



DEPARTEMENT DU RHONE  
VILLE DE BRIGNAIS

**Plan Local d'Urbanisme**

# **Le rapport de présentation**

**Modification n°5 - *Secteur Gare***

Pièce n°	Projet arrêté	Document soumis à enquête publique	Approbation
01			



## Sommaire

---

### **Première partie :**

#### **UN PROJET URBAIN AUTOUR DE LA GARE A L'ORIGINE DE LA MODIFICATION**

---

► **Un projet de déménagement du siège de l'OPAC du Rhône à l'origine du projet de modification du PLU**

► **L'intérêt du projet pour la commune**

L'intérêt économique et démographique

L'intérêt environnemental, paysager et urbain

Un projet compatible avec les objectifs des documents d'urbanisme de portée supérieure

► **La procédure de modification du PLU**

Les objectifs de la modification

Justification du choix de la procédure

### **Deuxième partie : LE CONTENU DE LA MODIFICATION DU PLU**

---

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

L'existant

Les principes de projet

► **Les modifications du règlement : la création d'une nouvelle zone UG**

La création d'une nouvelle zone urbaine UG

La modification du plan de zonage

La modification du règlement

Emplacements réservés ?



## **Première partie :** **Le contexte de la modification**

---



### ► Un projet de déménagement du siège de l'OPAC du Rhône à l'origine du projet de modification du PLU

- Le contexte de la commune : une attractivité forte liée à son accessibilité...

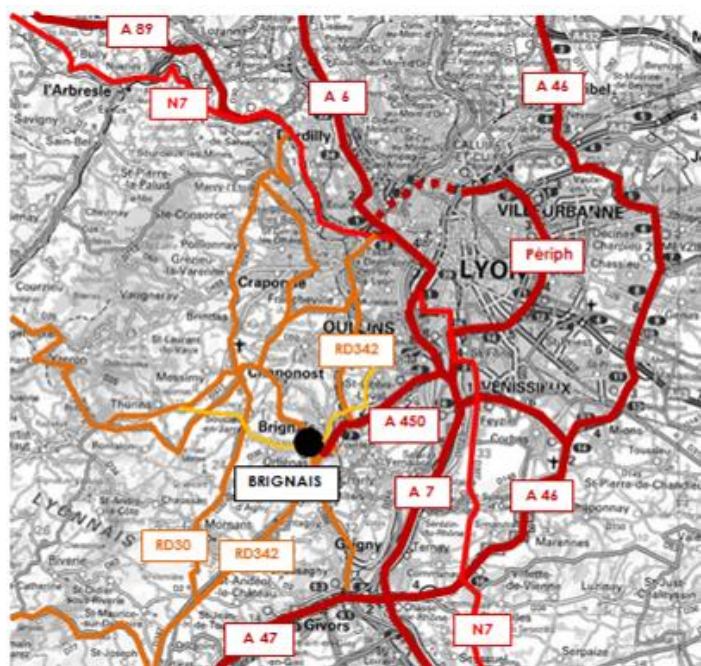
Située au Sud-Ouest de l'agglomération Lyonnaise, à 16 km du centre-ville de Lyon, la ville de Brignais constitue un interface entre Monts du Lyonnais et vallée du Rhône, et bénéficie de tous les atouts de la "ville à la campagne" : s'étendant sur un peu plus de 1000 ha, elle offre un cadre de vie de qualité, basé sur un territoire équilibré, qui comporte environ 1/3 d'espaces à vocation économique, 1/3 d'espaces résidentiels et mixtes, de "lieux de vie", et 1/3 d'espaces naturels et agricoles préservés.



Ce territoire équilibré fait de la ville une polarité, un pôle d'emplois, d'activités et de services, bénéficiant d'une attractivité forte, accentuée par une accessibilité plutôt aisée depuis ou vers l'agglomération lyonnaise.

Le territoire de la commune est en effet tangenté, en limite Sud Est, par l'autoroute A450, qui relie la commune à Lyon, l'autoroute A7 et le boulevard périphérique, d'une part, et, via la RD 342, à la vallée du Gier et l'autoroute A47 en direction de Saint Etienne, d'autre part. L'accès à cet axe majeur s'effectue directement sur le territoire communal, via la sortie n°7, à laquelle se connecte la RD 342 en direction de la RD 307 (ex RN7) à Tassin-la-demie-lune.

En complément de ces deux axes majeurs à l'échelle de l'agglomération, le centre-ville de BRIGNAIS se situe également au croisement de routes départementales d'importance à l'échelle du Sud-Ouest de l'agglomération (la RD 25 en direction des Monts du lyonnais, la RD 486 vers Saint-Genis-Laval).



## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

Si Brignais bénéficie d'infrastructures routières majeures, qui accompagnent son positionnement d'interface privilégié, ces atouts ne sont pas sans limites. La ville souffre ainsi d'un engorgement régulier, tant en centre-ville que pour l'accès aux infrastructures autoroutières, lié au trafic de transit, et notamment aux déplacements pendulaires des habitants de l'Ouest lyonnais rejoignant quotidiennement les pôles d'équipements, d'activités et de services de la vallée.

- Une accessibilité récemment renforcée avec l'arrivée du tram-train de l'Ouest lyonnais, qui ouvre des perspectives de renouvellement et de développement autour de la gare.

### - Le récent renforcement de la gare

Pour compenser les lacunes et nuisances liées au trafic automobile, la commune peut néanmoins compter sur la ligne ferroviaire Brignais-Lyon, qui accueille le nouveau service de tram-train de l'ouest lyonnais.

Ce service, sur la base d'une offre cadencée (1 train toutes les demi-heure en heure de pointe), permet de gagner les gares de Lyon Gorge de Loup et Lyon St Paul en moins de 20 minutes. Il pourrait, à terme, être élargi via la réouverture du tronçon Brignais - Givors via Vourles.

Parallèlement au renforcement de l'offre, l'ancienne Région Rhône-Alpes et la SNCF ont également engagé, dans le cadre du projet REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise), le renouvellement du matériel roulant et la rénovation des infrastructures, pour améliorer le confort d'usage et inciter à l'utilisation du service pour les déplacements pendulaires entre Brignais et la métropole lyonnaise. La gare de Brignais s'est ainsi vue rénover, et agrandie d'un préau accueillant les services de billetterie automatisée, les horaires et diverses informations relatives au service, ainsi qu'un garage à vélos fermé et sécurisé à destination des abonnés.

Pour améliorer l'accessibilité de la gare, un vaste parking d'environ 155 places a été aménagé à l'Est de la voie ferrée, à l'angle du chemin de la Fonderie et de la route d'Irigny. Cette offre de stationnement est venue créer un deuxième accès principal à la gare, et compléter l'offre de stationnement présente côté Ouest de la gare, sur l'Avenue de la gare.

Dans ce contexte d'une ville plutôt attractive, la gare de Brignais, récemment renforcée et disposant d'un potentiel de progression intéressant, vient accroître les possibilités de relier Brignais à la métropole autrement que par l'automobile, et contribue, de fait, à améliorer encore l'accessibilité de la ville en apportant une réponse aux problématiques liées aux déplacements pendulaires.

Elle constitue désormais un atout supplémentaire pour maintenir la dynamique communale, ouvrant, grâce aux facilités qu'elle procure, de nouvelles perspectives de développement, tant économique que démographique.





## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

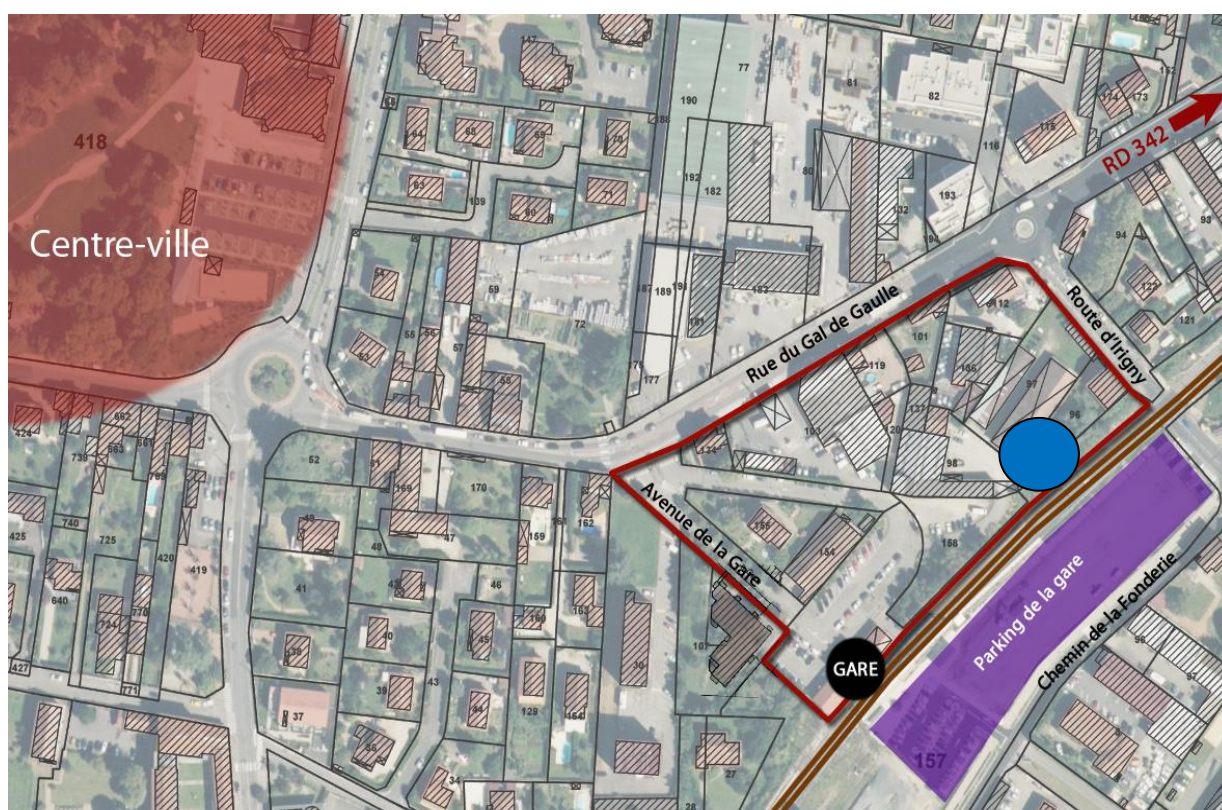
### - Un projet de l'OPAC du Rhône sur le quartier de la gare

Conscient des atouts de Brignais, et sensible au développement du tram-train, l'OPAC du Rhône a choisi la ville, et plus particulièrement le quartier de la gare, pour y implanter son nouveau siège.

La nécessité pour l'OPAC du Rhône de déménager son siège est née de la scission, en 2015, de l'office public en deux entités distinctes : l'OPAC du Rhône, d'une part, et Lyon Métropole Habitat, d'autre part.

