des rencontres, voire divers services aux entreprises, s'intègre dans l'emplacement réservé n°R12.

- **Chemin des Aigais**

**Les parcelles donnant sur le chemin des Aigais, ou en deuxième rideau du chemin de la Fonderie, conserveront une vocation plutôt artisanale (BTP, construction...), industrielle ou de logistique (entrepôts).**

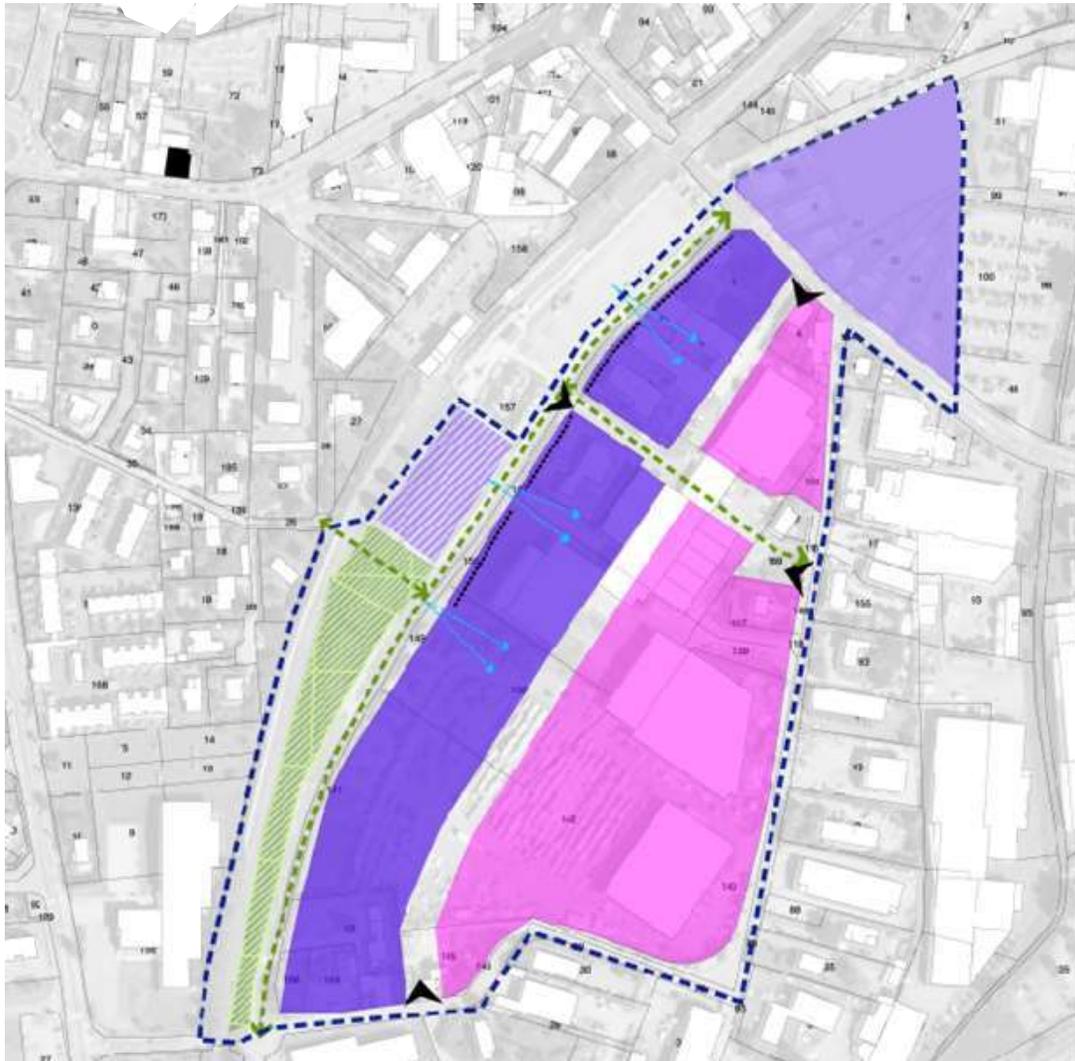
Les activités tertiaires de bureaux et services seront autorisées sous réserve d'être liées à une activité industrielle (se reporter aux articles U1.1 et 1.2 du Règlement - Pièce n°05 du PLU).

➤ **Conditions de mise en oeuvre de l'OAP :**

Le périmètre de l'OAP n°3 est classé en zone U.

Construit et directement constructible, il pourra s'aménager au gré des mutations et opérations, en respectant toutefois la cohérence d'ensemble de la zone.

