



 COMMUNAUTE DE COMMUNES SAONE-BEAUJOLAIS

## Saint Georges de Reneins

### 3. OAP

PLU APPROUVE LE 09 NOVEMBRE 2015

PLU MODIFIE LE 15 FEVRIER 2018

**MODIFICATION N°2 DU PLU DE SAINT-GEORGES-DE-RENEINS**

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

## I. RAPPEL DE LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLU (ARTICLE L.123-1-4° DU CODE DE L'URBANISME)

*« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*

*1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent 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.*

*Elles peuvent 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.*

*Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.*

*Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.*

*Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.*

*2. En ce qui concerne l'habitat, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat, ces orientations précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation.*

*3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans tenant lieu de plan de déplacements urbains, elles précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.*

*En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions mentionnées à l'article L. 122-1-9 du présent code. »*

La finalité de l'OAP est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. Ces schémas constituent un guide pour l'élaboration des projets d'aménagement, l'implantation et la nature des constructions étant précisées lors de la mise en œuvre opérationnelle des projets.

Les orientations de projet inscrites dans ce document s'appuient sur les éléments de diagnostic et, sont en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

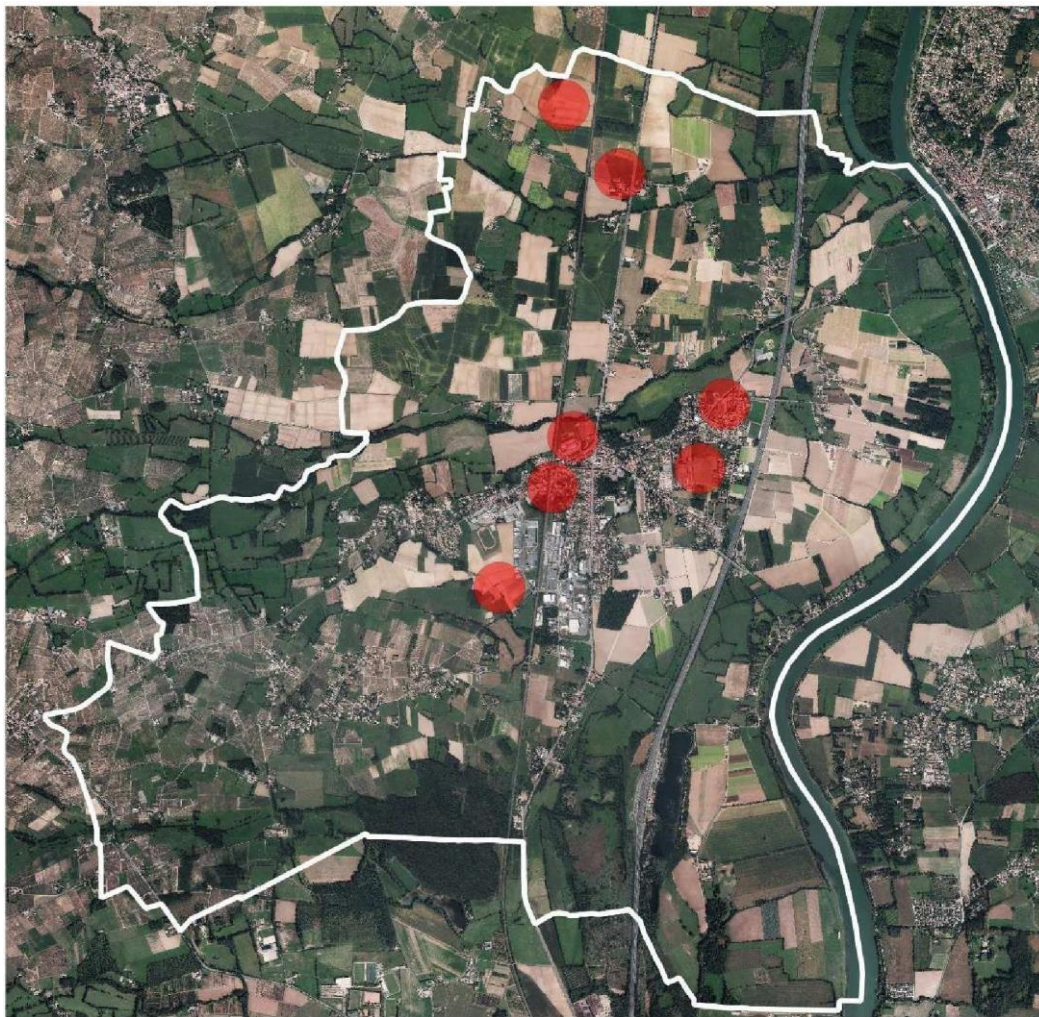
**Les Orientations d'aménagement proposées ici sont des principes sur les circulations, les masses bâties, les hauteurs, les reculs ... et non des schémas étudiés en détails.**

**L' étude de la zone incombera aux aménageurs au moment de l'aménagement véritable, en fonction de la réalité des lieux, des possibilités offertes par le PLU. Ces aménagements devront être établis dans un rapport de compatibilité avec les orientations du PLU.**

Les Orientations d'aménagement et de programmation concernent les sept secteurs suivants :

- \* Cartelet
- \* Gravins
- \* Le Chevalier
- \* Les grandes dents creuses de plus de 1ha
- \* L'extension de la zone d'activités des Vernailles
- \* Le quartier de la Gare
- \* La ZAC Lybertec

\*



Les premières ont été étudiées avec le CAUE du Rhône missionné par la commune. Le CAUE a produit plusieurs réflexions (« Etude de développement urbain de la commune » et un volet paysager sur ce secteur) qui servent de base à l'établissement de ces Orientations d'aménagement et de programmation.

L'OAP de la ZAC Lybertec a été élaboré par le Syndicat d'Urbanisme de la Région de Belleville (SURB) en charge de l'aménagement de Lybertec.

Par ailleurs, en compatibilité avec le SCOT du Beaujolais, sur l'ensemble du territoire, des Orientations d'Aménagement et de Programmation sont nécessaires pour tous les projets d'aménagement d'une surface supérieure ou égale à 2 ha. La Commune a souhaité prévoir des OAP pour les projets supérieurs à un hectare.

Ces Orientations d'aménagement et de programmation comprennent également un volet Mixité sociale qui synthétise les principes à respecter.



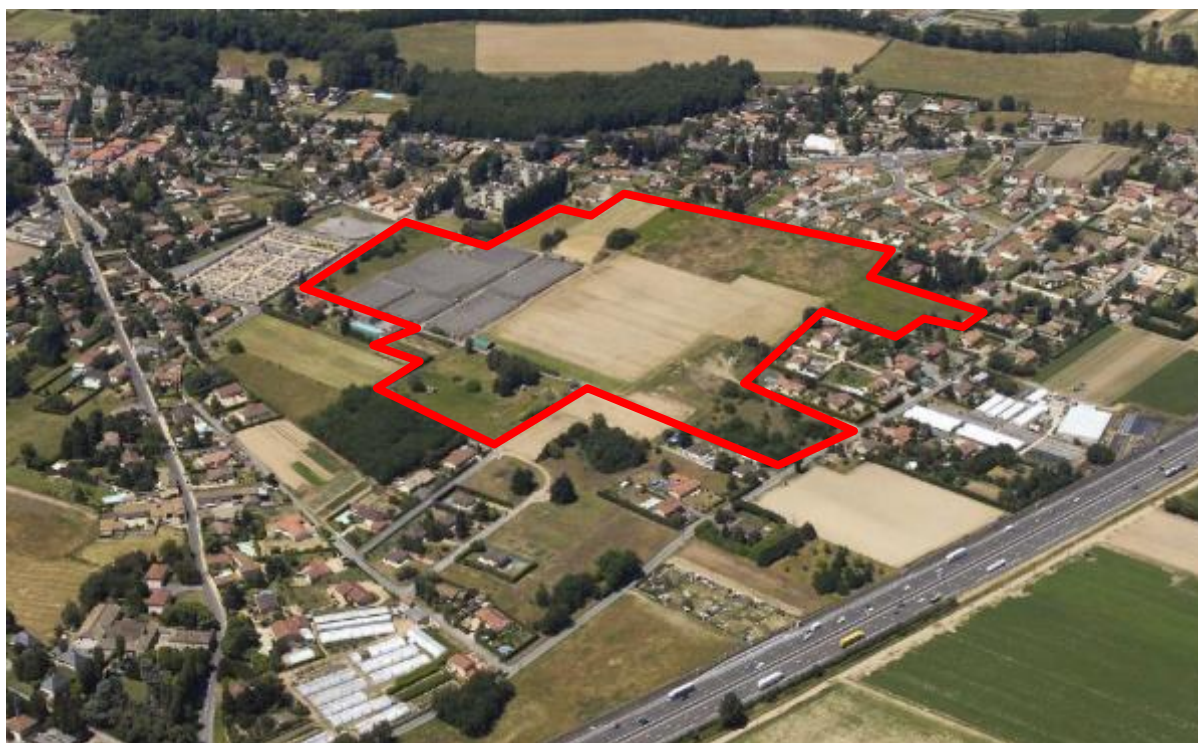
## II. OAP N°1 « LE CARTELET »

---

### 1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

L'aménagement du quartier du Cartelet constitue un enjeu majeur du développement de la Commune.

En effet, par sa surface importante d'environ 12 ha (surface vierge comprise dans la zone 1AU) il représente une opportunité stratégique qui pourrait devenir un risque majeur si l'aménagement n'était pas correctement maîtrisé.



Ainsi, les futurs aménageurs devront prendre en compte les principes majeurs incontournables d'aménagement de ce nouveau quartier au sein de l'enveloppe urbaine de la commune. L'aménagement sera fractionné en plusieurs tranches qui pourront être indépendantes des secteurs définis, chacune réalisée dans le cadre d'une opération d'ensemble (permis d'aménager, permis groupé...) qui devra garantir le respect du schéma de principe défini dans ces orientations d'aménagement.

Ce quartier fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre du L.123-1-5-II-4 prévoyant 30% de logements sociaux.

Cette orientation concerne essentiellement un tènement foncier privé, en cours d'acquisition par un aménageur, qui a fait l'objet d'une pré-programmation urbaine spécifique pour la création d'un quartier de développement durable. D'autres parcelles encore libres sont situées au sud du futur quartier. Cette OAP permet d'assurer la cohérence de ce morceau de ville avec l'urbanisation potentielle de ces parcelles.