Cette scission est liée à la création, au 1er janvier 2015, de la nouvelle collectivité territoriale de la Métropole de Lyon qui exerce les compétences de l'ancien Conseil général du Rhône et de l'ancienne Communauté urbaine sur le périmètre de cette dernière. De fait, le nouvel OPAC du Rhône et Lyon Métropole Habitat se répartissent désormais leur intervention sur les deux périmètres distincts du nouveau Rhône et la Métropole de Lyon, et l'OPAC du Rhône a souhaité implanter son nouveau siège sur le territoire du nouveau Rhône, hors métropole.

La proximité de Brignais avec la Métropole, son accessibilité relativement aisée, et la mise en service récente du tram-train de l'Ouest lyonnais ont joué en faveur de la ville pour l'implantation de ce nouveau siège.



● Localisation du projet de l'OPAC au sein du quartier

### ► L'intérêt du projet pour la ville de Brignais

La perspective de voir implanté le nouveau siège de l'OPAC du Rhône à proximité de la gare présente un intérêt majeur pour la ville, qui, depuis une étude urbaine menée en 2010 par le cabinet *Civita* et, plus récemment, dans le cadre de ses réflexions en cours pour la révision générale du PLU, a fait du renouvellement urbain du quartier de la gare une de ses priorités.

Il s'agit en effet, dans l'esprit général des politiques publiques (législation comme réglementation supra-communale), de réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles pour accueillir son développement, et de renforcer la centralité d'un quartier particulièrement bien accessible en transports collectifs et à proximité immédiate du centre-ville, qui, s'il est aujourd'hui peu dense, est peu à peu rattrapé par des opérations de logements collectifs récentes. Dans cet esprit, les études précédemment menées, que reprend la réflexion en cours sur le PLU, avaient identifié l'enjeu d'encourager le renouvellement urbain de l'ensemble du quartier de la gare pour en faire un nouveau morceau de centre-ville, plus dense, et animé par une mixité de fonctions (logements, activités, commerces, équipements) bien reliées au centre-ville.

A ce titre, l'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône s'inscrit dans la lignée de ces réflexions préliminaires, et constitue une véritable opportunité pour engager la mutation du quartier envisagée à terme.

- Une "locomotive" pour le développement économique futur

Si l'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône, dans la mesure où il constitue surtout un "transfert" d'activités et de salariés de Lyon à Brignais, ne va pas directement créer des emplois sur le territoire communal, cette délocalisation pourrait toutefois indirectement bénéficier à la commune.

En effet, l'arrivée d'environ 150 emplois salariés supplémentaires sur la commune génère une demande supplémentaires pour certains services, tels que des services de restauration, commerces du quotidien, médicaux, gardes d'enfants... Ainsi, l'implantation du siège de l'OPAC du Rhône pourrait permettre de créer une offre commerciale nouvelle à proximité de la gare ou de renforcer des commerces déjà présents.

En outre, l'implantation des nouveaux bureaux de l'OPAC du Rhône s'inscrit en compatibilité avec la politique que souhaite mener la Communauté de communes de la Vallée du Garon en termes de développement économique.

Dans le contexte de rareté foncière que connaît le secteur, la CCVG a en effet identifié, dans le cadre son Schéma d'Accueil des Entreprises, un certain nombre d'enjeux de renouvellement urbain sur les zones d'activités existantes, où l'objectif consiste d'une part à rationaliser l'organisation parcellaire et le maillage viaire existant et, d'autre part, à revaloriser leur image, en particulier sur les parcelles situées en façades des principales voies d'accès à la commune (voie ferrée, Route d'Irigny, RD 342, A450...).

La ZA des Aigais, en particulier sur la Route d'Irigny et le long de la voie ferrée et du chemin de la Fonderie, récemment réaménagé en accompagnement du nouveau parking paysager de la gare, est particulièrement concernée. Il s'agit, pour la CCVG, de densifier l'occupation économique du secteur, pour tirer parti, comme pour les logements, du renforcement du pôle gare, et créer un "nouvel effet vitrine", montrer l'image d'une ville dynamique et attractive au voyageur arrivant depuis la route d'Irigny ou le train. Dans cette optique, la CCVG souhaite développer un premier front d'activités tertiaires, qui, d'une part, sont l'occasion de redessiner un linéaire bâti sur le chemin de la Fonderie et la voie ferrée, pour replacer la gare dans un environnement plus urbain, complémentaire au centre-ville, et, d'autre part, drainent davantage de main d'oeuvre sur moins d'espaces, et donc, proportionnellement, davantage de flux que l'offre renforcée de transports collectifs doit permettre d'absorber en partie. Dit autrement, en localisant des bureaux à proximité immédiate de la gare, il s'agit aussi d'encourager les utilisateurs à des déplacements alternatifs à la seule voiture particulière, là où les activités artisanales et industrielles sont moins compatibles avec cette logique.

⇒ **En localisant un front bâti de bureaux le long de la voie ferrée, le projet d'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône s'inscrit en compatibilité avec les grandes orientations d'aménagement et de développement économique portées par la CCVG et la commune à l'échelle du quartier Gare : il redessine un front plus urbain en entrée de ville, amorce la construction d'une "vitrine" pour la ville de Brignais (ville-centre de la CCVG) et, au-delà de l'image et du paysage, revalorise les usages d'un pôle Gare renforcé qui, à terme, devrait ainsi être intégré dans un quartier mixte et densifié.**

**La mise en oeuvre d'un tel projet nécessite donc d'être encouragée par la commune et son document d'urbanisme, en levant les entraves éventuelles à sa réalisation.**

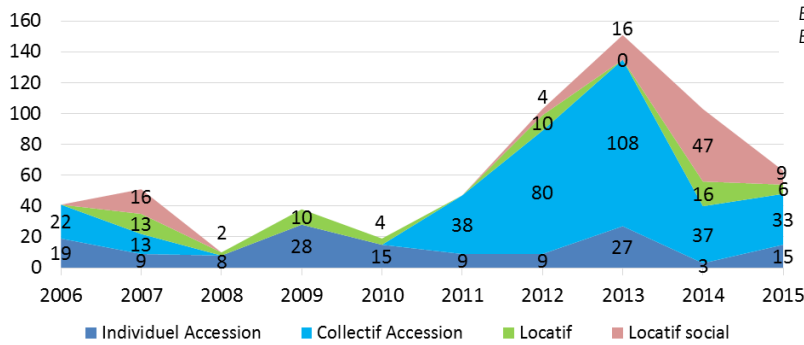
- Un projet qui permet de soutenir la dynamique démographique de la commune et de répondre aux besoins en logements

Outre les enjeux économiques, l'évolution du quartier de la Gare doit permettre de **répondre à une partie des enjeux démographiques qui se posent sur Brignais.**

En effet, **la ville de Brignais**, en dépit de l'attractivité de l'Ouest lyonnais et de son accessibilité renforcée, **a connu un net ralentissement de sa croissance démographique depuis le tournant des années 2000**, avec une stabilité du nombre d'habitants entre 2000 et 2012, marquée même par une période baisse de 0,4 % du nombre d'habitants entre 2007 et 2012, après une hausse similaire entre 2000 et 2007.

Cette stagnation de la croissance démographique est **à mettre en rapport avec la diminution de la taille moyenne des ménages sur la commune et un rythme de construction qui est resté modeste jusqu'en 2011-2012**, suffisant tout juste à répondre au phénomène de desserrement des ménages et **qui n'a pas permis l'accueil de nouveaux habitants.**

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare



Source : PC actualisés des livraisons, Ville de Brignais

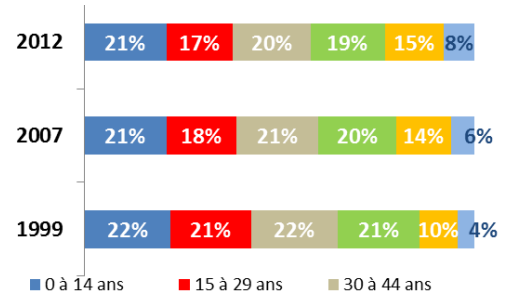
Ainsi, si, depuis 2011, année marquée par l'avènement d'opérations de logements collectifs dont le nombre a cru jusqu'en 2013, le nombre annuel de logements dépasse nettement les 40 unités, les chiffres de la croissance démographique enregistrés par l'INSEE ne traduisent pas encore cette accélération.

Si l'on peut s'attendre à ce que la courbe démographique de la ville reparte à la hausse, il convient cependant de **poursuivre l'effort de constructions, d'une part pour assurer le renouvellement démographique, dans un contexte de net vieillissement de la population** et de diminution, sur un des groupes scolaires de la commune (Jacques Cartier), des effectifs, **et, d'autre part, pour permettre de faciliter l'accession au logement sur un secteur, qui se caractérise par un niveau de revenu globalement supérieur à la moyenne et des marchés immobiliers et fonciers sous pression, avec une vacance structurellement basse et des prix élevés :**

- **en individuel**, sur le secteur de la CCVG, la demande porte actuellement sur des terrains de 400 à 450m<sup>2</sup>, de 115 000 € à 145 000 €, pour un budget total des ménages de 270 000 € à 320 000 €.
- **dans l'ancien**, avec des terrain de taille moyenne plus importante, il faut compter un minimum de 350 000 € à 400 000 € pour une villa sur son terrain.
- **en collectif neuf**, il faut compter environ 3 400 € le m<sup>2</sup>, les produits haut de gamme ayant des difficultés à se vendre actuellement.

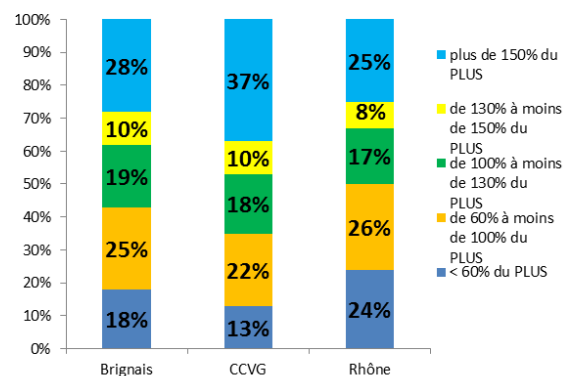
A noter que si le secteur affiche des valeurs nettement inférieures à celles de la Métropole de Lyon, il constitue toutefois **un marché de report avec une demande structurellement présente qui maintient les prix.**

Evolution de la répartition de la population par âge à Brignais



Source : INSEE

Comparaison des ressources des ménages (en niveau de revenu p/r plafond logement social PLUS)



Source : MFDDF-CGDD-SOFS-Filocom d'après la DGFIP 2013

- ⇒ En conclusion, le ralentissement de la démographie brignairote sur la période récente ne s'explique pas par l'absence de demande potentielle, mais plutôt par la rareté de l'offre immobilière face à la demande, contrainte de se reporter pour partie sur des secteurs plus périphériques et plus éloignés de la métropole lyonnaise, ne trouvant pas, à Brignais, réponse à leurs besoins (ou du moins une réponse inaccessible compte tenu d'un niveau de prix élevé, alimenté par la rareté de l'offre).