➤ Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de constructions devront être compatibles



**Principes de composition et d'aménagement**

-  Espace public à requalifier/ aménager.  
Aménagement potentiel d'un parking paysager
-  Cheminement piéton à créer
-  Principes d'amorces des éventuelles nouvelles voies à créer
-  Front bâti discontinu à créer pour créer un «effet rue»  
sur le chemin de la Fonderie et faire écho  
à la façade urbaine de la Gare
-  Césures à ménager dans le linéaire bâti  
pour éviter un «effet muraille» depuis le chemin de la Fonderie

**Programmation**

-  Locaux d'activités (artisanat, industrie), max R+4
-  Locaux d'activités (bureaux à privilégier), max R+3
-  Locaux d'activités (bureaux à privilégier), max R+4
-  Equipement public ou opération mixte, max. R+2

## OAP n°4 - Renouveau urbain - "Presbytère"

### I. Etat des lieux et enjeux

#### ➤ Localisation

Le périmètre de l'OAP n°4 concerne la zone pavillonnaire édifée durant les années 1960-1970 sur les franges du centre-bourg et des faubourgs anciens (Giraudière) :

- depuis les fonds de parcelles de la rue de la Giraudière, à l'Ouest, jusqu'à la rue Bovier-Lapierre, à l'Est ;
- entre les fonds de parcelles des maisons anciennes de la rue du Général de Gaulle, face à l'Hôtel de ville, au Nord, et la rue du Presbytère, qui longe l'ancien "ilot des Soeurs", qui fait aujourd'hui l'objet d'une procédure de ZAC (la ZAC de la Giraudière) en cours d'aménagement, en limite Sud.

Les parcelles concernées par le périmètre sont :

Section BE

Parcelles n°362p.; 363p.; 366; 368p.; 376p.; 377; 378p.; 419; 420; 425; 426; 427; 428; 431; 442; 443; 445; 450; 451; 452; 453; 454; 455; 456; 457; 612; 613; 632; 640; 724; 725; 740; 748p.; 749; 770; 771.



➤ *Contexte et enjeux*

Occupé par des maisons individuelles, cet îlot pavillonnaire qui, à l'origine, contrastait déjà fortement, dans sa morphologie, avec le tissu ancien du centre-ville et du faubourg de la Giraudière, est aujourd'hui entouré par des opérations de renouvellement urbain (ZAC Giraudière, opérations immobilières ponctuelles), que la ville souhaite poursuivre et amplifier dans le cadre de son projet de développement économe en espaces naturels et agricoles, appuyé sur le confortement de son centre-ville élargi.

Dans ce contexte, cet îlot pavillonnaire dispose d'un caractère stratégique pour mener à bien le projet de la ville. Aujourd'hui "sous-occupé" au regard de la densité des opérations récentes qui l'entourent et des objectifs de la ville, il constitue une opportunité d'améliorer encore les liaisons entre centre ancien et nouveau quartier Gare. Pour répondre à ces objectifs tout en préservant ses qualités, la commune a souhaité mettre en place la présente OAP.

**Les grandes orientations du PADD déclinées dans l'OAP n°4 "Presbytère" :**

VOLET THEMATIQUE	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
VOLET N°1 LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE	<u>Orientation 1.1</u> Viser une dynamique de croissance démographique raisonnable respectant les équilibres de la ville	1.1.1. Maitriser la dynamique de construction autour de 115 logements/an sur les 10 prochaines années 1.1.2. Conserver la maîtrise de la croissance démographique et limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles en s'appuyant sur les possibilités de renouvellement urbain ➤ Encourager le renouvellement urbain et la revalorisation de certains secteurs stratégiques en coeur de ville
VOLET N°2 L'AMENAGEMENT ET LE CADRE DE VIE " Bien vivre dans la ville "	<u>Orientation 2.1</u> Dessiner un paysage urbain agréable à vivre, en densifiant raisonnablement le centre et en protégeant la périphérie	➤ Recherche[r] une plus grande densité, [qui] doit se faire de manière qualitative et respectueuse du tissu urbain pré-existant ; ➤ Contribuer à redonner de la cohérence morphologique à un centre-ville qui s'épaissit et s'élargit [...] en veillant à préserver des espaces de respiration [...], une bonne gestion des nuisances...
	<u>Orientation 2.2</u> Produire une offre de logements diversifiée pour favoriser les parcours résidentiels et maintenir la mixité sociale et générationnelle de la ville	1. Poursuivre la production de logements locatifs aidés pour favoriser la mixité sociale et générationnelle de la ville, favoriser les parcours résidentiels et organiser le rattrapage du déficit vis-à-vis de l'objectif légal récemment réhaussé
	<u>Orientation 2.3</u> Améliorer l'espace urbain pour le rendre plus attractif et vivant	1. Réduire les nuisances automobiles en centre-ville ➤ Créer une nouvelle offre de cheminements modes doux pour mieux relier les différents quartiers entre eux > améliorer les liaisons Nord-Sud via l'aménagement d'un chemin piéton continu parallèle aux rues Bovier-Lapierre et Giraudière, reliant la rue du Général de Gaulle au futur quartier des Pérouses
VOLET N°3 UN DEVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES PATRIMOINES "Une ville à transmettre	<u>Orientation 3.1</u> Protéger le patrimoine naturel et renforcer la présence de la nature en ville pour améliorer le fonctionnement écologique du territoire et la qualité de vie	2. Préserver et restaurer les continuités écologiques favorables à la biodiversité en reliant les grands ensembles fonctionnels à travers la ville ➤ Permettre le développement d'une micro-biodiversité urbaine et la réduction des « îlots de chaleur » grâce à des formes urbaines ménageant de nouveaux espaces de respiration et de nature en ville
	<u>Orientation 3.2</u> Mettre en valeur le patrimoine paysager et bâti pour préserver l'âme et l'identité de la ville	1. Protéger et mettre en valeur le patrimoine, héritage de l'histoire ➤ Repérer, en matière architecturale et urbaine, les éléments porteurs de sens, à protéger en tant que tels et pérenniser pour l'avenir, ou à consacrer en tant que point de départ des réflexions architecturales et urbaines nouvelles : > la silhouette urbaine du centre ancien en "escargot" et le faubourg historique de la Giraudière, ensemble urbain remarquable et homogène 2. Intégrer le patrimoine végétal pour une ville plus verte ➤ Préserver les poches de respiration existantes que constituent les jardins et parcs qui jalonnent la ville ➤ Etoffer la trame verte pour (re)créer des continuités paysagères entre les poches de respiration existantes