## A. Principes visés

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour le quartier du Cartelet visent principalement à :

- organiser une offre diversifiée de logements adossée au centre-ville de Saint Georges de Reneins ;
- rendre possible la mixité des fonctions au sein du quartier ;
- structurer et organiser le quartier au travers de l'aménagement d'une opération d'ensemble de qualité ;
- organiser la circulation et assurer le développement des circulations douces, en lien et en cohérence avec les autres quartiers et en particulier le centre-ville
- **modifier les voiries structurantes**

## B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est comprise dans la partie Est de la Commune entre le Chemin du Midi et la route de Bel Air. Elle correspond à d'anciennes terres agricoles consacrées au maraîchage, libres de toute construction.

La ville s'est progressivement étirée le long de la route de Port Rivière (vers le sud-est) et des routes de Vallières et Montmerle (vers le nord est). La zone se situe au cœur d'un secteur récent d'habitations individuelles au sein duquel se sont installés deux bâtiments de logements collectifs (au nord-ouest du secteur).



## C. Vocation actuelle de la zone et objectifs recherchés

La commune de Saint Georges de Reneins souhaite valoriser un secteur en continuité de la ville, avec un souci particulier apporté à la qualité urbaine et à l'amélioration des conditions de circulation et de déplacements pour l'ensemble des habitants du quartier. Ce projet se réalisera selon un schéma d'aménagement d'ensemble visant à organiser et aménager un nouveau quartier, en continuité de l'existant.

Le site de projet doit permettre la réalisation d'environ 280 logements, permettant de répondre aux besoins d'accueil de nouveaux ménages, en complément des sites de renouvellement urbain prévus en centre-ville. La volonté de la commune est d'initier sur le secteur, en lien avec les obligations législatives issues notamment des lois Grenelle, une diversification des formes urbaines (logements collectifs, logements intermédiaires ou groupés et individuels) en axant le projet sur la recherche de qualité environnementale et paysagère. A cet égard, l'un des objectifs est de tirer parti de la présence d'une zone humide au sud du secteur en aménageant un vaste espace paysager ouvert sur le quartier et support à la gestion des eaux pluviales.

L'aménagement de circulations douces (piétons et cycles), permettant de garantir des liaisons inter-quartiers sécurisées seront également créés à l'échelle du projet et vers les autres quartiers de la ville.

## 2 Principes d'aménagement et de valorisation du site

### A. Les grands principes d'aménagement

Cette zone sera destinée à accueillir des logements de tailles et de formes diversifiées, de la maison individuelle au petit collectif. Les bâtiments n'excéderont pas un niveau supérieur à R+2+attique dans les parties les plus denses (soit une hauteur maximale de 12 mètres) et R+1 et R sur le reste du secteur (soit une hauteur maximale de 6 mètres). Un secteur sera ouvert aux nouvelles formes architecturales.

Les espaces publics seront traités de sorte à aménager à la fois les voies de desserte, le stationnement, des espaces publics de proximité et les circulations douces, afin de favoriser et faciliter les déplacements internes au quartier. Le projet prévoit la création d'un espace vert ouvert au sud de l'îlot.

### B. Orientations générales d'aménagement pour le secteur

- Le principe d'une coulée verte desservant le quartier depuis l'axe Nord-Sud (angle de rue Jean de la Fontaine et rue Francis Bost) jusqu'au « poumon vert » récréatif.
- Des voiries de desserte principales et secondaires accompagnées d'alignement d'arbres à créer, permettant d'agrémenter le paysage urbain des rues.
- Une répartition spatiale des logements à créer, selon leur typologie et le niveau de densité, afin d'assurer l'intégration des nouveaux programmes au quartier (épandage dégressif et concentration des opérations les plus denses du côté du centre-ville).
- Une diversité des formes bâties, valorisée par la présence de petits collectifs, de maisons individuelles groupées et libres et de maisons à l'architecture moderne dont les possibilités d'implantation varient en raison de leur situation par rapport à l'organisation du maillage viaire (à l'alignement ou en recul minimum ou fixe de



5 mètres, et sur une des deux limites séparatives, sur les deux ou en retrait des deux limites séparatives).

- 3 accès principaux pour desservir l'ensemble de l'opération à créer obligatoirement depuis :
  - la rue Francis Bost (au nord) ;
  - la route de Bel Air (à l'est) ;
  - le chemin du Midi (à l'ouest).
- Des continuités piétonnes et cyclables à établir de sorte à permettre des liaisons inter-quartiers sécurisées.

## **C. Principes de composition des espaces publics**

- Création d'une « coulée verte » continue du nord au sud du quartier, pour faciliter les déplacements piétons à travers le secteur, créer des lieux de proximités, et structurer un paysage au cœur du quartier résidentiel. Cet espace paysager d'au moins 15 m de largeur hors emprise de voirie sur la totalité son linéaire doit longer la voirie principale et centrale du quartier du nord au sud.
- Réalisation d'un parc arboré, continu à la coulée verte au sud du quartier. Le parc situé en bout de perspective doit être visible depuis la voirie principale du quartier, et être au contact du réseau de desserte locale.
- Aménagement de « placettes » réparties à proximité des principales entrées viaires du quartier, pour créer des repères à caractère urbain tout en apaisant la circulation automobile.

## **D. Implantation et qualité du bâti**

- Il s'agit de développer un quartier de densité intermédiaire situé à proximité du centre-ville et intégré à un tissu essentiellement pavillonnaire. Une typologie de logements variée est recherchée, en mixant les constructions d'habitat intermédiaire implantés majoritairement sur rue principale Nord-Sud à créer, et l'habitat groupé ou individuel sur les espaces plus périphériques. Les petits immeubles collectifs sont à planter exclusivement à proximité immédiate du Chemin du Midi.
- Les constructions doivent être en ordre discontinu, offrant des porosités sur les jardins et espaces verts. Les implantations sur voies seront suivant un développé du bâti ordonné, avec pour partie des implantations perpendiculaires à la rue permettant ainsi de créer un rythme de pleins et de vides depuis l'espace public.
- Une architecture contemporaine, est recherchée pour marquer et qualifier le développement du quartier, en priorité au contact de la coulée verte et de la rue principale Nord-Sud. Les toitures des constructions pourront par exemple être végétalisées et/ou supporter des panneaux solaires (photovoltaïque, E.C.S), et les volumes des constructions pourront être simples sans pour autant être homogènes.
- Les parcelles longeant la rue principale Nord-Sud privilégieront au maximum un espace ouvert en limite de la voie dans le cadre de constructions de maisons en individuel groupé.



## E. Principes de dessertes

- Les dessertes en voiture seront organisées moyennant une trame viaire hiérarchisée, et continue au schéma de voirie existant. Ces dessertes seront minimisées pour réduire les distances d'accès au parking.
- Les voies en impasses sont à proscrire. En cas d'impossibilité de réaliser une voirie de desserte continue, un aménagement spécifique sera alors réalisé permettant d'assurer l'accessibilité VL des habitations concernées tout en proposant une circulation piétonne sécurisée.

## F. Principes d'espaces paysagers et biodiversité

Il s'agit de développer une trame paysagère généreuse à l'échelle du quartier et bien perceptible depuis l'espace public.

- Réalisation d'un parc arboré collectif, continu à la coulée verte au sud du quartier.
- Aménagement de plantations d'alignement le long des voies structurantes.
- Traitement paysager des entrées sud du quartier depuis la Route de Bel Air et le Chemin du Midi.
- Plantation d'espèces indigènes pour les haies, qui seront composées d'au moins 4 essences, dont plus de la moitié seront caduques.
- Plantation d'alignement au moyen d'arbres à racines pivotantes.

## G. Gestion de l'eau

L'urbanisation croissante du territoire a conduit progressivement à une forte imperméabilisation des sols qui limite aujourd'hui les possibilités d'infiltration, accentue la concentration des eaux pluviales et augmente les débits de pointe évacués par les réseaux d'assainissement.

Face aux conséquences parfois néfastes du « tout tuyau » sur l'environnement, une méthode de gestion dite « intégrée » ou « de proximité » s'est développée progressivement sur de nombreux territoires.

La gestion des eaux pluviales doit être prise en compte dans le cadre des aménagements du quartier du Cartelet et des projets de constructions attendus sur ce secteur. Pour ce faire, différents dispositifs et mesures peuvent être mis en œuvre pour limiter l'imperméabilisation des sols et in fine favoriser l'infiltration et la rétention des eaux pluviales.

Les prescriptions et recommandations développées ci-dessous doivent s'appliquer au domaine public mais également au domaine privé :

La gestion alternative des eaux pluviales sera à développer, au moyen de fossés, noues et bassins paysagers. Ces ouvrages pourront être aménagés lorsque les caractéristiques des sols ne permettent pas l'infiltration.

Le bassin d'infiltration paysagé devra être réalisé par l'opérateur au plus tard à la livraison de 40% des logements. Il devra privilégier un traitement paysager contribuant à la valorisation paysagère du quartier et permettre des usages alternatifs à sa fonction première, de façon à être appropriable par les habitants et les usagers comme un espace public à part entière.

Les permis de construire devront comprendre la gestion des eaux pluviales en autonomie.

Les espaces de pleine terre seront à maintenir autant que possible afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

Les aménagements végétalisés et l'utilisation de revêtements poreux seront à favoriser afin de faciliter l'infiltration des eaux pluviales.

Les abords des voies et les espaces de stationnement devront être conçus comme des espaces de gestion des eaux pluviales à part entière qui participent à la trame verte urbaine (noues paysagères, matériaux drainant tels que pavés et bétons à joints perméables, revêtements alvéolaires type graviers ou dalles enherbées, etc) et en continuité des espaces publics afin de limiter les ruissellement de voirie. Aucun deversement d'eau pluviale et de ruissellement ne doit se faire sur la route de Bel-Air et le chemin du midi.

Ces mesures s'inscriront en cohérence avec le PPRI et le Schéma d'eaux pluviales.

## H. Nature en ville

Pour mémoire, suite à la parution de la Loi Climat et Résilience, la définition législative des orientations d'aménagement et de programmation a évolué au sein du Code de l'Urbanisme. Ainsi, conformément à l'article L.151-6-2 du Code de l'Urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »

### La gestion des franges urbaines

Concernant le secteur du Cartelet, il sera nécessaire de prendre en compte la frange urbaine au Sud du secteur et à l'interface avec la zone agricole.