Compte tenu de son niveau d'équipement et d'accessibilité à la métropole lyonnaise, Brignais se doit donc aujourd'hui de poursuivre la relance de la construction de logements qu'elle a amorcée depuis 2011-2012, pour contenir l'accroissement des prix immobiliers et répondre à une demande qui ne faiblit pas.

A ce titre, l'implantation du siège social de l'OPAC du Rhône et l'impulsion d'une dynamique nouvelle de renouvellement urbain sur le secteur de la gare qui en est attendue devrait favoriser l'émergence de futures opérations mixant activités et logements, dans le cadre d'une reconfiguration plus globale du quartier. A terme, la ville estime à environ 150 le nombre de nouveaux logements potentiellement réalisables sur le secteur, avec de vraies possibilités, à proximité de la gare, de créer une offre de logements accessible, en collectif, et dans un environnement urbain ne contraignant pas les futurs ménages à la double, voire triple motorisation.



## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

- Une opération qui soutient la dynamique de renouvellement urbain souhaitée et amorcée sur le secteur de la gare, pour requalifier l'entrée de ville et assurer un développement économe en foncier

S'inscrivant en compatibilité avec les orientations économiques intercommunales et présentant une opportunité intéressante pour le cas échéant relancer la démographie en favorisant le renouvellement urbain, l'implantation du futur siège de l'OPAC du Rhône répond également aux enjeux urbains de Brignais.

Outre la reconstitution d'un front urbain venant marquer l'entrée de ville sur les principales voies d'accès au centre-ville de Brignais (route d'Irigny, voie ferrée), il vient, par son organisation en forme d'îlot, amorcer la réorganisation du quartier de la gare (bâtis implantés à l'alignement d'une voie de desserte connectant l'Avenue de la Gare et la route d'Irigny) et prolonger la morphologie de type centre-ville existante. A terme, il est envisageable, de retrouver, en lien avec les récentes opérations survenues aux abords de la rue de Gaulle (côté Nord), une continuité formelle entre le centre-ville et le futur quartier de la Gare et ainsi de créer un espace urbain venant se greffer directement sur le centre-ville existant, dans le cadre de son renforcement et de son étoffement.

Il renforce l'accessibilité à la gare en revalorisant l'avenue de la Gare via une requalification de ses abords et une connexion nouvelle à la route d'Irigny, tandis que la ville souhaiterait que soit créé un nouveau cheminement piéton, dans une logique de maillage et d'espaces publics venant accompagner la densification et la mutation de ce secteur périphérique en véritable polarité du centre-ville étoffé.

Participant à la revalorisation de l'espace urbain, le projet présente en outre l'avantage important, dans le contexte de rareté foncière propre à Brignais (seules deux zones AU, dont une inscrite en extension de l'enveloppe urbaine de la ville, sur une séquence paysagère intéressante et au fort potentiel écologique et agronomique (La Jamayère, au Nord de la commune) demeurent), de ne pas entraîner de consommation d'espaces naturels et agricoles supplémentaires pour accueillir un tel projet de nouveau quartier d'habitat et d'activités, et donc de ne pas obérer les possibilités de développement futur de la ville.



## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

- ⇒ **Constituant une première opportunité de revaloriser le secteur de la gare sur le plan paysager et urbain, le projet de siège social de l'OPAC est donc plutôt vertueux du point de vue de la prise en compte de l'environnement et la préservation des espaces agricoles, en optimisant, via leur renouvellement, des espaces déjà urbanisés au coeur de l'enveloppe urbaine et à proximité immédiate du pôle gare. Son impact sur les milieux naturels est nul, et il répond en cela aux problématiques affichées dans le PLU communal comme dans le projet de révision en cours.**

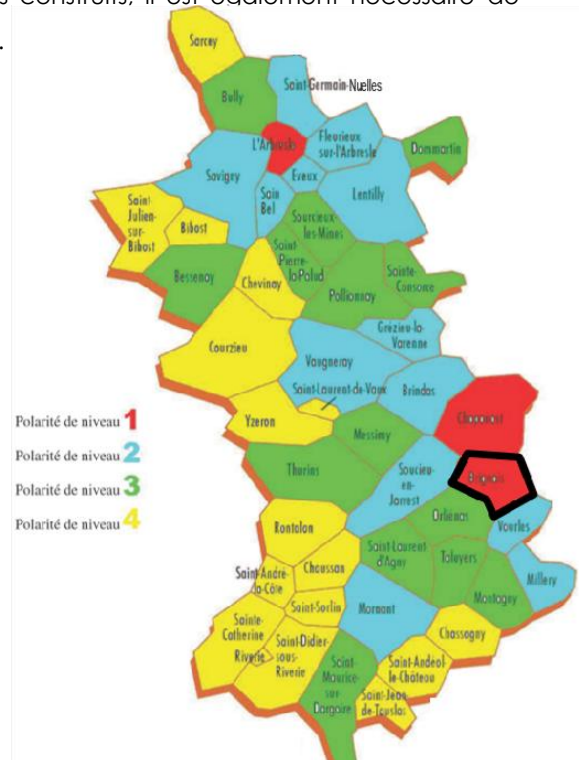
## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

- Un projet compatible avec les objectifs supra-communaux

Outre l'intérêt du projet pour le quartier comme pour la dynamique démographique et économique de la commune, il convient de vérifier que le projet demeure compatible avec les objectifs des documents d'urbanisme de portée supérieure tels que le SCOT de l'Ouest lyonnais et le Programme Local de l'Habitat de la Communauté de communes de la Vallée du Garon, et donc que la modification du PLU qui va l'autoriser maintient également cette compatibilité.

En particulier, il convient de s'assurer que l'augmentation du nombre de logements sur le quartier ne va pas aboutir à un dépassement des objectifs réglementaires en termes de constructions de logements. En outre, du point de vue de la typologie des logements construits, il est également nécessaire de s'assurer que les objectifs de mixité sociale sont bien remplis.

Le SCOT de l'Ouest lyonnais, approuvé en février 2011, classe la commune en polarité 1. en tant que centralité de l'Ouest lyonnais, bien pourvue en activités économiques, équipements et infrastructures, la ville a vocation à être le support de développement privilégié à l'échelle de l'Ouest lyonnais, et de produire une offre nouvelle de logements suffisamment importante pour répondre à la demande forte sur l'Ouest lyonnais, et ainsi éviter le report des ménages sur les communes périurbaines ou rurales de deuxième et troisième couronnes de la Métropole (coteaux et monts du lyonnais), générateur de consommation d'espaces naturels et agricoles et de flux de déplacements à l'origine de diverses nuisances.



Ainsi, sur la période 2006-2020 (entre le 1er janvier 2007 et le 31 décembre 2020), la commune doit construire un minimum de 1070 logements. Cet objectif de production minimale de logements est couplé à un objectif de mixité sociale, pour favoriser l'accès au logement sur un secteur fortement attractif, qui subit une certaine pression sur les prix immobiliers et fonciers, et qui est soumis à l'application de l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains.

Initialement fixée à 20 % de l'offre nouvelle, la part des logements sociaux a été revue à la hausse par le Programme Local de l'Habitat de la Communauté de communes de la Vallée du Garon pour la période 2016-2021, pour tenir compte, d'une part, du réhaussement du seuil de logements sociaux de 20 à 25 % de l'offre nouvelle comme de l'ensemble du parc de logements existant, et, de facto, de la nécessité pour Brignais de rattraper l'écart créé par ce réhaussement (la commune comptait, au 1er janvier 2016, 19,5 % de logements sociaux).



## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

Ainsi, le PLH de la CCVG pour la période 2016-2021 s'oriente vers la création d'un minimum de 100 logements/an et d'un maximum de 150 logements/an pendant 6 ans, soit entre 600 et 900 logements sur la période, dont 40 % de logements sociaux. Ces objectifs marquent une nette accélération du rythme de construction initialement fixé par le SCOT, pour enrayer le ralentissement de la croissance démographique au profit des communes périurbaines et rurales (phénomène de report) et permettre de produire les logements sociaux suffisants pour remplir le nouvel objectif des 25 % du parc total.

Enfin, le SCOT de l'Ouest lyonnais, dans l'objectif de marquer la centralité de Brignais tout en maintenant ses objectifs de modération de la consommation d'espaces et d'intensité urbaine, encourage la production d'espaces urbains vivants, assis sur une mixité de fonctions et une certaine densité de population. Il exige ainsi une densité moyenne minimale de 40 à 50 logements/ha sur la commune, une densité qui doit tenir compte de l'environnement urbain existant et peut s'adapter selon les différents secteurs de projet.

**=> En accroissant les droits à construire visant à permettre l'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône mais aussi, plus largement, à impulser le renouvellement urbain du secteur de la gare, la ville permet, en compatibilité avec le SCOT et le PLH, la construction d'un plus grand nombre de logements que l'existant, et ouvre ainsi de nouvelles possibilités de soutenir son développement démographique sans générer de consommation d'espaces naturels et agricoles supplémentaire, en optimisant l'occupation du sol sur l'un de ses secteurs les mieux desservis par les transports en commun.**

Il convient d'ailleurs de noter, sur ce point, que le potentiel total de logements estimés sur cette nouvelle zone aux droits à construire majorés sera intégré à la programmation de logements effectuées dans le cadre de la révision générale du PLU en cours, afin de s'assurer que les objectifs minimum comme maximum de production de logements fixés par le PLH soient maintenus et de dimensionner les nouvelles surfaces urbanisables en tenant compte de ce type de projet de renouvellement urbain. Il ne s'agit en effet pas, a contrario, que la commune voit sa démographie exploser, au risque de ne pouvoir adapter de manière satisfaisante son offre d'équipements.

En cela, le projet d'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône, et la dynamique nouvelle qui est attendue autour de cette mutation sur l'ensemble du secteur de la gare, ne constituent pas seulement une opportunité de répondre aux enjeux démographiques, économiques et urbains de la ville, mais aussi de répondre pleinement aux objectifs supra-communaux.

### ► La procédure de modification du PLU

- Les objectifs de la procédure

Compte tenu de l'opportunité créée par l'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône en matière économique, démographique, urbaine et environnementale, et de la nécessité pour l'office public de l'habitat de pouvoir rapidement aménager son siège social, la ville a souhaité engager la présente procédure de modification n°5 du PLU pour lever les freins réglementaires à la réalisation du projet.