## II. Les grands principes d'aménagement et de programmation

### ➤ Principes d'aménagement

#### ➔ Morphologies urbaines et bâties et insertion dans le paysage urbain

Pour accompagner la mutation, complexe de cet îlot d'habitat pavillonnaire, la commune fixe les principes de composition et d'aménagement suivants :

- Le quartier devra évoluer d'une organisation de type pavillonnaire à organisation de type "îlots".
- **Les constructions s'implanteront le long de la rue du Presbytère, redessinant le linéaire de la rue**, en écho au mur patrimonial de l'îlot des Soeurs, en partie conservé côté Sud de la voie, dans le cadre d'un rapport plus étroit et plus ouvert à l'espace public, sans toutefois que l'implantation à l'alignement ne soit obligatoire et systématique.

- **Les constructions s'implanteront dans une bande de 25 mètres maximum par rapport à la rue, laissant ensuite une bande minimale d'environ une quinzaine de mètres non construite et végétalisée, en coeur d'îlot.**

**Au-delà de cette bande verte, en fonds de parcelles, les constructions seront de nouveau possibles, avec toutefois des hauteurs inférieures aux constructions édifiées en fronts de rues.** Aucune construction du coeur d'îlot ne saurait en effet être perçue depuis les voies publiques.

D'une manière générale, à l'exception des parcelles n°640 et 770, **le rapport bâti/non bâti et l'emprise actuelle des constructions sont maintenus** : les zones ayant vocation à être maintenues construites intègrent les constructions existantes, tandis que les espaces végétalisés de coeur d'îlot correspondent aux espaces actuellement occupés par des jardins.

Sur les parcelles n°640 et 770, afin de recréer un coeur d'îlot continu, **le rapport emprise bâtie/espaces végétalisés devra être inversé** : les constructions actuelles devront laisser place à des espaces végétalisés et non bâtis, tandis que les espaces actuels de jardins pourront être construits, en cohérence avec les parcelles voisines.

- **Le front urbain créé sur la rue du Presbytère sera en outre discontinu, ménageant des césures laissant percevoir les coeurs d'îlot végétalisés** depuis la rue. L'implantation des constructions en limite ne sera autorisée que sur une limite parcellaire au plus (implantation sur la limite opposée, création d'un "décroché" par rapport à la voie, aménagement d'un "sas" ou d'un patio, usage de la transparence des matériaux...). L'effet muraille pouvant être créé par la présence de deux constructions sur une même limite devra être évité par différents moyens.

Il sera de même et dans cet esprit porté une attention particulière au traitement des façades et aux volumétries qui, tout en s'inscrivant dans leur environnement proche, pour maintenir une cohérence d'ensemble, devront toutefois apporter une certaine diversité et réduire le sentiment d'homogénéité.

### → Desserte et fonctionnement

**La desserte des parcelles s'effectuera prioritairement au moyen d'accès groupés à partir des accès existants sur la rue du Presbytère.**

**Un cheminement piéton devra être créé afin de relier, au Nord, la rue du Général de Gaulle et, au-delà, le parc de l'Hôtel de ville, à la rue Presbytère, et, au-delà, au nouveau quartier et à la Villa Giraudière, au Sud.**

L'implantation de ce cheminement pourra se faire à partir des chemins d'accès aux maisons individuelles existants. Elle longera toutefois autant que possible les limites de parcelles.

**A l'Est du périmètre, au carrefour de la rue du Presbytère et de la rue Bovier-Lapierre, sur les parcelles communales, les nouvelles constructions marquant la "porte d'entrée" du quartier s'implanteront en retrait de l'alignement.**

### ➤ Programmation

**La rue du Presbytère a vocation à rester résidentielle.**

**Seules les parcelles n°419 et 420, de propriété communale, qui accueillent actuellement le poste de Police Municipale et le club de boules, pourront accueillir, en plus des logements, de nouveaux services, commerces ou équipements.**

L'implantation de telles activités en rez-de-chaussée de la partie Nord de ces parcelles, à l'emplacement de l'actuelle poste de Police Municipale, au carrefour des deux principaux axes traversant la commune (rue du Général de Gaulle et rue Bovier-Lapierre) est même recommandé, afin de conserver l'animation de l'axe reliant le quartier Gare au centre-ville ancien et d'accompagner les diverses activités présentes sur la rue Bovier-Lapierre.