La question des franges urbaines est importante au regard des extensions qu'a connu le territoire et des perceptions visuelles que l'on peut en avoir. Les franges urbaines participant au maintien de la qualité des paysages et à l'intégration cohérente et respectueuse des nouvelles constructions.

Lorsqu'elles ne font pas l'objet d'un traitement qualitatif, ces zones de contact entre l'espace urbain et l'espace naturel ou agricole créent une rupture visuelle qui marque fortement le paysage. Cette interface doit donc faire l'objet d'une attention particulière afin d'être perçue comme un espace de transition et non comme une limite.



Pour le secteur du Cartelet, il sera donc nécessaire de veiller à la qualité de l'implantation des constructions :

- privilégier un retrait par rapport à la limite avec l'espace agricole et/ou naturel, afin de dégager un fond de parcelle libre de toute construction et d'assurer une

continuité de nature avec les jardins avoisinants.

Il s'agira également de veiller à la qualité de l'interface entre l'espace urbain et agricole :

- privilégier des espaces de jonctions entre le tissu urbain et l'espace agricole matérialisés par des structures paysagères privilégiant les essences locales variées, d'une largeur autour d'un à deux mètres, et qui pourra être complétée par d'autres éléments pouvant lui donner de l'épaisseur ;
- les aménagements végétalisés pourront être composés de plusieurs strates : herbacée, arbustive, arborée.

### **La qualité des espaces libres**

Venant appuyer les fonctions de la trame verte et bleue, la présence de la nature en ville contribue largement à la qualité du cadre de vie et du paysage du quotidien.

La création du nouveau quartier du Cartelet doit s'orienter vers l'aménagement de voies plantées, de cœurs d'îlots et placettes collectives végétalisés, de « micro espaces verts urbains végétalisés », autant d'éléments qui participent au renforcement de la nature en ville et qui valorisent le cadre de vie.

- l'aménagement de voies plantées :
  - privilégier des aménagements paysagers adaptés au gabarit et aux usages des voies de desserte : plantation d'arbres d'alignement, haies libres, cortèges herbacés, bandes plantées, etc ;
  - privilégier des espaces circulation piétonne et de stationnement végétalisés et limitant l'imperméabilisation des sols afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
- l'aménagement de cœurs d'îlots végétalisés et de placettes collectives :
  - favoriser des aménagements de biodiversité s'articulant avec les éléments de nature en ville situés à proximité du projet afin d'encourager l'appropriation de l'espace public ou collectif par les habitants et à valoriser les logements qui l'entourent.
- l'aménagement de « micro espaces verts urbains » :
  - favoriser un traitement végétalisé des pieds de façades afin de valoriser les interfaces entre l'espace public et les constructions en retrait par rapport à la voie.
- les clôtures :
  - privilégier des clôtures nouvelles végétalisées sur la majorité de leur linéaire, soit sous forme de haies d'espèces locales et variées, soit sous forme de plantes grimpantes sur treillis, soit sous forme de végétaux palissés, ou soit sous forme de « murs végétalisés sur substrats » ;
  - favoriser des haies structurées en épaisseur, en stratifiant la végétation et en

introduisant une grande variété d'espèces buissonnantes ;

- proscrire les haies monospécifiques.

### **Pour le parc arboré au Sud, on précisera :**

La zone naturelle au Sud demande une gestion très fine des espaces, avec un traitement paysager important (enherbage des sols ; plantations d'arbres anciens ; essences et végétaux locaux ; fauchage raisonné au pied des arbres), la mise en place de petits mobiliers publics (tables pique-nique par exemple).

Création et entretien de cheminements piétons – modes doux (en terre). Ce milieu aura pour objectif d'accueillir des espaces comme un jardin nourricier ou une forêt urbaine. Il sera respectueux de la biodiversité et sa taille ne devra pas être intempestive et son entretien pénalisant.

### **Pour la grande coulée verte et les espaces paysagers collectifs, on précisera :**

Ils correspondent à l'ensemble des zones de rencontres et paysagers composants l'OAP : la coulée verte, les espaces paysagers d'entrée de quartier et les placettes.



L'axe Nord/Sud et les axes de desserte prévoiront un traitement paysager des abords de la voirie avec des arbres de haute tige.

Les abords des voiries seront aussi enherbés, avec un fauchage raisonné aux pieds des arbres afin de créer des continuités vertes au bord de l'axe principal.

Pour les placettes, ces zones doivent être traitées qualitativement afin d'en faire des espaces de rencontre et de vie, permettant de créer un espace paysager partagé.

### **Pour les parcelles bâties, on précisera :**

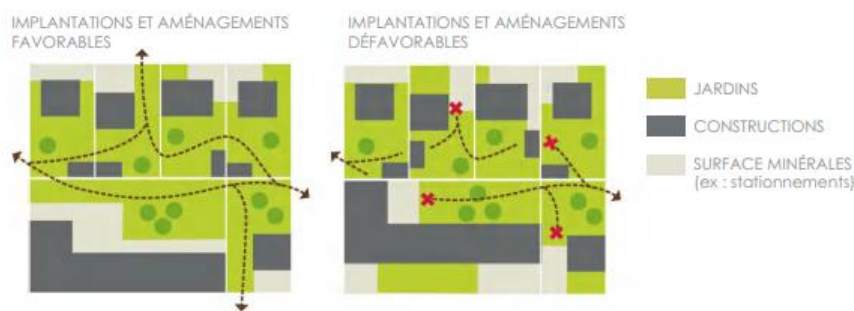
Dans les parcelles bâties, du domaine privé, il est demandé l'implantation d'arbres de hautes tiges (au moins 3) avec des essences locales (chêne sessile, noisetier coudrier, charme, érable champêtre, alisier blanc, châtaignier, merisier, hêtre, frêne, bouleau...) sur chaque parcelle.

Les murs de clôtures sont proscrits, les clôtures seront doublées de haies vives. Une trame de jardin serait également à envisager afin de créer des continuités entre chaque espace non bâti des parcelles.

Le principe étant de créer une forme de trame verte au sein même du programme.



#### LES CONTINUITÉS DE NATURE AU SEIN DES ESPACES PRIVÉS (LA TRAME DES JARDINS)



### De manière générale, on précisera :

Dans toutes les zones, il sera proscrit l'intégration d'essences non locales ainsi que le monospécifisme des espèces. Il faudra se référer à la liste d'essences locales donnée ci-dessus et complétée d'essences végétales qui absorbent beaucoup de CO<sub>2</sub> (de manière générale, les feuillus plutôt que les conifères et aussi les arbres à croissance rapide comme, par exemple, le paulownia).

Chaque secteur aura des typologies de voirie et de stationnement spécifique. La voirie structurante doit être fonctionnelle pour les poids lourds. Cependant, les autres voiries peuvent être travaillées différemment avec un enrobé perméable par exemple.

Les places de parking communes seront enherbées, sauf contrainte technique évidente.

Du mobilier de sensibilisation et d'accueil pour la biodiversité sera ponctuellement installé.

## I. Bioclimatisme

### Les principes du bioclimatisme

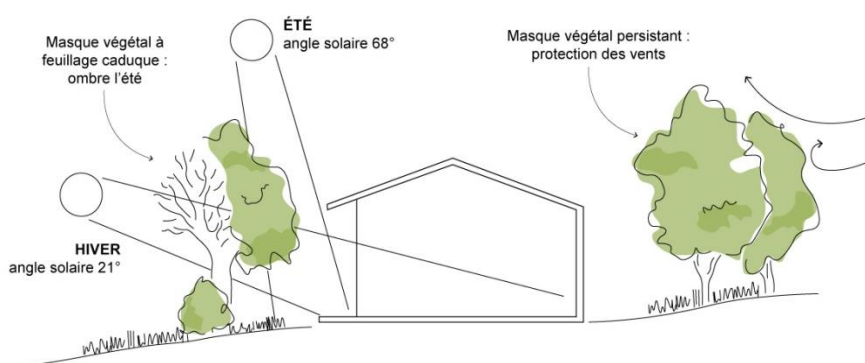
L'orientation bioclimatique d'un bâtiment consiste à tirer le meilleur profit de l'ensoleillement, naturel et gratuit, en hiver, au printemps et à l'automne et de s'en protéger l'été. Il convient donc de favoriser l'orientation Sud de la façade principale. Cette attention portée à l'orientation de la construction permet d'obtenir, sans aucun coût, un confort d'ambiance le plus naturel qui soit et optimise l'intégration des équipements d'énergies renouvelables solaires dans les bâtiments.

Période hivernale : seule la façade Sud (dans l'hémisphère Nord) reçoit un rayonnement solaire significatif et profite des apports passifs (chaleur et lumière naturelle). Des surfaces vitrées importantes sur cette façade permettent d'en profiter pleinement.

Période estivale : les toitures et les façades Est et Ouest sont les plus irradiées par le rayonnement solaire. Les surfaces vitrées orientées Sud doivent être équipées de protections solaires horizontales pour limiter fortement ce rayonnement. Les surfaces vitrées des façades Est et Ouest doivent être de dimensions raisonnables et être équipées de protections solaires verticales pour éviter les surchauffes.

## Les principes à prendre en compte dans le cadre des projets de construction

Afin de répondre à une logique de développement durable, notamment en matière de sobriété et de performance énergétique, et pour faire face au changement climatique en cours, les constructions devront être conçues dans une démarche bioclimatique avec une attention particulière sur les orientations des bâtiments et la compacité des formes urbaines et architecturales. Le pétitionnaire doit penser son projet dans son environnement : orientation, volumétrie, implantation sur la parcelle.



**Afin de limiter les besoins énergétiques (chauffage, climatisation, éclairage, ...) du bâtiment, le pétitionnaire doit appliquer les principes de la conception bioclimatique.**

**Ainsi il y a lieu de :**

- favoriser la compacité du bâtiment et la mise en place d'une isolation de qualité pour limiter les échanges thermiques ;
- rechercher un ensoleillement optimal pour valoriser les apports solaires passifs (rayonnement solaire) et actifs (production d'énergie) et privilégier l'éclairage naturel ;
- favoriser le confort d'été en :
  - optimisant l'inertie thermique du bâtiment,
  - développant la ventilation naturelle (bâtiment traversant),
- assurant une protection efficace contre les fortes chaleurs (brise soleil, pergola,...).