En effet, le quartier de la gare est actuellement classé en zone UD, dont le règlement présente quelques dispositions incompatibles avec l'implantation du siège de l'OPAC du Rhône et le renouvellement urbain que souhaite encourager la commune sur ce secteur.

Parmi ces dispositions, figurent notamment :

- **la limitation des possibilités d'implantation de bureaux et services à 400 m<sup>2</sup>**, une disposition incompatible avec les surfaces projetées pour le siège de l'OPAC et l'accueil de ses 150 salariés comme avec la volonté de promouvoir un véritable "morceau de centre-ville", assis sur une forte mixité de fonctions, et la stratégie intercommunale de favoriser l'implantation d'activités tertiaires en entrée de ville (*article 2*)
- **la possibilité d'implanter de l'artisanat et de l'industrie**, des activités nuisantes incompatibles avec la densification de l'habitat et du commerce souhaitée sur le secteur et la volonté de requalifier l'entrée de ville (*article 2*)
- **l'absence de contraintes de production en termes de logements sociaux** dans un contexte d'effort de production à réaliser (PLH) et sur un secteur hautement stratégique du point de vue de sa localisation en coeur de ville et à proximité immédiate du pôle gare, qui limite les besoins en motorisation des ménages, en particulier des plus fragiles (*article 2*).

Si l'implantation du siège social de l'OPAC du Rhône, qui va reconfigurer une partie du secteur de la gare, venait à déclencher des mutations et la construction de nouveaux logements, il convient en effet de pouvoir faire en sorte que ces nouveaux logements intègrent une part suffisante de logements sociaux, pour atteindre les objectifs fixés par le PLH.

- **les règles d'implantations par rapport aux voies et emprises publiques**, qui imposent un retrait minimal de 5 m par rapport aux voies autres que la rue de Gaulle, un retrait incompatible avec la volonté de densification et de marquer l'entrée de ville en recomposant des fronts bâtis plus urbains (*article 6*)
- **les règles d'implantations des constructions par rapport aux limites séparatives**, en particulier sur la rue de Gaulle, qui autorisent une implantation de limite à limite risquant de créer un front bâti continu et un effet "muraille" en entrée de ville (*article 7*), si toutefois des mutations survenaient par suite de l'implantation du nouveau siège de l'OPAC du Rhône.

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

- **les règles d'implantation des constructions sur un même tènement**, qui peuvent se justifier en l'absence d'un plan de composition d'ensemble mais qui, en l'espèce et compte tenu de la mise en place d'une OAP sur l'ensemble du secteur gare, risquent de rajouter des contraintes aux opérations et de bloquer certaines mutations pourtant favorables au renouvellement du quartier (*article 8*)
- **les règles d'emprise au sol**, qui fixait un CES de 40 % pour les constructions à usage d'activités économiques : ces règles ne sont pas compatibles avec l'implantation du siège de l'OPAC du Rhône qui, sur ce parcelle, pourrait dépasser cette emprise au sol (*article 9*)
- **les règles de hauteur**, à surélever, puisque elles sont limitées à 12 m, une hauteur incompatible avec la réalisation des surfaces de plancher envisagées par l'OPAC du Rhône pour son nouveau siège et avec le principe de renforcement de la densité et de la centralité du quartier (*article 10*).

Le réhaussement des hauteurs maximales semble ainsi pouvoir être envisagé compte tenu des récentes opérations de logements collectifs et commerces logeant l'Avenue de Gaulle, en entrée de ville.

- **les règles de stationnement** : compte tenu de la proximité immédiate de la gare et de la volonté de la commune comme de l'OPAC du Rhône pour ses salariés de favoriser les mobilités douces ou l'usage des transports collectifs, il est envisagé d'assouplir légèrement les normes minimales rapportées aux surfaces de plancher de bureaux créées, de 1 place pour 25 m<sup>2</sup> à 1 place pour 30 m<sup>2</sup> de surface de plancher créée. Cet assouplissement tient également compte de la création d'environ 80 places publiques le long de la voie de desserte prévue pour desservir le siège de l'OPAC du Rhône (liaison Avenue de la Gare-Route d'Irigny) en remplacement de la quarantaine de places supprimées aux abords de la gare, et du parking de la gare existant à l'Est de la voie ferrée (*article 12*).

De fait, il s'agit d'adapter ces règles pour veiller à la faisabilité du projet validé par la maîtrise d'ouvrage et la commune.

**La présente modification intègre donc :**

- **La mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation** reprenant l'organisation du tènement pour s'assurer que les principes fondamentaux voulus par la commune soient préservés quelque soit le calendrier des mutations sur le secteur et les porteurs de projet (OPAC du Rhône ou autres opérateurs)
- **Une évolution du document graphique (plan de zonage), en incluant le périmètre de l'OAP et en créant une nouvelle zone (dénommée UG) disposant d'un règlement propre ;**

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

- **En lien avec l'évolution du document graphique, la rédaction d'un règlement propre à cette nouvelle zone** (surélévation des hauteurs maximales autorisées pour les constructions, assouplissement des règles d'implantation et de stationnement, suppression des emprises au sol...) **et quelques adaptations du règlement de l'article 11 (« Aspect extérieur des constructions »), commun à l'ensemble des zones ;**
- Justification du choix de la procédure

**Les points d'évolutions du document d'urbanisme ne portent pas atteinte à l'économie générale du PADD.**

En effet, **l'actuelle zone UD a déjà vocation à accueillir une certaine mixité, autorisant les logements, les commerces ou les bureaux (avec une limitation de surfaces), dans l'esprit du projet de l'OPAC du Rhône, et la nouvelle zone UG créée dans le cadre du document graphique et du règlement ne modifie pas cette vocation.** Les occupations du sol qu'il est proposé d'autoriser demeurent identiques. De fait, **la physionomie générale de la commune ne s'en retrouve aucunement modifiée : le quartier de la Gare demeurera un quartier à dominante d'habitat** pouvant recevoir des activités tertiaires (bureaux, commerces, services, équipements publics...) où les bâtiments d'entrepôts, agricoles, industriels, les campings, habitations légères de loisirs, stationnement de caravanes ou les aires de dépôts de véhicules, prohibés dans l'article UD1 de l'actuel règlement, restent interdits.

En outre, le projet de l'OPAC du Rhône amorce le renouvellement de tissus déjà urbanisés, et ne représente **aucune consommation nouvelle d'espaces naturels ou agricoles.** Au contraire, le projet, en reconfigurant une partie du quartier de la gare, devrait sans doute même à terme contribuer à densifier le secteur, puisque il pourrait déclencher des mutations que la ville, elle-même, favorise en accroissant les droits à construire sur ce secteur prioritaire pour son développement futur. Sur la base des estimations réalisées par la ville, le quartier pourrait ainsi à terme passer de moins de 5 logements et quelques activités (caviste, garagiste et station service) à environ 150 logements et de nombreuses surfaces d'activités. **Aucune zone actuellement classée en N ou en A au PLU de la commune n'est ainsi réduite, puisque seule la zone UD est modifiée. Aucun espace boisé classé n'est en outre impacté.**

**Conformément aux articles L153-4 à L1543-6 du Code de l'urbanisme, le Conseil municipal de Brignais est donc fondé à procéder à ces évolutions du PLU via la procédure de modification.**

**Deuxième partie:**  
**Le contenu de la modification du PLU**

---



## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

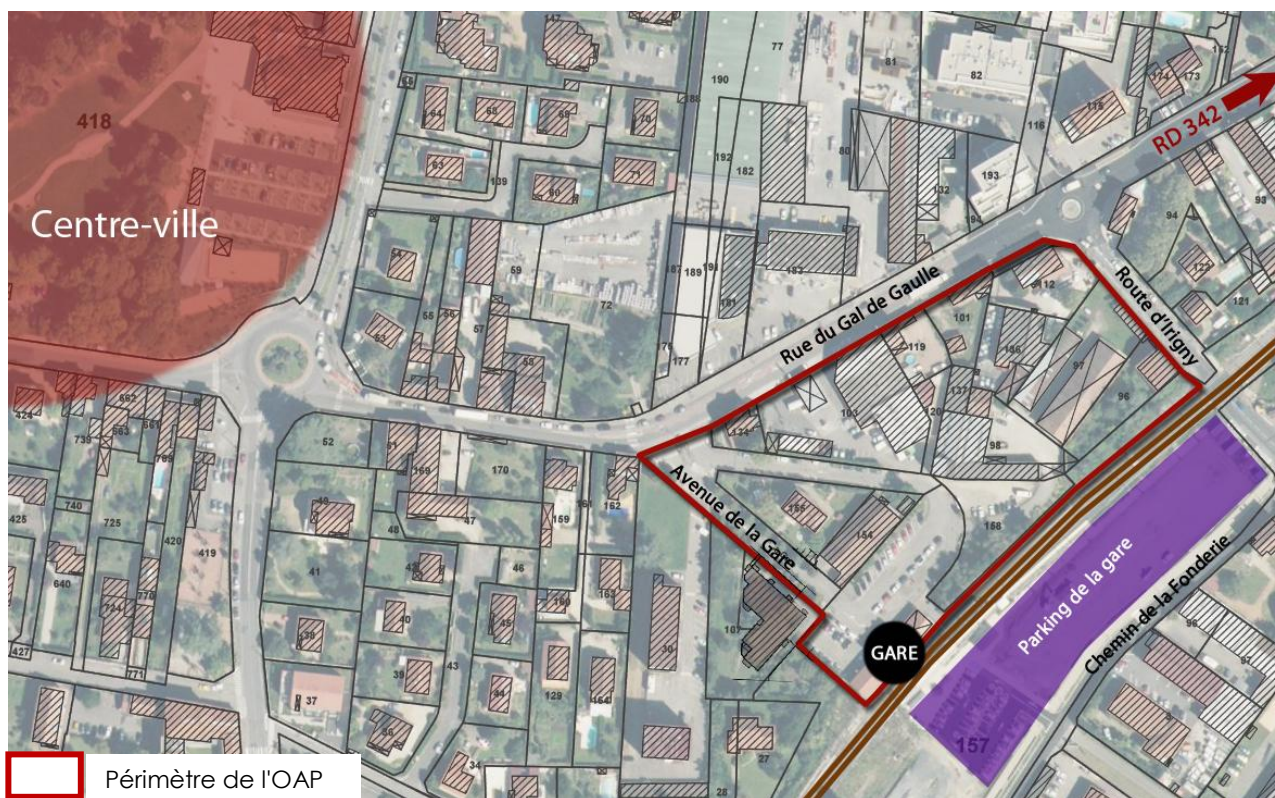
La présente modification concerne les pièces suivantes du dossier de PLU:

- Les orientations d'aménagement et de programmation
- Le document graphique et le règlement : création d'une zone UG aux caractéristiques propres

### A. La mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

La présente procédure de modification intègre une Orientation d'Aménagement et de Programmation pour traduire dans le PLU les objectifs d'aménagement partagés par la ville avec l'OPAC du Rhône sur le secteur de la gare, et leur donner une valeur réglementaire supplémentaire, opposable (dans le cadre d'un rapport de compatibilité) aux demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées par les différents opérateurs susceptibles d'intervenir dans le projet.