Les nouveaux logements édifiés au sein du périmètre **prendront la forme de logements intermédiaires ou petits collectifs, de hauteurs équivalentes à R+1+combles en coeur d'îlot, à R+2+attique sur les parcelles communales qui, donnant sur la rue Bovier-Lapierre, marquent l'entrée du centre-ville et annoncent le quartier de la Giraudière et des Pérouses, plus au Sud, aux hauteurs plus affirmées.**

Sur les parcelles communales, les constructions, limitées à R+2+attique (ou équivalent) en front de rue, devront tenir compte des hauteurs plus faibles en coeur d'îlot en ménageant une transition.

**Le long de la rue du Presbytère, afin de prolonger l'esprit et les gabarits de l'habitat de type faubourg des rues de la Giraudière et du Général de Gaulle, à l'Ouest et au Nord, les hauteurs seront limitées à R+2 (ou équivalent).** Cette hauteur permet une densification modérée de l'existant, qui tient compte de l'environnement urbain alentours, et vise à créer une transition et une respiration **dans un quartier apaisé**, entre le centre-ville multifonctionnel et le futur quartier Gare, fortement densifié.

**L'ensemble du périmètre de l'OAP n°4 est en outre soumis à la servitude de mixité sociale mise en place sur la zone U** (au titre de l'article L151-15 du Code de l'Urbanisme) : dans cette zone, pour toute opération de 3 logements ou plus, il sera demandé qu'au moins 35 % de la surface de plancher totale de l'opération soient alloués à des logements sociaux (*se reporter à l'article U1.3 du Règlement - Pièce n°05 du PLU*).

Afin de favoriser les parcours résidentiels et l'accès au logement pour tous, la programmation de logements envisagée à l'échelle de chaque opération veillera à offrir un panel de logements permettant de répondre à différentes typologies de ménages.

En complément de l'offre de logements sociaux imposée dans le cadre de la servitude de mixité sociale instaurée au titre de l'article L151-15 du Code de l'Urbanisme, une part de logements en accession abordable\* pourra ainsi être exigée dans le volume global de logements produits à l'échelle de l'opération.

*\*On entend par "logement en accession abordable" des logements :*

- *dont le montant de commercialisation est plafonné à un prix inférieur au prix moyen du marché et/ou qui ouvrent droit à des dispositifs d'aide à l'accession (plafond et dispositifs définis dans le cadre de la politique intercommunale de l'habitat) ;*
- *relevant des dispositifs de financements en accession sociale de type Prêts Sociaux de Location-accession (PSLA)*

➤ **Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de constructions devront être compatibles**



--- Périmètre de l'OAP

**Principes d'aménagement**

↔ Implantation potentielle pour un cheminement modes doux reliant la rue du Général de Gaulle à la rue du Presbytère et, au-delà, la Villa Giraudière

▲ Accès existants à privilégier pour la desserte des parcelles depuis la rue du Presbytère

/// Espace public à aménager / à valoriser

----- Principe de front bâti discontinu ménageant des céures (implantation sur une limite parcellaire donnant sur la voie au plus)

■ Espace libre et végétalisé à conserver ou recréer dans le cadre des opérations de renouvellement urbain

■ Bâtiment ancien à préserver et mettre en valeur (au moyen d'espaces libres végétalisés)

**Programmation**

■ Habitat intermédiaire, max. R+1+c

■ Habitat intermédiaire ou collectif, max. R+2

■ Habitat intermédiaire ou collectif, max R+2+attique

/// Opérations mixtes intégrant de préférence une part de services et activités en RDC donnant sur rue.

➤ **Condition de mise en oeuvre de l'OAP :**

Le périmètre de l'OAP n°4 est classé en zone U.

Construit et directement constructible, il pourra s'aménager au gré des mutations et opérations, en respectant toutefois la cohérence d'ensemble de la zone.

## OAP n°5 - "Le Garel - Route de Soucieu"

### I. Etat des lieux et enjeux

Le périmètre de l'OAP n°5 concerne une parcelle de propriété communale cadastrée BP n°58 située au carrefour de la route de Soucieu et du Boulevard Georges Brassens, en entrée Ouest de la ville.



Située à moins de 200 m du centre-ville commercial (rue du Général de Gaulle), à l'Est, et dans le prolongement de la vallée boisée du Chéron, à l'Ouest, cette parcelle d'une superficie de près de 1 ha revêt un caractère stratégique dans le cadre du projet de la commune. Son aménagement doit en effet permettre de conforter le centre-ville et de soutenir une part de développement sans étendre l'enveloppe urbaine de la ville au détriment des fonctionnalités écologiques et agricoles du territoire, tout en venant parachever et dessiner une entrée urbaine de qualité sur cette partie Ouest de la ville.

En outre, en tant que propriété communale, cette parcelle est identifiée pour contribuer de manière significative à l'effort de production de logements sociaux ou adaptés aux personnes âgées.