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

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

**La conception bioclimatique doit également s'appliquer à l'aménagement des espaces extérieurs qui entourent la construction. Les principes suivants devront être suivis :**

- les espaces extérieurs seront préférentiellement ombragés pendant la période estivale (végétation, pergola, etc...) ;
- les surfaces imperméabilisées (voies, accès, terrasses, ...) seront limitées au strict nécessaire et leur teinte devra être claire pour limiter au maximum l'accumulation de la chaleur (lutte contre les îlots de chaleur) ;
- la végétalisation des espaces non bâtis améliorera le confort thermique en maintenant l'humidité en été et en isolant et coupant des vents froids en hiver.

### **L'intégration des éléments liés aux performances énergétiques**

La prise en compte des économies d'énergie et de la recherche du confort demandent une vraie réflexion et font l'objet d'un projet à part entière. La performance thermique d'un bâtiment nécessite une approche globale et une connaissance fine de l'édifice pour apporter les meilleures réponses possibles, que ce soit pour les constructions neuves ou pour les rénovations. Chaque projet étant particulier, il est préférable de consulter des spécialistes du bâtiment et des énergies pour le mener à bien.

Le positionnement intelligent d'une construction et une architecture contextualisée constituent la meilleure réponse pour s'adapter au climat. Tous les dispositifs d'amélioration thermique doivent être perçus comme un complément et non comme une solution miracle à un projet mal conçu dès l'origine. Les améliorations énergétiques doivent accompagner l'architecture et faire l'objet d'une réflexion globale.

#### **Ainsi il y a lieu de :**

- privilégier l'installation des éléments de production individuelle d'énergie à l'arrière des façades et/ou des parcelles pour maintenir la qualité et les vues depuis l'espace public ;
- intégrer au maximum les installations techniques qui ne sont pas destinées à être vues. Profiter de travaux de rénovation pour améliorer leur intégration ;
- ne pas multiplier les types d'installation.

### **Éoliennes**

Limitier au maximum l'impact visuel des éoliennes. Préférer leur installation sur les parties de la toiture ou du jardin qui ne sont pas visibles depuis l'espace public. Dans cette logique, les matériaux blancs réfléchissants sont peu souhaitables.

### **Climatisation**

Trouver des positionnements astucieux pour les groupes extérieurs (derrière un contrevent, intégrés à une devanture, ...) pour en limiter l'impact visuel. Attention également aux nuisances sonores potentielles.

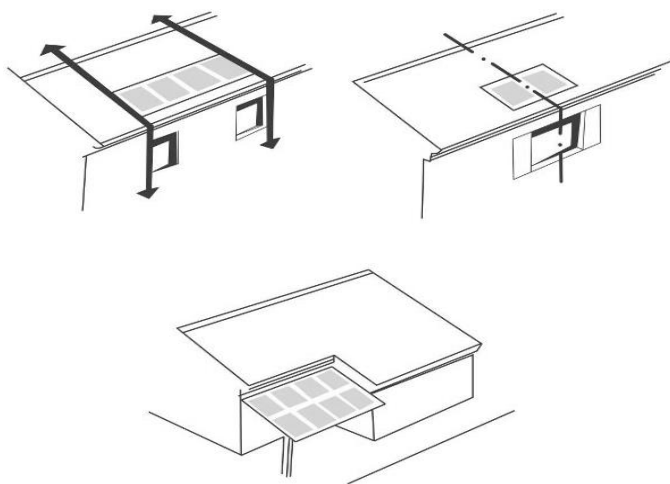
## Panneaux solaires

Considérer les capteurs comme un élément à part entière de l'enveloppe architecturale. Privilégier leur pose en harmonie avec les percements.

Positionner les panneaux dans l'épaisseur de la couverture. Les éléments en saillie sont autorisés dans le cas de rénovation ou d'installation a posteriori mais doivent suivre la pente de toiture et avoir une épaisseur limitée.

Préférer les teintes et aspects en harmonie avec le matériau de couverture (couleur du châssis, voir des panneaux eux-mêmes).

Limiter la surface des panneaux. Celle-ci ne doit pas prendre le pas sur la surface totale de couverture, à l'exception des constructions neuves où la pose sur un pan entier de toiture, peu exposé aux regards, peut être une alternative.



***Les capteurs solaires doivent être intégrés dans la composition générale (au droit d'une travée, sur la toiture d'un appentis, etc.)***

## L'utilisation des « éco-matériaux »

Le cycle de vie d'un matériau de construction suit cinq étapes principales : extraction des matières premières et production de l'énergie, fabrication, distribution, utilisation et fin de vie (réutilisation, recyclage, valorisation ou élimination).

L'analyse de la vie d'un produit de sa fabrication à sa fin donne une vision globale des enjeux sur le long terme et permet d'évaluer l'ensemble des impacts environnementaux.

L'utilisation de matériaux présentant une bonne qualité thermique permet la diminution des consommations d'énergie de la construction durant son exploitation. Les matériaux présentant un faible impact environnemental global (sur l'ensemble du cycle de leur vie) permettent la diminution des consommations d'énergie propres à chaque construction du fait de sa conception. L'énergie nécessaire à la construction liée aux matériaux utilisés est appelée énergie grise. Elle peut représenter l'équivalent de plusieurs années de consommation de chauffage. Il est donc fondamental choisir des matériaux ayant un faible impact global.



## **Recommandations à suivre pour le choix des matériaux :**

- favoriser l'utilisation de matériaux biosourcés ;
- privilégier l'utilisation de matériaux et de produits recyclés ou issus des déchets du territoire ;
- privilégier les matériaux à forte inertie thermique ;
- préférer les matériaux à faible contenu énergétique et les matériaux d'origine végétale ;
- favoriser l'emploi de matériaux et de produits issus de filières locales ;
- favoriser l'utilisation de matériaux dont la longévité est adaptée à la durée de vie du bâtiment ;
- prendre en compte les contraintes techniques liées au confort d'été, la gestion de l'humidité, l'aération, etc.

## **I. Orientations programmatiques**

### Programmation en termes de logements

Le nombre de logements ne pourra pas dépasser 280 logements sur l'ensemble du secteur de l'OAP « Le Carlelet ».

L'opération d'aménagement devra être phasée en plusieurs tranches. Pour chaque phase :

- La servitude de mixité sociale au titre du L.123-1-5-II-4. devra être respectée à hauteur de 30% de logements sociaux ;
- Le principe d'une diversité de formes urbaines devra également être respecté afin de permettre de proposer une diversité de typologies et de surfaces pour répondre à l'ensemble des parcours résidentiels des ménages.

Par ailleurs, des logements en accession libre / privée devront être proposés en collectif, semi-collectif ou intermédiaire sur le secteur de l'OAP.

En accompagnement de l'offre de logements, la programmation autorise une mixité des fonctions : équipements, services, commerces, jardins paysagés, agriculture urbaine... de proximité.

### Programmation en matière d'aires de stationnement

Le stationnement nécessaire aux futures habitations sera géré à la parcelle et prendra en compte, notamment pour les logements collectifs, les besoins liés aux résidents et aux visiteurs.

Le stationnement public est à réaliser sur voirie sur les axes de desserte plantés uniquement. Ceci pour intégrer qualitativement ces places de stationnement dans la nouvelle trame urbaine et paysagère.

**LÉGENDE :**

	Périmètre OAP		Coulée verte à aménager sur 15 m de largeur hors voirie		Secteur A : dominante d'habitat avec majorité de petits collectifs et intermédiaires, maintien ou développement de l'agriculture urbaine
	Voirie principale à créer		Espace paysager collectif intégrant un bassin d'infiltration		Secteur B : dominante d'habitat avec majorité de logements intermédiaires
	Voirie secondaires à créer		Espace paysager en entrée du quartier Route de Bel Air		Secteur C : dominante d'habitat à majorité de maisons individuelles ou jumelées
	Voie mixte de desserte locale à créer (à titre indicatif)		Plantations d'alignement à créer		Retrait obligatoire de 10m minimum des constructions par rapport au Chemin du Midi
	Cheminement piéton avec percée visuelle à aménager		Placettes indicatives à aménager		
	Cheminement piéton à aménager		Espace de stationnement indicatif aménagé perpendiculairement à l'espace public		
			Zone humide existante à conserver		





### III. OAP N°2: GRAVINS

---

#### 1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

Le secteur de Gravins est un ancien quartier industriel qui accueillait de vastes bâtiments de production. Dans le cadre du rachat du site par la Communauté de Communes Beaujolais-Vauxonne (maintenant Communauté d'Agglomération de Villefranche Beaujolais), une réflexion a été engagée dès 2011 pour la valorisation de ce secteur attenant au centre-ville et à proximité de la gare. L'orientation d'aménagement porte sur les 4,8 ha de la zone de projet, de la Vauxonne jusqu'au Boulevard Emile Guyot. Ce quartier fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre du L.123-1-5-II-4 prévoyant 40% de logements sociaux.



#### A. Principes visés

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour le quartier de Gravins visent principalement à :

- permettre le renouvellement urbain du quartier et assurer le développement de la commune,
- mettre en valeur, réhabiliter, restructurer et aménager le quartier,
- répondre aux besoins en logement de la commune,
- organiser la circulation et le stationnement et assurer le développement des circulations douces entre la future zone de loisir le long de la Vauxonne et le quartier puis le centre-ville et la gare,
- protéger la continuité écologique de la Vauxonne.