Le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation recouvre un ilot 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 éléments qui suivent en termes d'aménagement et de composition urbaine et de programmation constituent les principes de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation qui seront opposables aux demandes d'autorisation d'urbanisme, avec lesquels toute opération devra être compatible.



### ▪ 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, l'OAP mise en place fixe les objectifs suivants :

- **une organisation en forme d'ilot**, dans l'esprit d'une urbanisation de centre-ville basée sur un rapport étroit entre bâtiments et rues, entre espace privé et espace public.
- **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,  
L'OAP insiste sur la nécessité de porter une attention particulière aux fronts bâtis dessinés sur les voies publiques : l'effet "muraille" ou "barre" devra impérativement être évité, à travers :
  - **une architecture rythmée et un bâti séquencé,**
  - **des césures dans le bâti.**
- **un maillage visant à assurer le bon fonctionnement interne du quartier, et ses liaisons avec le centre-ville**, via la création d'une nouvelle voie de desserte reliant l'Avenue de la Gare à la route d'Irigny, au traitement paysager qualitatif et aux circulations apaisées
- **L'aménagement d'un mail paysager piéton pour traverser l'ilot**

### ▪ Les principes de programmation

Outre les principes d'organisation urbaine, l'OAP mise en place fixe l'objectif d'**une pluralité de fonctions pour permettre l'aménagement d'un futur quartier vivant.**

**Le périmètre de l'OAP accueillera donc 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.

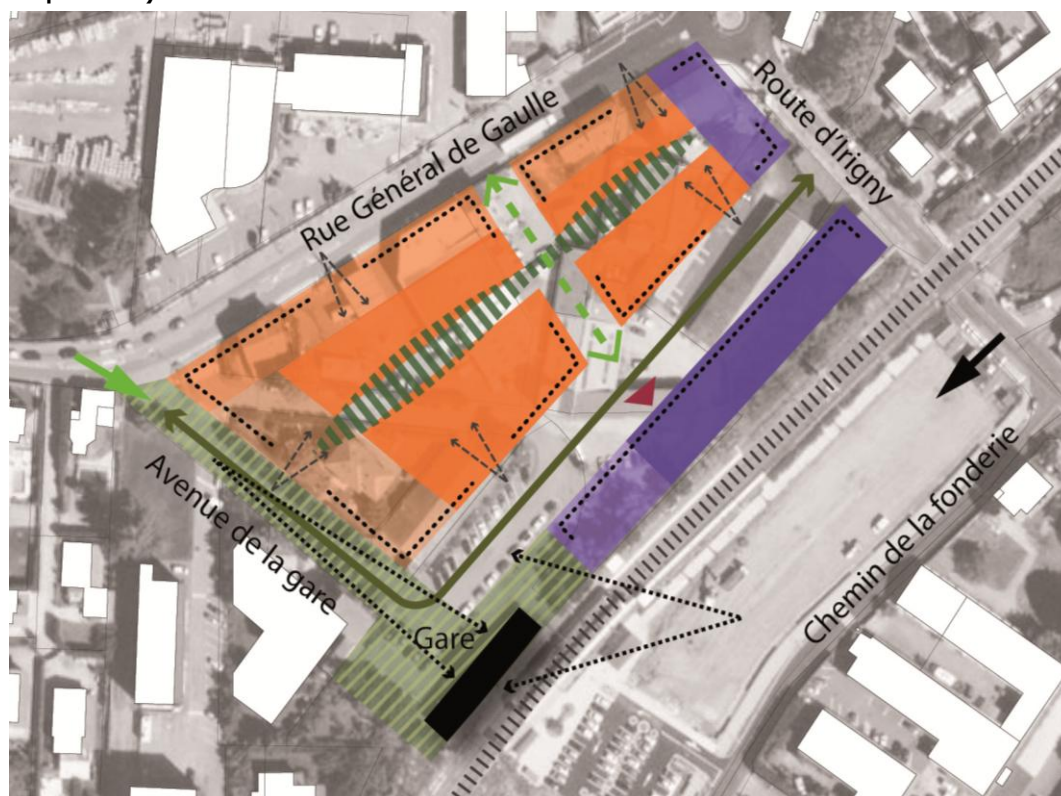
L'offre nouvelle de logements prendra la forme d'**immeubles collectifs disposant de hauteurs comprises entre R+2 et, ponctuellement, R+5, implantés en lien avec les voies publiques (alignements ou retraits limités) et préservant un coeur d'ilot non construit et planté.**

**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.

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.



- Le schéma de l'OAP (opposable aux demandes d'autorisations d'urbanisme, dans un rapport de compatibilité)



### 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
- Persée visuelle à créer depuis les voies et espaces publics sur le cœur d'îlot végétalisé
- Principe d'alignement du bâti
- Principe de cœur d'îlot v paysager et végétalisé

### Principes de programmation

Les opérations de logements devront consacrer 40 % de la surface de plancher créée à des logements locatifs aidés. 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 (ponctuel) 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 (ponctuel) sur la route d'Irigny
- hauteur limitée à R+5 (ponctuel) 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

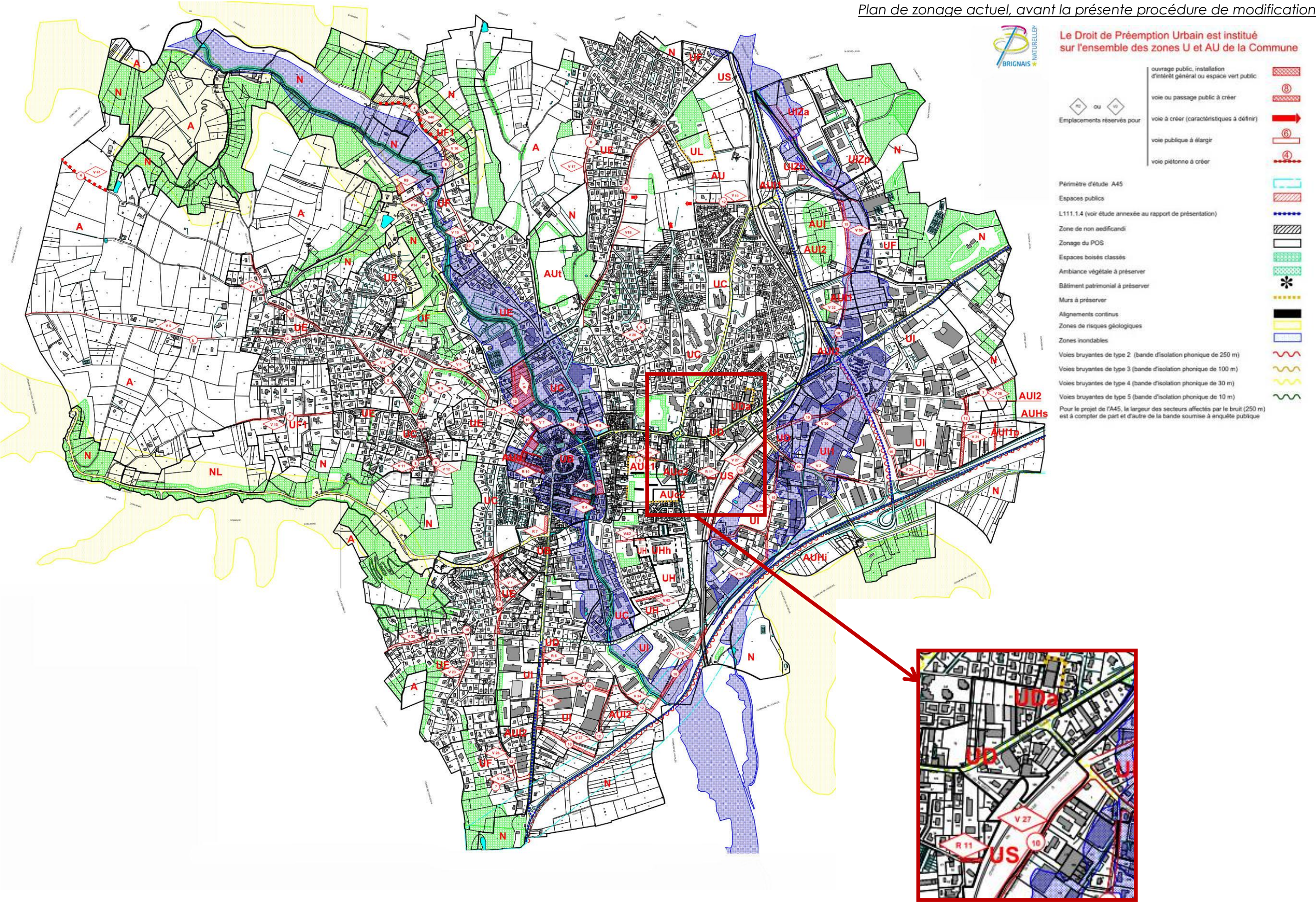
### **B. Les modifications du règlement**