**Les grandes orientations du PADD déclinées dans l'OAP n°5 "Le Garel - Route de Soucieu" :**

VOLET THEMATIQUE	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
<p><b>VOLET N°1</b></p> <p>LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE</p> <p>"Affirmer le rôle central de Brignais à l'échelle de l'Ouest lyonnais"</p>	<p><u>Orientation 1.1</u></p> <p>Viser une dynamique de croissance démographique raisonnable respectant les équilibres de la ville</p>	<p>1.1.1. Accompagner la relance de la production de logements en visant la construction d'environ 100 à 115 logements/an sur les 10 prochaines années</p> <p>1.1.2. Conserver la maîtrise de la croissance démographique et limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles en s'appuyant sur les possibilités de renouvellement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organiser une urbanisation des disponibilités foncières du centre-ville favorable au maintien d'un cadre de vie agréable</li> </ul>
<p><b>VOLET N°2</b></p> <p>L'AMENAGEMENT ET LE CADRE DE VIE</p> <p>" Bien vivre dans la ville"</p>	<p><u>Orientation 2.1</u></p> <p>Dessiner un paysage urbain agréable à vivre, en densifiant raisonnablement le centre et en protégeant la périphérie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recherche[r] une plus grande densité, [qui] doit se faire de manière qualitative et respectueuse du tissu urbain pré-existant ;</li> <li>➤ Contribuer à redonner de la cohérence morphologique à un centre-ville qui s'épaissit et s'élargit [...] en veillant à préserver des espaces de respiration [...], une bonne gestion des nuisances...</li> </ul>
	<p><u>Orientation 2.2</u></p> <p>Produire une offre de logements diversifiée pour favoriser les parcours résidentiels et maintenir la mixité sociale et générationnelle de la ville</p>	<p>1. Poursuivre la production de logements localisés aidés pour favoriser la mixité sociale et générationnelle de la ville, favoriser les parcours résidentiels et organiser le rattrapage du déficit vis-à-vis de l'objectif légal récemment réhaussé</p> <p>2. Répartir la production nouvelle de logements aidés sur l'ensemble de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'appuyer sur les propriétés foncières communales pour programmer des opérations intégrant une part de logements sociaux significative et supérieure à l'objectif minimal moyen de 37 % à l'échelle de la commune: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; le tènement de la route de Soucieu, sur le secteur du Garel, en entrée de ville Ouest, à proximité immédiate des petits commerces du centre-ville et de la rue de Gaulle</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>VOLET N°3</b></p> <p>UN DEVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES PATRIMOINES</p> <p>"Une ville à transmettre"</p>	<p><u>Orientation 3.1</u></p> <p>Protéger le patrimoine naturel et renforcer la présence de la nature en ville pour améliorer le fonctionnement écologique du territoire et la qualité</p>	<p>2. Préserver et restaurer les continuités écologiques favorables à la biodiversité en reliant les grands ensembles fonctionnels à travers la ville</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rendre plus lisible l'entrée du Chéron dans la ville en renforçant la continuité végétale présente le long de la route de Soucieu jusqu'à la rue du Général de Gaulle</li> </ul>

## **II. Les grands principes d'aménagement et de programmation**

### **➤ Principes d'aménagement**

- **Desserte**

**Le tènement sera divisé en deux parties, Nord et Sud, par une voie de desserte interne reliant la route de Soucieu au Boulevard Georges Brassens. Aucune impasse ne sera acceptée.**

**L'ensemble des accès aux logements devront s'effectuer depuis cette voie.**

Cette voie proposera un **gabarit et un traitement adapté à des circulations apaisées** et ralenties.

Ses abords seront **traités avec soin**, et paysagés. **Les surfaces imperméabilisées seront réduites au strict minimum** (emprise de la chaussée automobile).

- **Formes urbaines**

**Une transition des hauteurs bâties sera organisée du Sud**, donnant sur la route de Soucieu, **au Nord** du tènement, donnant sur le quartier d'habitat jumelé du Garel.

Au Sud, dans le prolongement des immeubles de logements collectifs des années 1970-1980 qui le bordent, le projet devra intégrer des **logements de type collectif dont la hauteur sera limitée à R+3**.

En partie Nord du site, les logements prendront la forme de **logements intermédiaires et éventuellement de logements groupés, dont la hauteur sera limitée à R+2**.

Ce jeu de hauteur permettra de créer un lien entre des hauteurs préexistantes fortement disparates dans le quartier (R+1 au Nord, R+5 à l'Est et à l'Ouest, R+1 au Sud...) et d'affirmer l'entrée dans la ville côté Route de Soucieu.

- **Composition et organisation urbaine**

→ **Partie Sud**

**En partie Sud, il sera recherché une organisation en forme d'ilot.**

La forme carrée de la parcelle permet d'envisager, pour marquer l'entrée dans la ville, **une implantation des logements collectifs en parallèle et en lien avec les limites de la parcelle et les alignements de la route de Soucieu et du Boulevard Georges Brassens**. Une façade urbaine, matérialisée par **un front bâti discontinu**, devra ainsi être créée.