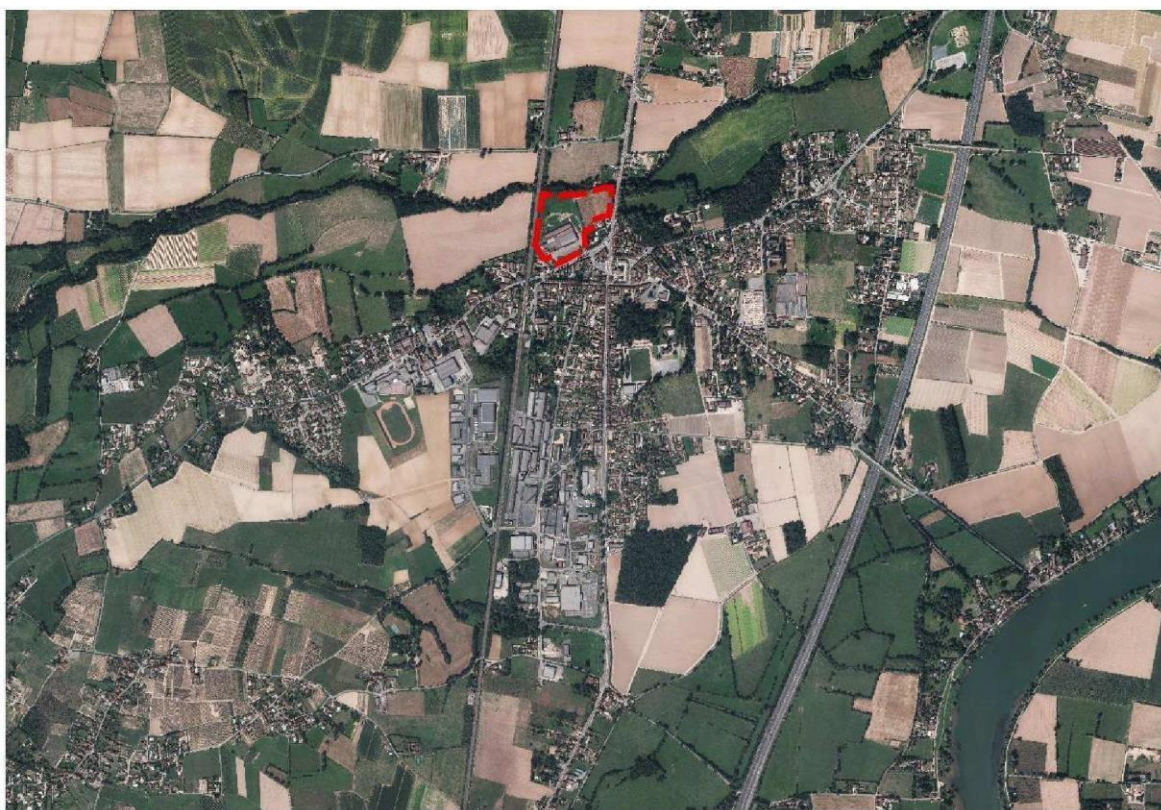
## B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est située sur la frange nord de la ville agglomérée. Elle est bordée au nord par La Vauxonne, au sud par le Boulevard Emile Guyot, à l'ouest la voie SNCF et à l'est par la RD306.

La Vauxonne et sa ripisylve au nord du site sont protégés au titre de la trame verte et bleue. La coulée verte (inondable) de la Vauxonne sera préservée sur une centaine de mètre vers le sud et ne pourra faire l'objet que d'une mise en valeur sous la forme d'un parc public. Les aménagements ne porteront pas atteinte à la continuité écologique de la Vauxonne.

Le site dispose d'une très bonne desserte depuis le Boulevard Emile Guyot, la proximité de la RD306 et la gare.

Le quartier de Gravins est inclus dans le périmètre des monuments historiques. A ce titre les projets devront faire l'objet d'une attention particulière.



## C. Vocation future de la zone et objectifs recherchés

La commune de Saint Georges de Reneins souhaite raccrocher à la ville l'ancien site industriel de Gravins par une opération de renouvellement urbain.

La démolition des anciens locaux doit permettre d'organiser l'installation de logements collectifs, de services et d'équipements publics.

L'ambition du projet est d'affirmer la vocation urbaine de ce futur quartier par une forte densité de logements et par l'accueil de services et d'équipements publics.



L'établissement de liaisons de circulation douce (piétons et cycle) devra être particulièrement organisé afin de faciliter l'accroche du quartier au reste de la ville et assurer une liaison efficace et sûre vers la gare.

## **2 Principes d'aménagement et de valorisation du site**

### **D. Les grands principes d'aménagement**

L'emplacement stratégique du site de Gravins dans la Commune sera affirmé par un parti d'aménagement assez urbain Cette zone sera destinée à accueillir des logements collectifs qui pourront atteindre un niveau R+3.

La zone comportera des commerces, des services et des équipements publics.

Les espaces publics seront traités de sorte à aménager à la fois les voies de desserte, le stationnement, des espaces publics de proximité et les circulations douces, afin de favoriser et faciliter les déplacements internes au quartier.

La coulée verte de la Vauxonne sera préservée de toute urbanisation et pourra accueillir un espace de loisir en lien avec le futur quartier.

Afin de réduire l'impact des nuisances sonores liées au trafic ferroviaire, les bâtiments à usage d'habitation seront implantés préférentiellement au nord et à l'est du quartier. De plus un espace tampon (éventuellement planté d'arbres de hautes tiges) sera maintenu entre la voie ferrée et les équipements.

### **E. Orientations générales d'aménagement pour le secteur**

- La création de logements en bâtiments collectifs en R+3 maximum,
- L'installation de commerces, de services et d'équipements publics au sein du quartier,
- La conservation de la halle pouvant accueillir un marché de pays couvert,
- Le principe d'un espace pouvant accueillir le marché en cœur d'îlot,
- L'affirmation d'un front bâti sur une partie du Boulevard Emile Guyot,
- Le principe de la création d'un espace « tampon » entre la voie ferrée et le quartier,
- Le principe d'un parc de loisir et de promenade au sein de la coulée verte de la Vauxonne,
- Un accès mode doux à organiser depuis la RD306 en entrée de ville nord vers le futur parc de loisir et de promenade.
- Des accès à organiser depuis le boulevard Emile Guyot,
- Des continuités piétonnes et cyclables à établir de sorte à assurer une liaison sécurisée depuis le quartier vers la gare et la place l'Eglise,

- L'organisation d'une halte routière pour les bus qui servira de desserte pour le quartier et vers la gare SNCF.
- Le principe d'une protection du corridor écologique de la Vauxonne.

## **F. Principes de traitement des espaces publics structurants**

- un traitement homogène de la voirie et de l'espace public et des matériaux urbains (type zone 30), favorable à la réduction des vitesses de circulation en entrée de quartier et visant à créer une ambiance urbaine de qualité.
- la création d'une place de marché et d'aires de stationnement publiques,
- La création d'un espace de loisir et de promenade ouvert sur le quartier au nord de la zone de projet,
- Des circulations mode doux à organiser depuis la RD306 et la Route du Beaujolais.

## **G. Orientations programmatiques**

### **Programmation en termes de logements Création d'environ 60 logements en collectifs.**

Les bâtiments pourront accueillir en rez-de-chaussée des commerces et des services.

### **Programmation en termes d'équipement publics**

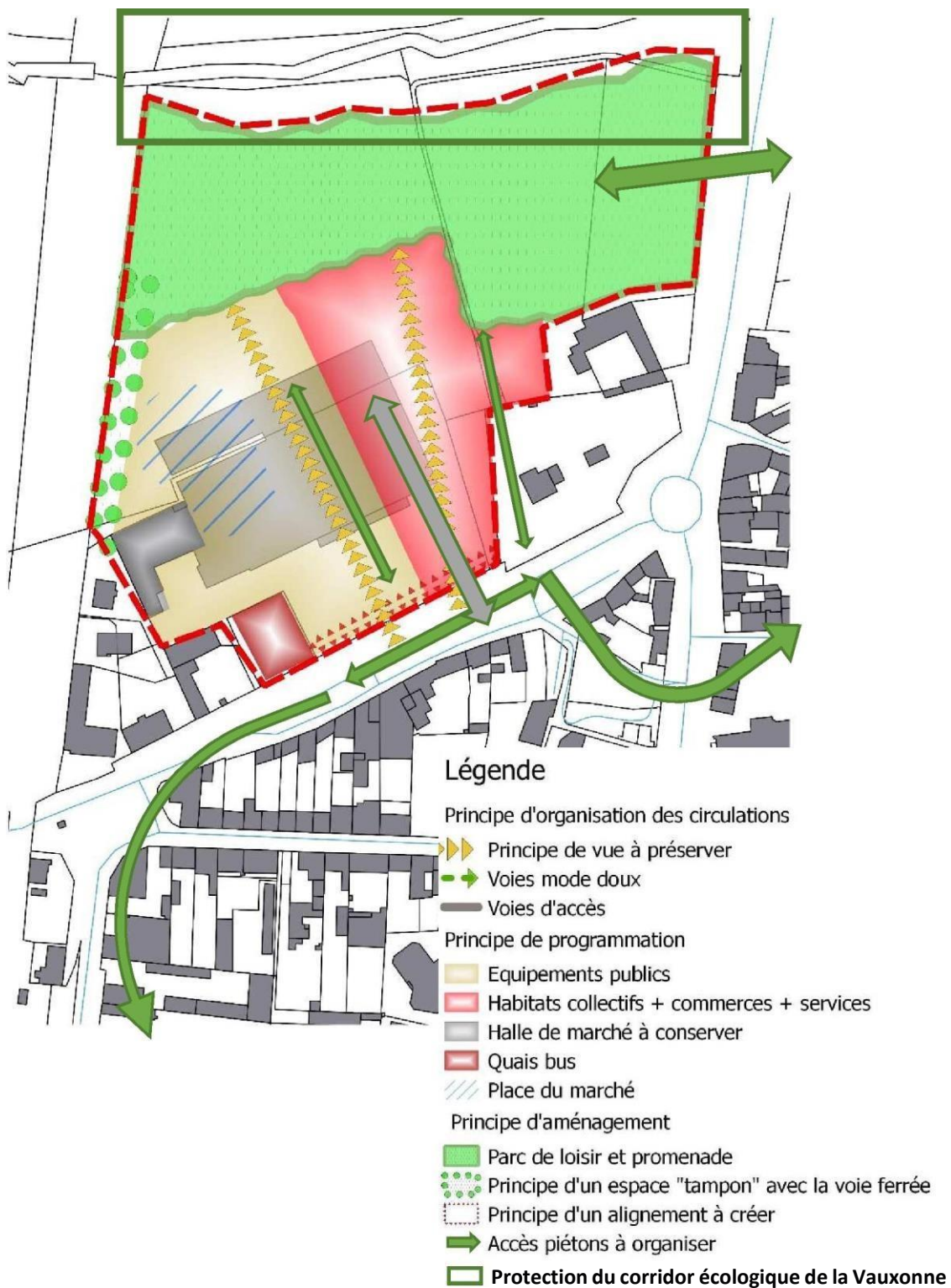
Le quartier a vocation à accueillir notamment :

- Une crèche,
- Une maison de pays pouvant accueillir des producteurs locaux, - Une maison médicale et paramédicale,
- Une halte routière bus.