#### ***1. La modification du plan de zonage***

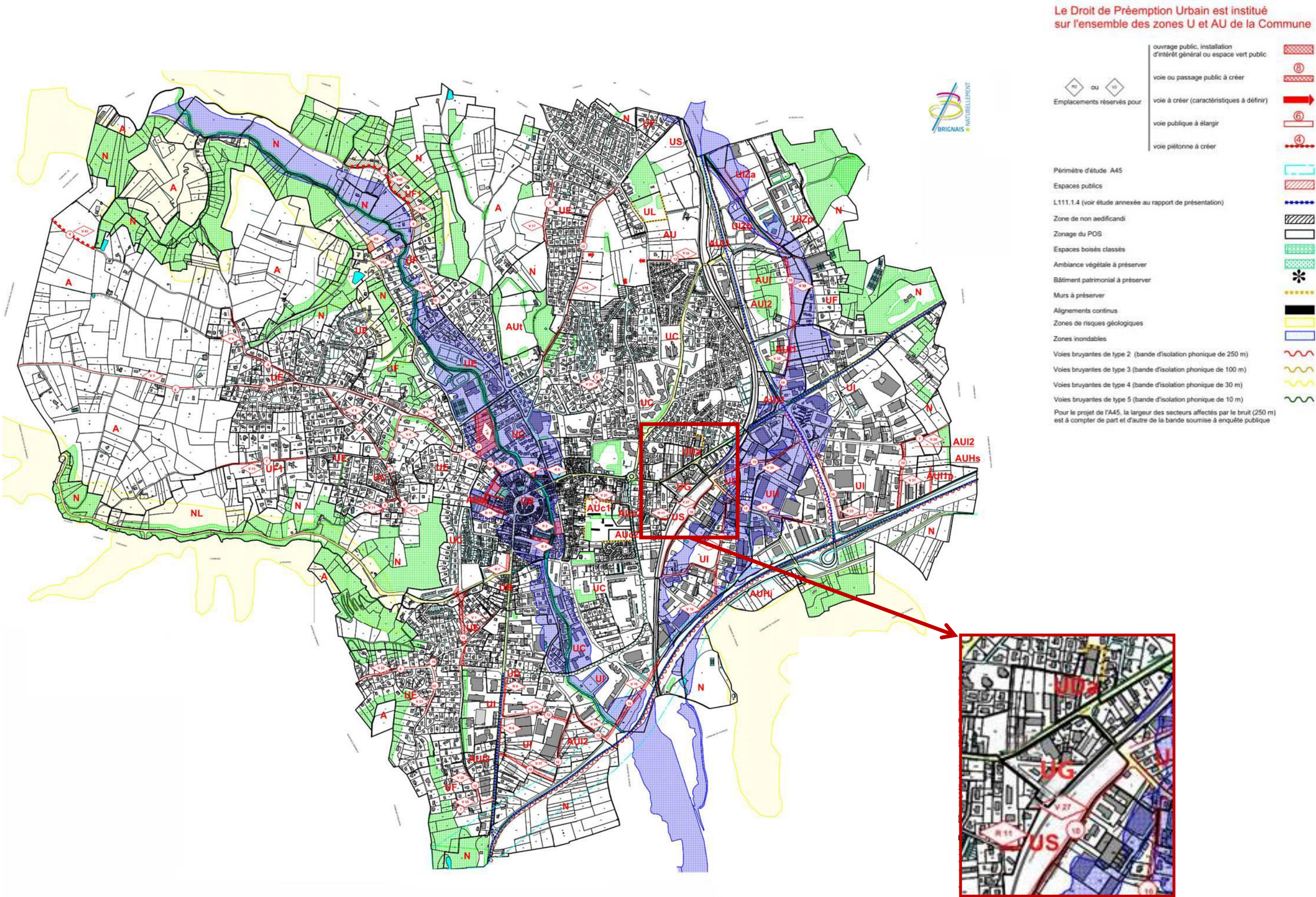
La nouvelle zone UG englobe les parcelles cadastrées BD n°96, 97, 98, 101, 103, 111, 112, 119, 120, 134, 136, 137, 154, 155, 158 correspondant au périmètre du projet de l'OPAC du Rhône et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation mis en place sur l'ilot situé entre la rue de Gaulle, la route d'Irigny, la voie ferrée et l'avenue de la Gare.



Plan de zonage actuel, avant la présente procédure de modification









# ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

Répartition des zones par surfaces après modification n°3			Répartition des zones par surfaces après modification n°5		
Zones	Surfaces en ha	% du territoire	Zones	Surfaces en ha	% du territoire
UB Le Bourg	20,7600	2,00%	UB Le Bourg	20,7600	2,00%
UC Le Garel	9,9320	0,96%	UC Le Garel	9,9320	0,96%
UC Les Saignes	115,2700	11,13%	UC Les Saignes	115,2700	11,13%
UC Le Michalon	1,6320	0,16%	UC Le Michalon	1,6320	0,16%
UD Vers la Gare	4,6707	0,45%	UD Vers la Gare	2,7900	0,27%
UDa Vers la gare	0,8473	0,08%	UDa Vers la gare	0,8473	0,08%
UD Est voie ferrée	2,5600	0,25%	UD Est voie ferrée	2,5600	0,25%
UD Ronzières	10,4000	1,00%	UD Ronzières	10,4000	1,00%
UE Barray	28,6500	2,77%	UE Barray	28,6500	2,77%
UE Bonneton	31,7900	3,07%	UE Bonneton	31,7900	3,07%
UE La Côte	43,7700	4,22%	UE La Côte	43,7700	4,22%
UE Collonges	28,6100	2,76%	UE Collonges	28,6100	2,76%
UF La Côte	35,1800	3,40%	UF La Côte	35,1800	3,40%
UF La Mouille	12,0800	1,17%	UF La Mouille	12,0800	1,17%
UF Sacuny	8,4620	0,82%	UF Sacuny	8,4620	0,82%
UF Les Collonges	1,9550	0,19%	UF Les Collonges	1,9550	0,19%
UF1 Barray	6,6840	0,65%	UF1 Barray	6,6840	0,65%
UF1 L'Archet	11,5300	1,11%	UF1 L'Archet	11,5300	1,11%
UH Les Pérouses	7,4300	0,72%	UH Les Pérouses	7,4300	0,72%
			UG Vers la Gare	1,8800	0,18%
<b>Total zones U Habitat</b>	<b>382,2130</b>	<b>36,89%</b>	<b>Total zones U Habitat</b>	<b>382,2123</b>	<b>36,89%</b>
AUb Les serres	2,5390	0,25%	AUb Les serres	2,5390	0,25%
AU Les Soeurs	4,3650	0,42%	AU Les Soeurs	4,3650	0,42%
AU Bonnet-Rochilly	26,6200	2,57%	AU Bonnet-Rochilly	26,6200	2,57%
AUT La Jamayère	7,4700	0,72%	AUT La Jamayère	7,4700	0,72%
AUHi Font Noire	3,6030	0,35%	AUHi Font Noire	3,6030	0,35%
AUHs	0,9620	0,09%	AUHs	0,9620	0,09%
<b>Total AU</b>	<b>45,5590</b>	<b>4,40%</b>	<b>Total AU</b>	<b>45,5590</b>	<b>4,40%</b>
<b>Total zones d'habitat</b>	<b>427,7720</b>	<b>41,29%</b>	<b>Total zones d'habitat</b>	<b>427,7713</b>	<b>41,29%</b>
UI Les Ronzières	33,9500	3,28%	UI Les Ronzières	33,9500	3,28%
UI Aigais-Vallières	74,4300	7,18%	UI Aigais-Vallières	74,4300	7,18%
UI1 Les Aigais	7,7320	0,75%	UI1 Les Aigais	7,7320	0,75%
UIZa Sacuny	7,7150	0,74%	UIZa Sacuny	7,7150	0,74%
UIZb Sacuny	5,5810	0,54%	UIZb Sacuny	5,5810	0,54%
UIZp Sacuny	6,7910	0,66%	UIZp Sacuny	6,7910	0,66%
US Vers la gare	8,9370	0,86%	US Vers la gare	8,9370	0,86%
<b>Total UI</b>	<b>145,1360</b>	<b>14,01%</b>	<b>Total UI</b>	<b>145,1360</b>	<b>14,01%</b>
AUI Moninsable	12,6800	1,22%	AUI Moninsable	12,6800	1,22%
AUI1 RD42 nord	2,7360	0,26%	AUI1 RD42 nord	2,7360	0,26%
AUI2 RD42 sud	2,0080	0,19%	AUI2 RD42 sud	2,0080	0,19%
AUI2 Moninsable	5,3780	0,52%	AUI2 Moninsable	5,3780	0,52%
AUI1p Vallières	2,4320	0,23%	AUI1p Vallières	2,4320	0,23%
AUI2 Plaine d'Élite	4,1830	0,40%	AUI2 Plaine d'Élite	4,1830	0,40%
AUI3 Ronzières	3,1900	0,31%	AUI3 Ronzières	3,1900	0,31%
AUI2 Vallières	2,4620	0,24%	AUI2 Vallières	2,4620	0,24%
AUI2 Rond Point SPA	1,4590	0,14%	AUI2 Rond Point SPA	1,4590	0,14%
<b>Total AUI</b>	<b>36,5280</b>	<b>3,53%</b>	<b>Total AUI</b>	<b>36,5280</b>	<b>3,53%</b>
<b>Total zones d'activités</b>	<b>181,6640</b>	<b>17,54%</b>	<b>Total zones d'activités</b>	<b>181,6640</b>	<b>17,54%</b>
UL Rochilly	1,5000	0,14%	UL Rochilly	1,5000	0,14%
<b>Total zones loisir</b>	<b>1,5000</b>	<b>0,14%</b>	<b>Total zones loisir</b>	<b>1,5000</b>	<b>0,14%</b>
<b>Total zones urbaines</b>	<b>609,4360</b>	<b>58,83%</b>	<b>Total zones urbaines</b>	<b>609,4353</b>	<b>58,83%</b>
A Puizat	135,2000	13,05%	A Puizat	135,2000	13,05%
A Barray	1,6270	0,16%	A Barray	1,6270	0,16%
A Raze Bagnon	13,0000	1,25%	A Raze Bagnon	13,0000	1,25%
A Jamayère	28,0800	2,71%	A Jamayère	28,0800	2,71%
A Bonneton	1,3500	0,13%	A Bonneton	1,3500	0,13%
A Chéron	0,7949	0,08%	A Chéron	0,7949	0,08%
<b>Total zones agricoles</b>	<b>180,0529</b>	<b>17,38%</b>	<b>Total zones agricoles</b>	<b>180,0529</b>	<b>17,38%</b>
N Font Noire	34,7200	3,35%	N Font Noire	34,7200	3,35%
N Chéron	45,2200	4,36%	N Chéron	45,2200	4,36%
N Ronzières	22,3300	2,16%	N Ronzières	22,3300	2,16%
N Barolles	36,9400	3,57%	N Barolles	36,9400	3,57%
N Jamayère	3,7010	0,36%	N Jamayère	3,7010	0,36%
N Collonges	0,8153	0,08%	N Collonges	0,8153	0,08%
N Chemin de la Rivière	0,8489	0,08%	N Chemin de la Rivière	0,8489	0,08%
N Chemin de l'Étang	6,4130	0,62%	N Chemin de l'Étang	6,4130	0,62%
N Barray	77,4300	7,47%	N Barray	77,4300	7,47%
NL Chéron	11,0900	1,07%	NL Chéron	11,0900	1,07%
<b>Total zones naturelles</b>	<b>239,5082</b>	<b>23,12%</b>	<b>Total zones naturelles</b>	<b>239,5082</b>	<b>23,12%</b>

### **2. La modification du règlement**

En cohérence avec le plan de zonage, le règlement du PLU comporte désormais un règlement de zone UG, une « rubrique » supplémentaire, insérée après le règlement de la zone UF et avant le règlement de la zone UH.

Le règlement de la zone UG est formulé comme suit :

---

#### **ZONE UG CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE**

**Zone urbaine immédiatement constructible correspondant au secteur de la Gare, compris entre la voie ferrée, l'Avenue de la Gare, la rue du Général de Gaulle et la route d'Irigny.**

**La zone UG est concernée par un périmètre d'Orientation d'Aménagement et de Programmation, mise en place dans le cadre de la Modification n°5 du PLU.**

Les prescriptions définies ci-après s'appliquent sur l'ensemble de la zone UG, sauf stipulations contraires.