**Sur le boulevard Georges Brassens comme sur la route de Soucieu, les constructions devront s'implanter en retrait**, afin de laisser une bande végétale significative le long de la route.

Au sein de l'ilot ainsi formé, **un coeur végétalisé sera préservé et aménagé**. Cet espace, collectif, sera **partiellement visible depuis la route de Soucieu et le Boulevard Georges Brassens, au moyen de césures** (au moins une par façade de l'ilot) percées dans les fronts bâtis. Ces césures auront une largeur d'environ 6-8 mètres.

→ **Partie Nord**

En partie Nord, les bâtiments pourront s'implanter en ilots bâtis parallèles à la voie, ou en "peignes", dans le prolongement de l'organisation du quartier du Garel, au Nord. **L'implantation de logements en "bandes" sera limitée à deux logements jumelés**, chaque groupe de logements devant dans ce cas être **séparé par des espaces extérieurs significatifs**, permettant d'assurer le stationnement nécessaire aux logements (se reporter à l'article U2.5 du Règlement - Pièce n°05 du PLU), et de préserver l'intimité des occupants.

L'implantation des constructions devra respecter un retrait minimal de 5 m par rapport à la nouvelle voie de desserte créée, qui les desservira par le Sud. D'une manière générale, les espaces extérieurs donnant sur la voie, orientés au Sud, seront optimisés, et les logements le plus ouvert possible sur ces espaces.

- **Trame verte**

En partie Sud, **outre le coeur d'ilot**, qui devra être largement végétalisé et pourra servir à une gestion intégrée des eaux pluviales, **une continuité verte devra être ménagée le long de la route de Soucieu**, afin de recréer un lien paysager lisible entre l'entrée de ville et la vallée du Chéron, à l'Ouest, et les arbres remarquables, protégés de la résidence des Pivoines, puis la modeste ripisylve du Chéron, à l'Est.

**La façade urbaine de la route de Soucieu sera donc plantée d'essences végétales diverses et locales**, qui permettront en outre de placer les logements en retrait de la rue, pour préserver leur intimité, et de signifier, depuis l'espace public, le caractère résidentiel de la parcelle.

➤ **Programmation**

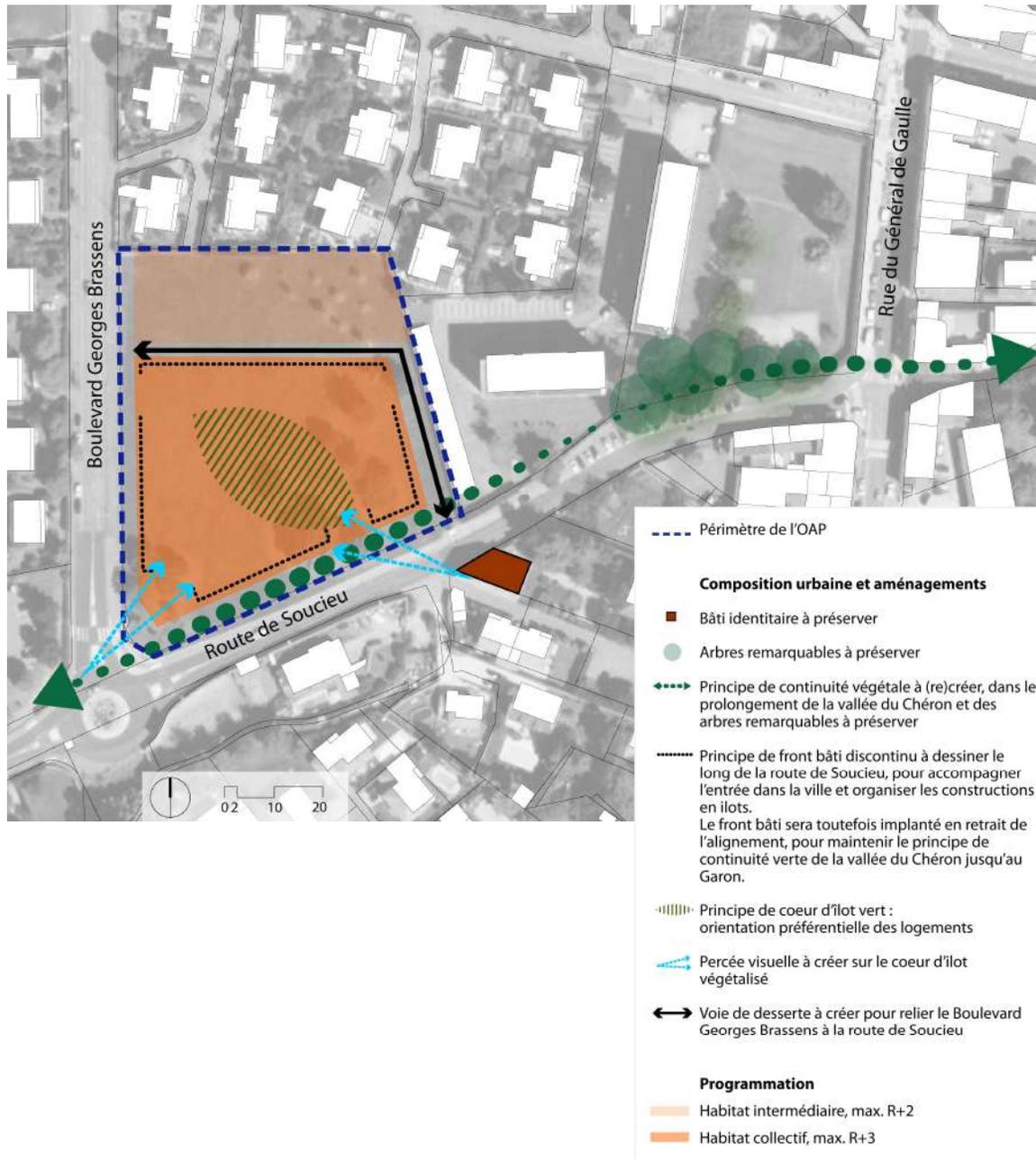
- **Densité et nombre de logements attendus**