### **Programmation en matière d'aires de stationnement**

Le stationnement nécessaire aux futures habitations sera géré à la parcelle et prendra en compte, les besoins liés aux résidents et aux visiteurs.

Une offre de stationnements publics sera prévue pour les équipements publics et le marché.



## IV. OAP N°3: LE CHEVALIER

---

### 1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

En accord avec le SDIS et la commune de Belleville-sur-Saône, il a été décidé la construction, sur un terrain d'une superficie d'environ 8 000 m<sup>2</sup>, d'une nouvelle caserne de pompiers regroupant Saint-Georges-de-Reneins et Belleville, d'un centre de formation pour les Jeunes Sapeurs-Pompiers et d'un terrain d'entraînement sportif.



#### A. Principes visés

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour le quartier du Cartelet visent principalement à :

- organiser un accès sécurisé entre la Route de Delphingue et le futur équipement.

#### B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est située au nord de la Commune de Saint Georges de Reneins à l'angle de la RD306 et de la route de Delphingue. La future caserne disposera donc d'un accès direct sur la Route de Delphingue pour rejoindre la RD306 vers Belleville ou Saint Georges.





## **2 Principes d'aménagement et de valorisation du site**

### **C. Les grands principes d'aménagement**

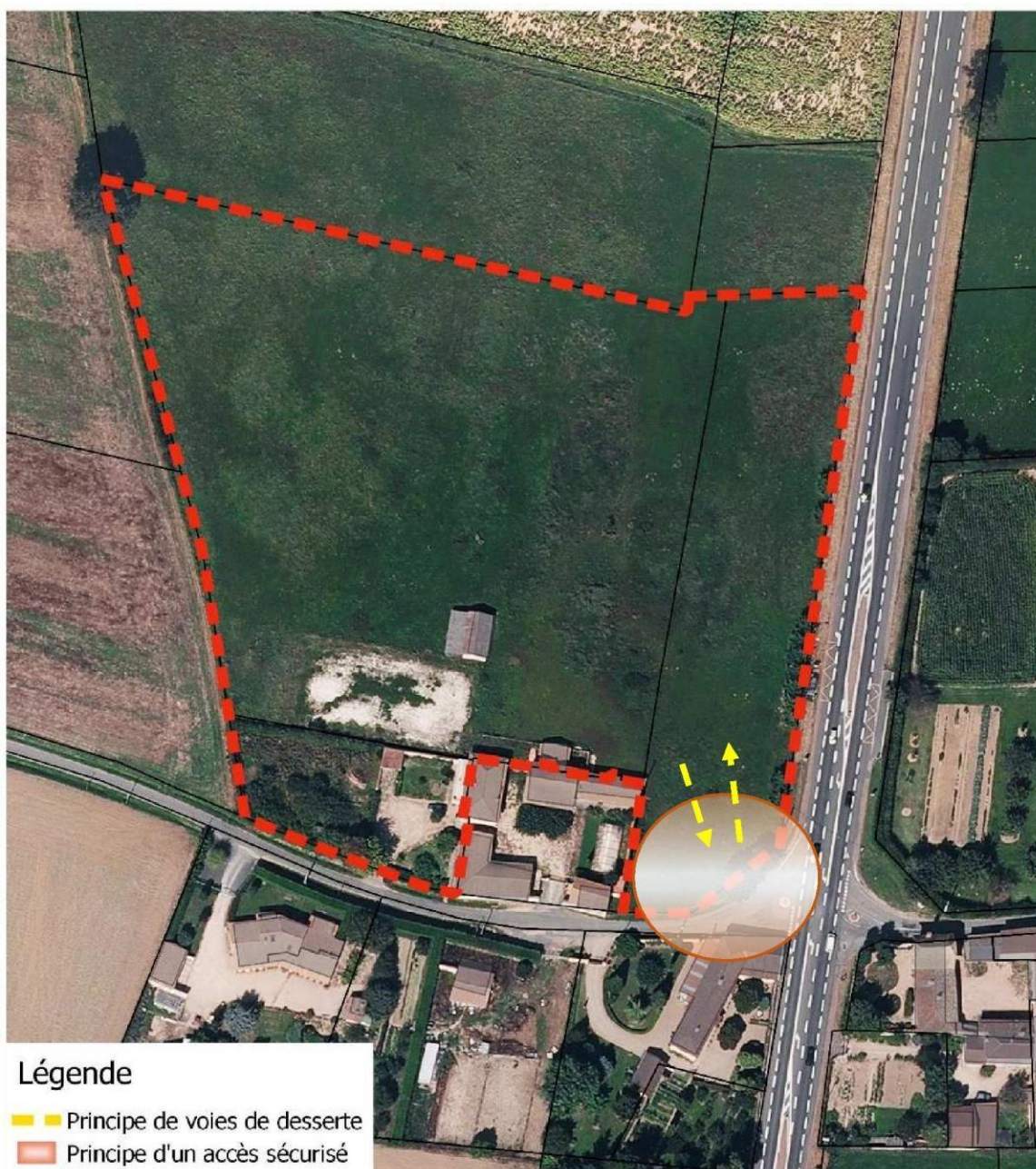
Cette zone sera destinée à accueillir la future caserne des pompiers.

Les accès sur les voies et en particulier la RD306 devront permettre aux pompiers de pouvoir de se déplacer vers les deux communes sans risque.

L'accès sur la RD306 se réalisera préférentiellement sous la forme d'un giratoire.

.







# V. OAP N°4 : LES GRANDES DENTS CREUSES

---

## 1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

Afin d'organiser l'aménagement des secteurs les plus importants dans le tissu pavillonnaire, un recensement des dents creuses supérieures à un hectare a été effectué. Une dent creuse importante a été identifiée route du Beaujolais. Le secteur est concerné par une Servitude de Mixité Sociale qui impose au moins 25% de logement social à partir de quatre logements.



### A. Principes visés

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour la dent creuse Route du Beaujolais :

- organiser un accès commun depuis la route de Montmerle,
- prévoir le retournement des véhicules sur le site,
- envisager si possible une connexion des voiries avec les voies du lotissement du Cartelet en vue de réduire les sorties de véhicules sur la RD20,
- dans le but de favoriser la densification sur ce secteur, le projet pourra accueillir des formes urbaines plus dense de type habitat intermédiaire ;

## B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est située à l'est de la Commune de Saint Georges de Reneins le long de la Route du Beaujolais en direction de Montmerle sur Saône.

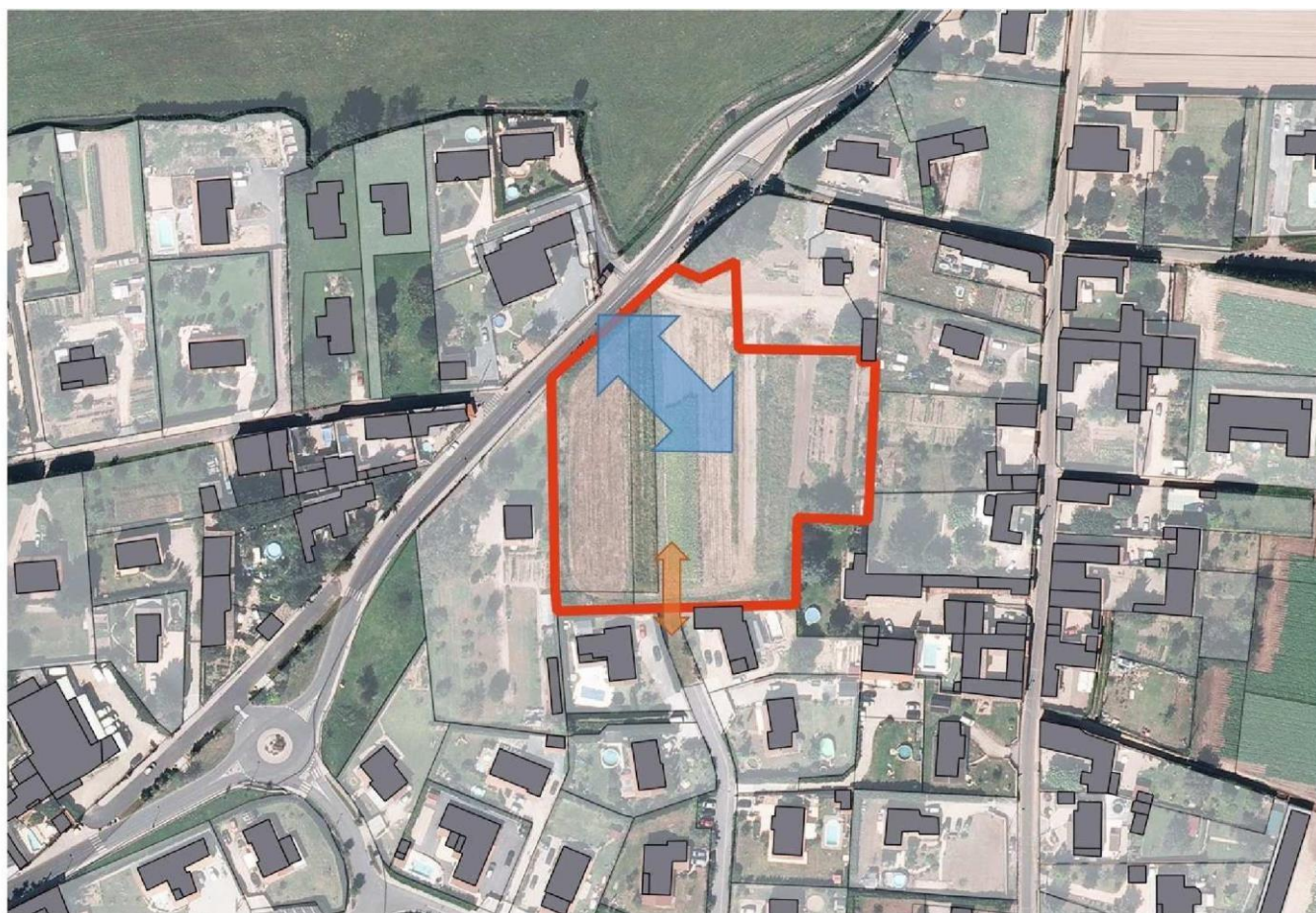


## 2 Principes d'aménagement et de valorisation du site

### C. Les grands principes d'aménagement

L'aménagement de cette zone devra se faire de façon concertée entre les différents propriétaires afin de ne prévoir qu'un accès depuis la RD20.