Toute occupation ou utilisation du sol non interdite ou non soumise à des conditions particulières aux articles 1 et 2, est admise.

#### **ARTICLE UG 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES :**

##### **Sont interdits :**

1. Les constructions à usage :
  - d'entrepôt,
  - industriel,
  - artisanal,
  - agricole.
2. Le camping, les habitations légères de loisirs\* et le stationnement des caravanes\* sur, comme hors des terrains aménagés.
3. Les installations et travaux divers suivants :
  - les parcs d'attraction\* ouverts au public,
  - les dépôts de véhicules\*,
  - les garages collectifs de caravanes\*.
4. Les carrières.

#### **ARTICLE UG 2**

##### **OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES :**

1. Sont admis les constructions et les travaux sur constructions existantes à usage :
  - d'habitation à condition que lors de la réalisation d'un programme à partir de 3 logements, un minimum de 40% de la surface de plancher\* soit affectée à du logement locatif social.
  - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone,
  - de commerce, dans la limite de 800 m2 de surface de vente,
  - d'annexes\* et les piscines lorsqu'elles constituent sur le tènement considéré, un complément fonctionnel à une construction existante ou autorisée.
2. Sont admis les affouillements et les exhaussements de sol\* dans la mesure où ils sont nécessaires à des constructions ou à des aménagements compatibles avec la vocation de la zone.

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

### ARTICLE UG 3 – ACCÈS ET VOIRIE :

Il est précisé les règles suivantes :

- Les voies en impasse\* doivent être aménagées dans leur partie terminale de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.
- Les voies réservées à la desserte des lotissements et des ensembles d'habitations ne peuvent avoir une chaussée inférieure à 5 m. La circulation des piétons devra être assurée en dehors de la chaussée (trottoirs ou cheminements indépendants) chaque fois que les conditions de sécurité exigent de telles dispositions.

### ARTICLE UG 4 – DESSERTE PAR LES RÉSEAUX :

#### Eau :

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

#### Assainissement :

Eaux usées : Le raccordement au réseau public d'égouts est obligatoire. L'évacuation des eaux usées dans ce réseau peut être subordonnée à un traitement spécifique avant mise à l'égout.

**Eaux pluviales** : Toute mesure devra être mise en œuvre afin de diminuer l'apport d'eaux de ruissellement dans le réseau d'eaux pluviales et dans les cours d'eau ; en particulier la rétention à la parcelle sera privilégiée. Lorsque ces dispositions ne sont pas techniquement applicables et lorsqu'il existe un réseau d'égouts susceptible de recevoir les eaux pluviales, leur rejet n'est pas accepté sur la voie publique (chaussée, caniveaux, fossés).

#### Eaux non domestiques (eaux industrielles) :

Le raccordement des eaux non domestiques au réseau public d'assainissement est subordonné à une convention d'autorisation de rejet, conformément à l'article L1331-10 du code de la santé publique.

#### Electricité et téléphone :

Dans les ZAC, dans les lotissements et ensembles groupés d'habitations, ces réseaux doivent être enterrés.

### ARTICLE UG 5 – CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS :

Non réglementé

### ARTICLE UG 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES, ET AUX EMPRISES PUBLIQUES :

#### PRINCIPE :

Les façades sur voies doivent être implantées **dans une bande de 0 à 5 m par rapport à l'alignement actuel ou futur**, ou à la limite qui s'y substitue dans le cas de voies privées.

L'espace compris entre la façade de la construction et l'alignement sera traité avec soin et participera à l'animation de la rue.

#### EXCEPTIONS :

Les constructions suivantes s'implanteront soit à l'alignement soit avec un retrait minimum de 1 m :

- Les ouvrages techniques et constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- Les annexes\*, soit pour des raisons techniques (liées au fonctionnement des services publics), soit pour des motifs d'intégration au bâti environnant (bâtiment existant déjà en retrait par rapport à l'alignement, préservation du patrimoine bâti)

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

### ARTICLE UG 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES :

#### PRINCIPE :

Dans l'objectif de créer un bâti semi-continu ménageant des "césures" le long des voies, les constructions s'implanteront sur une limite latérale (débouchant sur la voie) au plus.

Dans le cas d'un retrait, ce dernier sera au minimum de 4 m par rapport à la limite latérale.

#### EXCEPTIONS :

- Les piscines non couvertes s'implanteront avec un retrait minimum de 2 mètres,
- Les abris de piscines s'implanteront avec un recul minimal égal à la hauteur de l'abri mesurée entre son point le plus haut et la plage sur laquelle il repose.
- Les annexes s'implanteront soit sur limite soit avec un recul minimal de 2 mètres
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, s'implanteront soit sur limite séparative soit avec un retrait minimal de 1 mètre.

### ARTICLE UG 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ :

Non réglementé.

### UG 9 – EMPRISE AU SOL :

Non réglementé

### UG 10 – HAUTEUR\* MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS :

La hauteur\* des constructions est exprimée en nombre de niveaux et avec une hauteur maximale au faitage.

La hauteur des constructions devra être minorée de 2 m en présence de toitures-terrasses.

#### 1 – Dans une bande de 20 m par rapport à l'alignement actuel ou futur de l'Avenue de la Gare :

La hauteur maximale des constructions est fixée à R+3 et 16 m au faitage.

#### 2 - Dans une bande de 20 m par rapport à l'alignement actuel ou futur de la rue du Général de Gaulle et de la route d'Irigny

La hauteur maximale des constructions est fixée à R+4 et 19 m au faitage.

#### 3 - Le long de la voie ferrée :

- dans un périmètre de 30 m par rapport au bâtiment de la gare existant (incluant ses extensions et annexes), la hauteur maximale des constructions est fixée à R+2 et 13 m au faitage.
- sous réserve que les constructions soient situées à plus de 30 m du bâtiment de la gare existant (incluant ses extensions et annexes), la hauteur des constructions ou parties de constructions dont la façade donne sur la voie pourra être portée à R+5 et 22 m au faitage.

#### 4 - Dans le reste de la zone :

La hauteur maximale des constructions est fixée à R+5 et 22 m au faitage.



### EXCEPTIONS :

- En cas d'exigences fonctionnelles ou techniques, et sous réserve d'une bonne intégration architecturale, des dépassements ponctuels de la hauteur\*maximale pourront être admis.
- En cas de construction annexe ; Dans ce cas la hauteur de la construction ne devra pas dépasser 3,50 m.

### ARTICLE UG 11 – ASPECT EXTÉRIEUR :

Se reporter aux dispositions de l'article 11 commun à toutes les zones.

### ARTICLE UG 12 – STATIONNEMENT :

Les dispositions ci-dessous s'appliquent à l'ensemble de la zone.

**D'une manière générale**, le nombre d'emplacements de stationnement doit permettre une satisfaction normale des besoins, eu égard à la destination des constructions.

Lorsque pour des raisons techniques le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées ci-dessus, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation

Afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

#### 1 – Pour les constructions à usage d'habitation :

- immeubles collectifs : 1,5 emplacement par logement et un parc banal d'un emplacement pour 7 logements,
- logements locatifs financés par un prêt aidé par l'Etat : 1 emplacement par logement.

#### 2 – Pour les constructions à usage de bureaux et de commerces :

- 1 emplacement pour 30 m<sup>2</sup> de surface de plancher créée.

#### 3 – Pour les constructions à usage hôtelier :

- 1 place pour 20 m<sup>2</sup> de surface de plancher

#### Modalités de calcul

Pour les changements de destination ou d'affectation, le nombre de places exigibles prend en compte uniquement la différence de norme entre les deux destinations ou affectations. Pour les aménagements, extensions ou surélévations, le nombre de places exigibles ne s'applique qu'à l'augmentation de la surface de plancher ou au nombre de logements créés, en tenant compte du nombre de places excédentaires pour la construction existante, au regard de la norme exigée.

En fin de calcul, l'arrondi s'effectue à la valeur entière inférieure lorsque la partie décimale du résultat est au plus égale à 0,50 et à la valeur supérieure lorsque cette partie décimale est supérieure à 0,50.

### ARTICLE UG 13 – ESPACES LIBRES – PLANTATIONS – ESPACES CLASSES BOISÉS\* :

1. Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations au moins équivalentes.
2. La surface non bâtie doit faire l'objet de plantations (espaces verts et arbres), dans la proportion d'au moins 30 %.
3. Les aires de stationnement\* doivent comporter des plantations à raison d'un arbre à haute tige pour 4 places de stationnement.
4. Les marges de recul par rapport aux voies publiques qui ne sont pas utilisées pour l'aménagement des accès doivent être traitées avec un soin particulier et participer à l'animation de la rue.

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

### **ARTICLE UG 14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL\* :**

Non réglementé

### **Article UG 15 - PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES :**

Non réglementé

### **Article UG 16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATIONS ELECTRONIQUES**

Non réglementé

Les évolutions apportées au règlement du PLU concernent également l'article 11, commun à toutes les zones

**A noter** : les dispositions rayées en rouge sont les dispositions qui, figurant dans le règlement avant la présente procédure de modification, sont enlevées. Les dispositions ajoutées en bleues sont au contraire ajoutées dans le cadre de la modification n°5.

### ARTICLE 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

#### 1 – Prescriptions communes applicables à toutes les constructions

##### 1.1 – Règles générales d'aspect

La réglementation applicable à l'aspect extérieur des constructions conditionne la conservation et l'harmonie du cadre urbain. Elle est donc établie en fonction de l'analyse des dispositions anciennes existantes.

Les travaux de toute nature, qu'ils soient d'entretien, de réparation, d'aménagement mettant en cause les parties extérieures sur rue ou sur cour des immeubles existants, lui sont soumis.

La réglementation s'applique au matériel urbain, aux objets mobiliers pouvant figurer, à titre accessoire, même temporairement, sur les façades.

Enfin, elle s'applique aux constructions neuves de toute nature, quelle que soit leur destination.

Les constructions dont l'aspect général ou certains détails architecturaux sont d'un type régional affirmé étranger à la région sont interdites.

L'aspect et l'implantation des constructions doivent être en harmonie avec le paysage naturel ou bâti existant.

##### 1.2 – Enduits et couleurs

Doivent être recouverts d'un enduit tous les matériaux qui, par leur nature et par l'usage de la région, sont destinés à l'être, tels que le béton grossier, les briques, les parpaings, agglomérés, etc ...

Les couleurs des enduits, des peintures et des menuiseries doivent être conformes à l'une de celles déposées en Mairie, selon nuancier établi par le Comité Départemental du Rhône et approuvé le 7 novembre 2002 par le Conseil Municipal.

Ces couleurs sont réparties en diverses séries : le choix ne pourra porter que sur des couleurs de même série.