Compte tenu de la localisation du tènement, en entrée de ville mais non loin du centre-ville, il est attendu une **densité moyenne de l'ordre de 50 à 60 logements/ha en partie Nord du tènement, et de 80 à 100 logements/ha en partie Sud, pour un volume global compris entre 70 et 90 logements sur l'ensemble du périmètre.**

- **Mixité sociale**

**Le périmètre de l'OAP n°5 est soumis à une servitude de mixité sociale valant emplacement réservé au titre de l'article L151-41 4° du Code de l'Urbanisme, qui prévoit la réalisation exclusive de logements** (éventuellement accompagnée de services liés, tels que restauration collective, gardiennage, conciergerie, permanences médico-sociales... dans le cadre de résidences spécialisées), **dont au moins 45 % de la surface de plancher seront dédiés à des logements aidés.**

➤ **Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de constructions devront être compatibles**



➤ **Conditions de mise en oeuvre de l'OAP :**

Le périmètre de l'OAP n°5 est classé en zone U.

Appartenant intégralement à la commune, il pourra être aménagé selon ses priorités, dans le cadre d'une opération d'ensemble, ou au fur et à mesure.

## OAP n°6 - "Brisport - Bovier-Lapierre"

### I. Etat des lieux et enjeux

Le périmètre de l'OAP n°6 concerne 5 parcelles de propriété communale cadastrées BD n°9; 10; 11; 12; 13; 14; 15 ; situées rue Paul Bovier-Lapierre, entre la nouvelle école de la Giraudière, la gendarmerie et ses logements, le Brisport, non loin du quartier des Pérouses, en cours de rénovation. Il est bordé, à l'Est, par la voie ferrée (ancienne ligne de chemin de fer reliant Brignais à Givors).

Accueillant actuellement le tir à l'arc, ce tènement a vocation, dans le cadre du renouvellement urbain de la rue Bovier-Lapierre, à être construit. Au sein du centre-ville élargi, la densification du tènement doit permettre à la ville de mettre en oeuvre son objectif de développement économe en espaces agricoles et naturels et de confortement du centre-ville.

En outre, en tant que propriété communale, cette parcelle est identifiée pour contribuer de manière significative à l'effort de production de logements aidés.



## **II. Les grands principes d'aménagement et de programmation**

### **➤ Principes d'aménagement**

#### **• Desserte et fonctionnement**

**Une voie de desserte en impasse sera aménagée depuis la rue Bovier Lapierre en limite Nord du tènement.**

**L'accès s'effectuera obligatoirement depuis cette voie pour les logements implantés sur les parcelles n°11; 12; 13; 14; 15**, tandis que les logements édifiés le long de la rue Bovier-Lapierre, sur les parcelles n°9 et 10, pourront être desservis par un accès commun donnant sur la rue.

#### **• Organisation et composition urbaine, implantations, expositions**

**Les bâtiments s'implanteront le long des voies** (à l'exception de la voie ferrée), dans une bande de 0 à 5m par rapport à l'alignement.

**Les logements donnant sur la nouvelle voie de desserte aménagée en limite Nord du périmètre devront toutefois optimiser la surface des jardins attenants côté Sud, de manière à accroître l'exposition au soleil, et à générer un recul préservant l'intimité par rapport à l'équipement du Briscope**, au Sud.

Le retrait par rapport à la voie de desserte, au Nord, sera donc adapté à cet objectif.

**A l'Est, par rapport à la voie ferrée, un retrait minimal de 5 m sera exigé.**

**De la même façon, les logements construits en lieu et place de la propriété communale, sur la parcelle n°10, seront orientés au Sud, avec une emprise bâtie concentrée sur la partie Nord de la parcelle, attenante à la parcelle n°11, également construite.**

## ➤ Programmation

- Densité et nombre de logements attendus

**Le long de la rue Bovier-Lapierre**, en cohérence avec la recherche d'un nouveau front plus urbain pour requalifier la voie, des **logements collectifs jusqu'à R+3** de hauteur pourront être construits (soit une densité moyenne d'environ 90 logements/ha).