Principe d'un accès unique à créer pour la zone

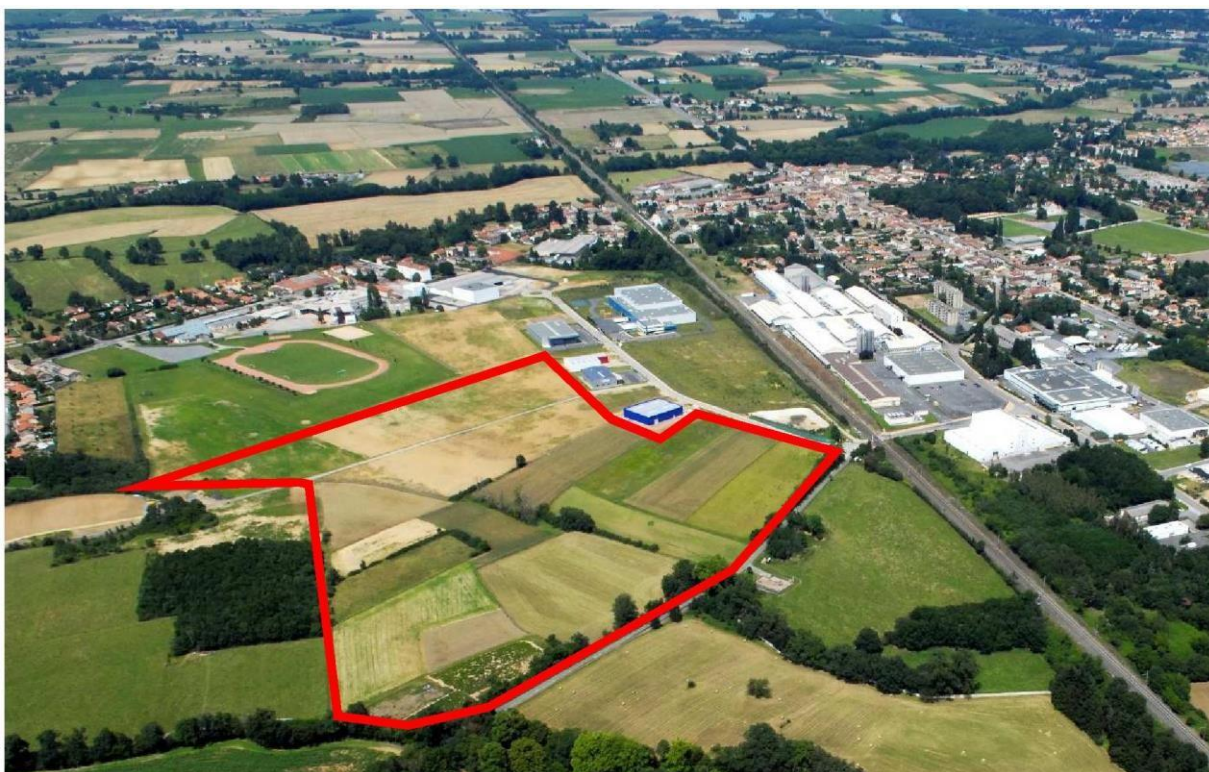


Envisager la connexion des voiries aux voies du lotissement Le Cartelet

# VI. OAP N°5 : EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITES

## **1. Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement**

La zone d'activités des Vernailles a fait l'objet d'un aménagement par la CCI du Beaujolais. Afin de permettre l'accueil de nouvelles entreprises sur la Commune, une extension de la zone d'environ 10 hectares est prévue en continuité de celle existante. La zone est traversée par deux canalisations DN 400 de gaz qui imposent des zones de dangers générant des prescriptions très strictes en termes d'accueil de population. Ce secteur est classé en zone d'urbanisation future à long terme (2AUi).



## **A. Principes visés**

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour l'extension de la zone d'activités visent principalement à :

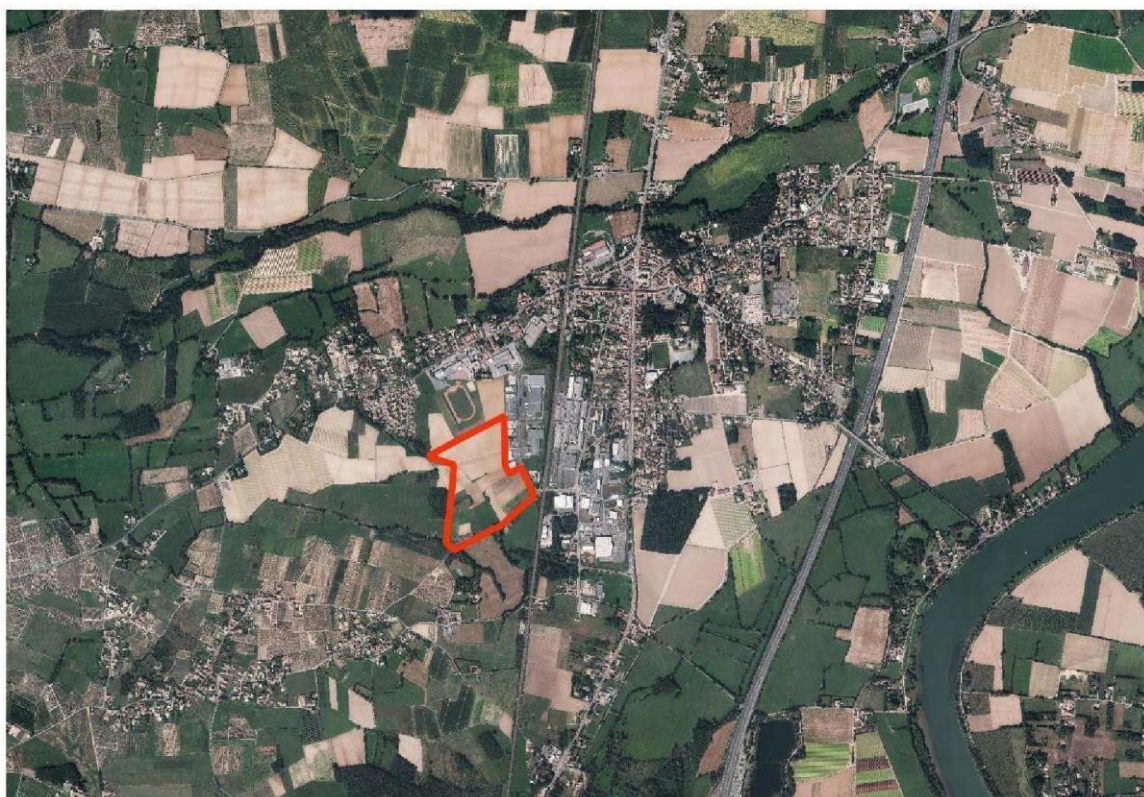
- permettre l'implantation cohérente de nouvelles activités sur la zone, - organiser l'accès, la circulation et le stationnement dans la zone,
- prendre en compte la question du franchissement du passage à niveau 293 pour accéder à la zone,
- organiser des circulations modes doux vers la RD20 ;
- Gérer les contraintes liées au passage des canalisations DN400 de transport de gaz;
- Protéger la continuité écologique du Ruttin par la mise en place d'un espace tampon.



## B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est située sur la frange ouest de la ville agglomérée. Elle est bordée à l'est par la zone d'activités existante, au nord par le Collège, au sud par la Route de Nuits.

L'accès à la zone actuelle et la future zone se réalise à l'est depuis le Boulevard Bullukian par le franchissement de la voie ferrée. Le passage à niveau n°293 est actuellement mal adapté pour le passage poids lourds dont le trafic va augmenter avec l'accueil de nouvelles entreprises. La sécurisation du franchissement de la voie ferrée est donc indispensable à la mise en œuvre de l'extension de la zone d'activités. Une démarche qui rassemble la Commune de Saint Georges de Reneins, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône et Réseau Ferré de France (SNCF Réseau) est en cours pour améliorer la situation.



## C. Vocation future de la zone et objectifs recherchés

La Commune de Saint Georges de Reneins souhaite poursuivre sa dynamique d'accueil d'entreprises et d'activités économique.

L'extension de la zone d'activités des Vernailles participe à la mise en œuvre de l'orientation 5 du PADD qui vise à encourager la dynamique économique sur la Commune.

L'extension de la zone d'activités a pour objectif d'accueillir des entreprises à vocation artisanale ou industrielle.

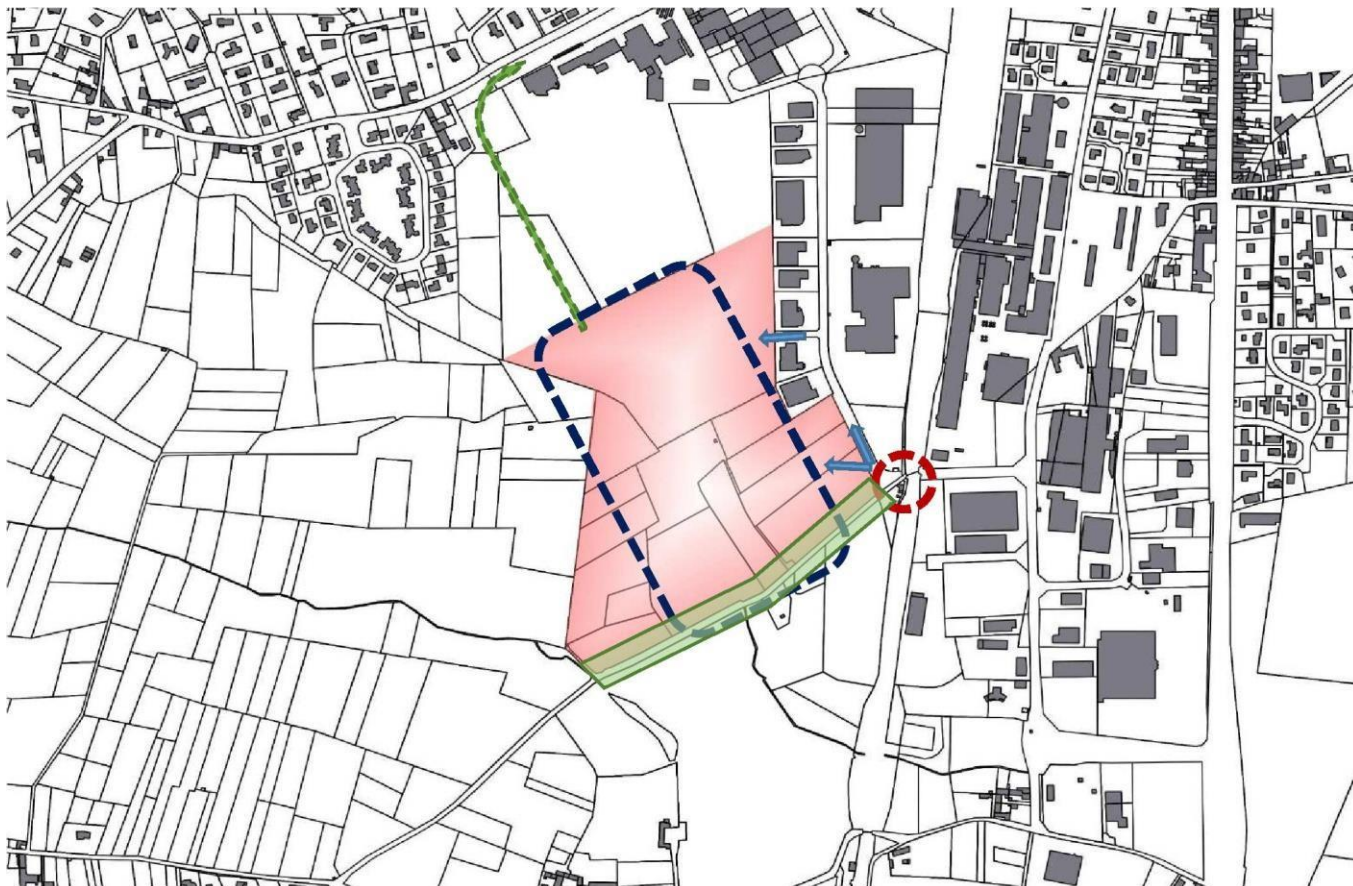
## **2. Principes d'aménagement et de valorisation du site**