## ANNEXE 6 - Rapport présentation OAP Secteur Gare

### 1.3 – Saillies

#### a) Descentes eaux pluviales

Placées de façon à être le moins visibles possible, elles seront réalisées en métal.

#### b) Tuyauterie

Aucune tuyauterie, autre que les descentes d'eaux pluviales, ne pourra être placée en façade.

#### c) Balcons et galeries

Seuls sont autorisés les loggias, les galeries couvertes et les balcons posés sur des murs.

~~Dans la zone UB, Dans les zones UB et UG, les balcons en saillie de la façade des~~  
~~façades~~ donnant sur ~~la rue, des immeubles réalisés en bordure de cette voie,~~  
voies publiques sont interdits.

### 1.4 – Toitures

#### a) Pentes, sens du faîtage

Les toitures doivent avoir deux, trois ou quatre pans par volume dans le sens convexe, leur pente étant comprise entre 30 et 45 %, avec le faîtage réalisé dans le sens de la plus grande dimension de la construction.

Les toitures à une pente sont autorisées pour les volumes annexes accolés à une construction de taille plus importante et les constructions à usage d'annexes.

Lorsque la construction est réalisée en limite séparative, le sens du faîtage doit être perpendiculaire à cette limite, à l'exception des constructions à usage de stationnement\* en batterie dont le faîtage peut être parallèle à la limite.

Les ouvertures non intégrées à la pente du toit sont interdites (chiens assis, jacobines, etc ...)

#### b) Toitures terrasses

**En dehors de la zone UG**, les toitures terrasses sont autorisées à condition d'être :

- soit accessibles et aménagées et directement liées à une pièce principale de la construction (à l'exception des locaux techniques). Dans ce cas elles ne devront pas représenter plus de 20% des surfaces totales de toiture du bâtiment.
- soit conçues pour assurer la gestion ou la récupération des eaux pluviales.

**Au sein de la zone UG**, les toitures terrasses sont autorisées sans conditions.

#### **Dans l'ensemble des zones :**

- les toitures terrasses devront être traitées avec le plus grand soin, de façon à présenter un aspect esthétique satisfaisant, à plus forte raison lorsqu'elles sont visibles depuis les constructions voisines.

Une attention particulière sera apportée à l'intégration des divers éléments techniques.

- les toitures végétalisées sont autorisées.

### ~~b)~~ c) Matériaux

La couverture sera d'aspect tuiles creuses de teinte naturelle ocre à ocre rouge.

En cas d'extension mesurée, la toiture nouvelle peut être réalisée conformément à l'ancienne.

En cas de réfection de toiture, les matériaux utilisés peuvent être identiques à ceux existants ou adaptés à la pente du toit sous réserve que leur coloration soit conforme à celle autorisée au premier alinéa.

En cas de constructions à usage de stationnement\* en batterie et lorsqu'elles constituent les garages nécessaires aux constructions autorisées, une toiture terrasse végétalisée pourra être autorisée.

### 1.5 – Enseignes publicitaires

Aucune enseigne ne pourra être placée au-dessus du niveau du premier étage. Il ne sera autorisé qu'une enseigne par commerce, dont la taille devra être en harmonie avec le cadre dans lequel elle s'intègre.

### 1.6 – Mouvement de terre

Les mouvements de terre susceptible de porter atteinte au caractère d'un site bâti ou naturel sont interdits.

Lorsqu'un terrain possède des parties en pente, la construction d'un bâtiment ne doit pas entraîner des mouvements de terre excessifs.

Ni la hauteur du déblai, ni celle du remblai ne devront excéder :

- 1 m pour les terrains dont la pente naturelle est égale ou inférieure à 15 %
- 1,5 m pour les terrains dont la pente naturelle est comprise entre 15 % et 30 %
- 2 m pour les terrains dont la pente naturelle est égale ou supérieure à 30 %

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux rampes d'accès des garage enterrés ou semi-enterrés autorisés, lorsque l'évacuation des eaux pluviales s'avère possible.

Les déblais et les remblais pourront être confortés par un mur dont le traitement et l'aménagement des abords devront participer à sa bonne intégration dans le site.

Composition des talus :

- La pente du talus ne doit pas excéder 20 %.
- Les talus doivent être plantés.

### 1.7 – Clôtures

La hauteur maximum est fixée à 1,60 m.

#### Dans la zone inondable :

Seules sont autorisées comme clôtures :

- les haies vives
- les grillages
- les clôtures à trois fils maximum, espacés d'au moins 20 cm avec des poteaux distants d'au moins 3 mètres.

Ces clôtures devront être montées sans fondation faisant saillie au sol. De la même manière, les clôtures ne devront pas comporter de muret, en soubassement, de manière à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

#### En dehors de la zone inondable

Elles doivent être constituées par des haies vives, éventuellement doublées par un grillage, une barrière ou encore par une murette – hauteur maximum 1 mètre – surmontée d'un dispositif à claire-voie de conception simple et d'aspect agréable. Cette disposition s'applique aux murs séparatifs des terrains comme à ceux à édifier en bordure des voies.

Toutefois, des clôtures différentes peuvent être autorisées par dérogation lorsqu'elles répondent à des nécessités ou à une utilisation tenant à la nature de l'occupation ou au caractère des constructions édifiées sur la parcelle intéressée. Elles doivent être dans ce cas établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité aux sorties des fonds privés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à la zone UB. Dans cette zone, la hauteur des clôtures ne pourra pas dépasser celle des clôtures environnantes.

Lorsque la différence de niveau entre deux fonds privés voisins nécessite la construction d'un mur de soutènement, celui-ci ne doit excéder de plus de 0,60 m la partie haute du terrain. Il pourra être surmonté d'un dispositif à claire-voie conforme à la définition précédente.

### 1.8 – Antennes paraboliques

Lorsqu'elles sont implantées sur une construction, les antennes paraboliques devront être situées en retrait par rapport aux bords de la toiture et de telle sorte que leur implantation permette la meilleure intégration possible.

Les antennes paraboliques devront être peintes dans une coloration identique à celle du milieu dans lequel elles devront s'intégrer.

### 1.9 - Protections particulières

Les équipements techniques liés aux réseaux assurant la transmission d'informations par voie aérienne et nécessitant l'installation d'ouvrages ou d'équipements permettant d'assurer l'émission, la transmission et la réception de ces données (antennes, paraboles, etc...), doivent s'intégrer dans l'environnement en prenant compte de :

- leur localisation
- leur dimension et leur volume
- leur impact sur les vues à préserver, sur le paysage dans lequel ils s'insèrent.

### 1.10 - Energies renouvelables

- Les **équipements** liés aux énergies renouvelables (capteurs solaires, vérandas...) doivent être intégrés à la logique architecturale des constructions et à leur environnement patrimonial et paysager. Pour les constructions contemporaines, ces équipements feront partie du projet architectural global du bâtiment qui sera apprécié en tant que tel.

- L'implantation de panneaux solaires devra faire l'objet d'un soin particulier :
  - **En toiture**, ces panneaux seront intégrés dans la pente de la toiture et dans son épaisseur. Une harmonie avec les ouvertures en façade sera recherchée.
  - **En façade**, ils seront implantés en cohérence avec la composition de façade et les ouvertures,
  - **Au sol**, ils pourront s'adosser à un élément d'architecture (mur, façade), à un talus ou tout autre élément de paysage susceptible de les mettre en scène ou de les dissimuler.

## **2 – Prescriptions particulières applicables aux constructions anciennes existantes**

### **2.1 – Ouvertures**

#### a) Percements

Les percements nouveaux pourront être interdits s'ils ont pour effet de dénaturer l'aspect architectural de l'immeuble. Les percements autorisés devront être en harmonie avec les ouvertures traditionnelles.

#### b) Menuiseries – Fermetures – vitrages

Les fenêtres devront comporter 6 carreaux, les volets seront d'aspect bois plein, les portes devront être d'aspect matériau non composite et de conception traditionnelle, de plus, elles devront être implantées à l'alignement de la façade. De préférence, toutes les menuiseries seront peintes.

Ne seront pas admis les portes vitrées, les pointes de diamant, les fers forgés.

### **2.2 –Murs de façade**

Par murs de façade, il convient d'entendre aussi bien ceux sur rue que sur cour ou les murs pignons.

### a) Murs en pierre de taille

Les murs en pierre de taille seront laissés en matériaux apparents.

Un enduit ne pourra être appliqué que dans le cas d'un parement très dégradé ou irréparable.

Les pierres de remplacement devront être identiques d'aspect sinon de provenance à celles d'origine.

### b) Murs en pisé

Ils devront être recouverts d'un enduit à base de chaux et teintés.

### c) Murs en moellons ou autres matériaux

Doivent être recouverts d'un enduit, tous les matériaux qui, par leur nature et par l'usage de la région sont destinés à l'être, tels que le béton grossier, les briques, les moellons, agglomérés, etc ...

## **2.3 – Vitrines**

Une plus large liberté pourra être accordée pour l'aménagement de vitrines commerciales dans les bâtiments anciens si la qualité de leur conception permet une intégration satisfaisante dans le site bâti.

## **3 – Règles concernant les immeubles neufs**

### **3.1 – Généralités**

L'introduction de fonctions nouvelles, le remplacement d'immeubles indésirables ou détruits accidentellement, l'accompagnement ou complément d'immeubles anciens peuvent être autant de raisons motivant la réalisation d'édifices ou immeubles neufs dans le centre-ville.

La diversité de ces motivations doit permettre une recherche d'expression architecturale qui, tout en contribuant à perpétuer la vie de ce centre, devra s'intégrer harmonieusement et porter témoignage de son époque.

### **Constructions d'architecture contemporaine**

Le présent règlement ne fait obstacle aux projets d'architecture contemporaine, notamment à l'emploi de divers matériaux, dans la mesure où la construction projetée s'intègre de façon harmonieuse dans son environnement.

### **3.2 – Composition**

Les caractéristiques dimensionnelles de chaque immeuble seront définies par analogie avec les immeubles voisins présentant une qualité architecturale certaine.

En zone UB, les constructions ayant une façade importante sur voie importante seront traitées de manière à retrouver l'échelle des constructions anciennes existantes sur Brignais.

Si la composition des plans, l'organisation des volumes intérieurs sont libres, ils seront guidés par le respect de l'échelle à donner aux façades.



### **3.3 – Matériaux**

Le choix des matériaux sera réglé essentiellement par la recherche de l'harmonie avec le contexte ancien.

### **3.4 – Coloration**

La coloration des bâtiments est l'un des éléments principaux de leur adaptation au paysage urbain. Les constructions nouvelles seront en conséquence soumises aux dispositions définies en 1-2.

### **3.5 – Annexes**

Les annexes isolées ne doivent pas rompre l'harmonie de l'ensemble bâti. Leur coloration doit s'harmoniser avec celle du bâtiment principal. Les constructions d'aspect métallique sont interdites.