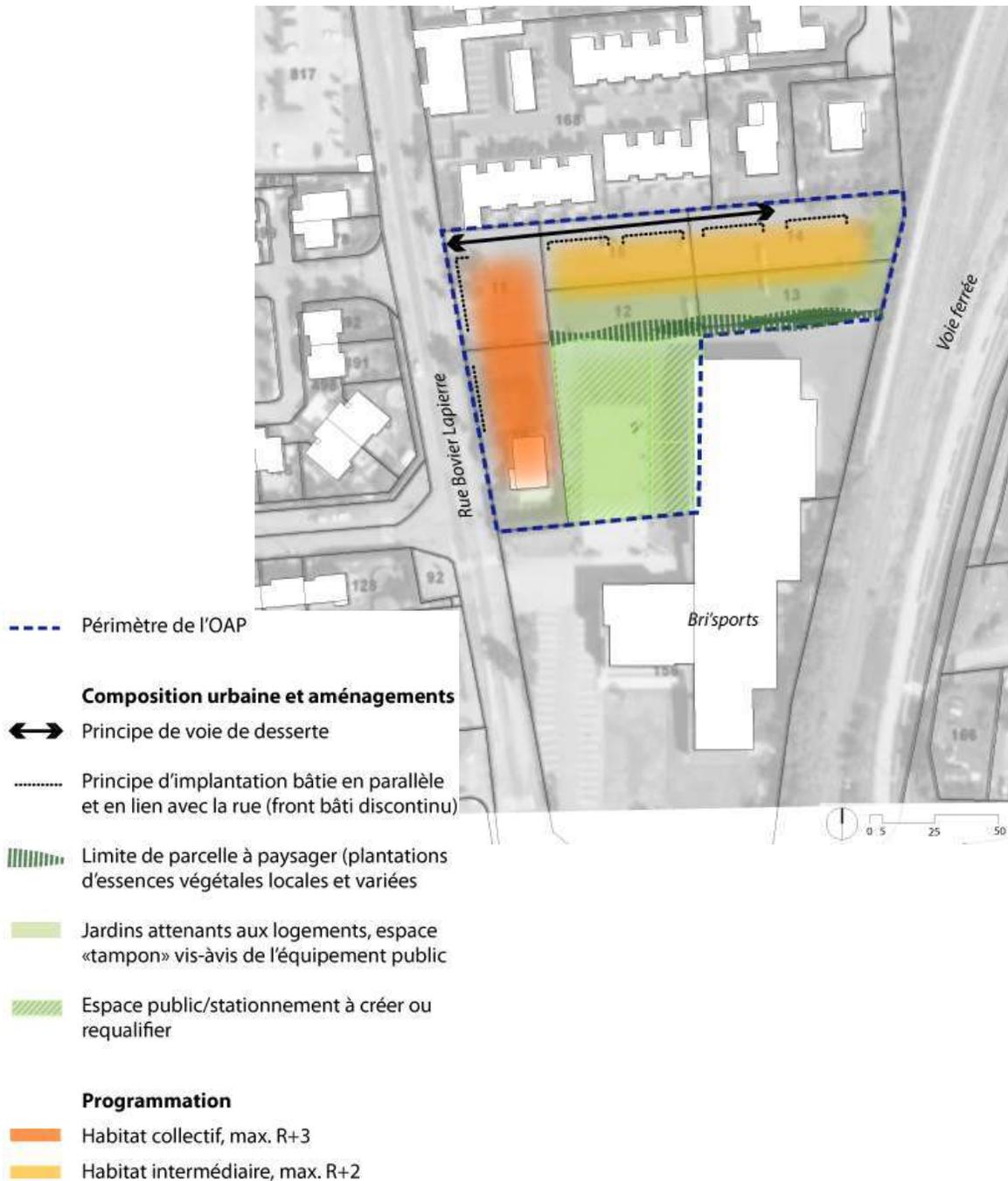
**A l'intérieur du tènement, en limite du centre-ville dit "élargi", marqué par la voie ferrée, les hauteurs seront abaissées à R+2 maximum**, avec des formes de **logements intermédiaires ou éventuellement jumelés**, donnant une large place aux espaces extérieurs privatifs côté Sud ("espace tampon") (soit une densité moyenne d'environ 50-60 logements/ha).

Au total, il est attendu **un volume global compris entre 20 et 25 logements sur l'ensemble du périmètre, pour une densité globale comprise entre 60 et 75 logements/ha.**

- Mixité sociale

**Le périmètre de l'OAP n°6 est soumis à une servitude de mixité sociale valant emplacement réservé au titre de l'article L151-41 4° du Code de l'Urbanisme, qui prévoit la réalisation exclusive de logements** (éventuellement accompagnée de services liés, tels que restauration collective, gardiennage, conciergerie, permanences médico-sociales... dans le cadre de résidences spécialisées), **dont au moins 40 % de la surface de plancher seront dédiés à des logements aidés.**

➤ **Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de constructions devront être compatibles**



➤ **Conditions de mise en oeuvre de l'OAP :**

Le périmètre de l'OAP n°6 est classé en zone U. Appartenant intégralement à la commune, il pourra être aménagé dans le cadre d'une opération d'ensemble, éventuellement phasée.