### **D. Les grands principes d'aménagement**

L'aménagement de l'extension de la zone d'activités devra:

- Prendre en compte les risques liés à la canalisation de gaz DN400,
- Sécuriser le franchissement du passage à niveau 293,
- Organiser un accès sécurisé à la zone et la distribution des circulations
- Organiser la greffe de l'extension avec la zone existante,
- Organiser la desserte interne à la zone,
- Prévoir des continuités piétonnes et cyclables dans la zone et vers la RD20,
- Choisir des principes d'aménagement et des matériaux visant à créer une ambiance urbaine de qualité,
- Organiser une mutualisation des espaces de stationnement favorisant le covoiturage,
- Protéger les berges du Ruttin et maintenir un espace tampon de 10 m à partir des berges.





-  Secteur d'extension de la zone d'activité
-  Prise en compte du périmètre de risque généré par la canalisation gaz DN 400
-  Sécuriser le franchissement du passage à niveau n°293
-  Organiser l'accès vers la zone depuis le passage à niveau et la zone existante
-  Prévoir des continuités mode doux depuis la zone vers la RD20 et le centre-ville
-  Principe de protection du Ruttin et de respect d'un espace tampon de protection de 10 m à partir des berges du Ruttin

## VII. OAP N°6 : LE QUARTIER DE LA GARE

---

### 1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

Le quartier de la Gare est actuellement un secteur mixte accueillant une gare à l'abandon, des espaces de friches et de stationnement « sauvage » installés sur des propriétés SNCF et des constructions d'habitation à dominante pavillonnaire. Les voies de desserte de la Gare (Place de la Gare et Rue des Jardins) souffrent d'un gabarit trop étroit, mal adapté à leurs fréquentations croissantes.

La Commune a fait l'acquisition d'une parcelle face à la Gare qui a vocation à participer au projet d'ensemble.

Le projet de la Commune est de faire du quartier de la Gare un nouveau quartier, mieux adapté pour ses habitants et les usagers de la Gare.

L'enjeu de cette démarche de renouvellement urbain est donc de repenser le quartier en plaçant les enjeux de mobilité au cœur de la réflexion :

- mobilité interne à la Commune en favorisant les dessertes douces vers la gare depuis les autres quartiers ;
- mobilité externe à la Commune en organisant mieux l'utilisation de la Gare par les habitants des hameaux et Communes riveraines (accès bus et voitures).

Cette démarche s'accompagne de l'organisation de la desserte en bus sur Gravins à proximité et participe à la mise en œuvre de l'objectif 3 du PADD (« Repenser les déplacements »).

Par ailleurs le quartier de la Gare est un quartier central pour la Commune. A ce titre il a vocation à accueillir progressivement des formes urbaines plus dense afin de tirer parti de son emplacement stratégique. Il est situé à proximité des commerces et des services et des moyens de transports collectifs (train et bus).

Cette orientation d'aménagement et de programmation a donc pour objet d'une part d'améliorer le fonctionnement du quartier de la Gare et d'autre part à encadrer la mutation du tissu urbain

Ce quartier fait l'objet d'une servitude de mixité sociale au titre du L.123-1-5-II-4 prévoyant 25% de logements sociaux pour l'ensemble de la zone UA.



## A. Principes visés

Les objectifs de l'orientation d'aménagement et de programmation pour l'aménagement du quartier de la Gare visent principalement à :

- améliorer la desserte et sécuriser les accès ;
- améliorer l'accès notamment par les modes doux ;
- organiser l'offre de stationnement ;
- accompagner la mutation urbaine du quartier vers plus de densité.

## B. Situation et contexte actuel du site

La zone de projet est située en centre-ville autour de la gare SNCF. Elle comprend le bâtiment de la Gare et les parkings attenants ainsi que les parcelles situées à proximité de la Gare qui du fait de leur situation géographique ont vocation à accueillir des nouvelles formes urbaines plus denses.





## C. Vocation future de la zone et objectifs recherchés

Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Gare de Saint Georges de Reneins met en jeux des problématiques très variées : intermodalité, amélioration du cadencement des trains, desserte locale, accès bus, création d'espaces publics, et mutation du tissu urbain existant.

Ce projet s'inscrit dans une démarche de mutation de la Commune vers les enjeux du développement durable et de la mobilité durable. Le projet de la Gare doit servir de levier pour engager et promouvoir une évolution significative des modes de vie et des déplacements vers plus de durabilité.

L'évolution du quartier de la Gare doit permettre à terme d'offrir aux habitants de Saint Georges de Reneins des possibilités de logements de qualité bien desservis. L'aménagement du quartier comprend donc une dimension locale avec l'amélioration de la connexion du quartier au reste de la Commune (mode doux notamment) et une dimension intercommunale avec l'amélioration du cadencement des trains et la future gare routière à proximité sur Gravins.

## 2. Principes d'aménagement et de valorisation du site

### D. Les grands principes d'aménagement

Cette zone sera destinée à accueillir des logements de type collectif. Les bâtiments n'excéderont pas un niveau supérieur à R+2+attique (soit une hauteur maximale de 12 mètres).



Afin de favoriser la densification du quartier, les futurs projets d'habitations inclus dans le périmètre de l'OAP devront se réaliser sous la forme de programmes collectifs.


Une attention particulière sera accordée aux accès sur la rue des Jardins et sur la place de la Gare afin de ne pas aggraver les problèmes de sécurité. La densification du quartier va accroître le nombre d'habitants sur ce secteur. Cette évolution sera accompagnée par un aménagement particulier des espaces publics prévoyant du stationnement et des voies de desserte mode doux.


## **E. Orientations générales d'aménagement pour le secteur :**


L'aménagement du quartier de la gare devra :


- Organiser le stationnement des usagers de la gare en anticipant le report d'une partie des usagers de la gare de Belleville vers Saint Georges de Reneins,
  - Organiser un accès mode doux depuis le quartier vers le centre Bourg et la future halte bus sur le site de Gravins,
  - - Prévoir un aménagement qualitatif et sécurisé des espaces publics devant de la gare,
- Sécuriser les accès depuis la rue des Jardins en élargissant l'emprise de la chaussée dans le virage et depuis la Place de la Gare.
- Accueillir des programmes d'habitations collectifs afin de densifier le quartier de la Gare ;



 Stationnement à organiser

 Principe d'opérations de constructions d'habitation de type collectif

 Sécurisation de l'accès rue des Jardins (emplacement réservé pour élargissement) et Place de la Gare

 Circulation mode doux à organiser entre la gare et le site de Gravins (halte bus)

## VIII. OAP N°7 : ZAC LYBERTEC

---

Situées au Nord du département du Rhône, sur l'axe stratégique du sillon de la Saône, les intercommunalités de Beaujolais-Val-de-Saône et Beaujolais-Vauxonne, ont créé une ZAC à vocation économique par le truchement du syndicat mixte LYBERTEC. Dans le cadre de sa politique en termes de parc d'activités, le département du Rhône participe à cette démarche, car elle correspond à ses enjeux stratégiques de développement d'activités économiques.

À partir de là, l'un des axes de cette politique de développement économique a été la mise en place d'une offre de foncier. Ceci est rendu possible à travers la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.).

Le Technoparc LYBERTEC a donc pour vocation d'accueillir des entreprises de différentes vocations.

Cette zone couvre une superficie d'environ 160 hectares qui sera ouverte à l'urbanisation sous réserve d'une cohérence et de la réalisation des équipements.

Cette ZAC qui s'étend sur trois communes différentes a été classée en zone 1AUlyZAC dans le document d'urbanisme.

### **1. Programmation**

#### **1.1. Projet d'aménagement**

Le projet d'aménagement est divisé en trois sous-unités qui s'enclencheront au fur et à mesure de la commercialisation.

La première phase propose d'aménager la première sous-unité de la ZAC, au Nord de la Mézerine. Il s'agira d'aménager la voirie principale qui reliera la RD62, par un giratoire, au futur pôle de service central. Ce dernier ne sera pas aménagé dans ce phasage (un pôle de services transitoire trouvera sa place à l'entrée Nord). Une première phase de plantations et de corridors biologiques sera réalisée pour commencer à organiser la maille verte et à renforcer le corridor naturel de la Mézerine. Dans cette phase, il est envisagé de poursuivre vers le Sud la voie Fret. La station de refoulement des eaux usées sera implantée dans un premier temps dans le point bas et utilisera le réseau des voiries futures pour relier, soit la STEP de Belleville, soit la STEP de Saint Georges de Reneins au Sud en attendant la réalisation de la future STEP prévue à l'intérieur de la ZAC.

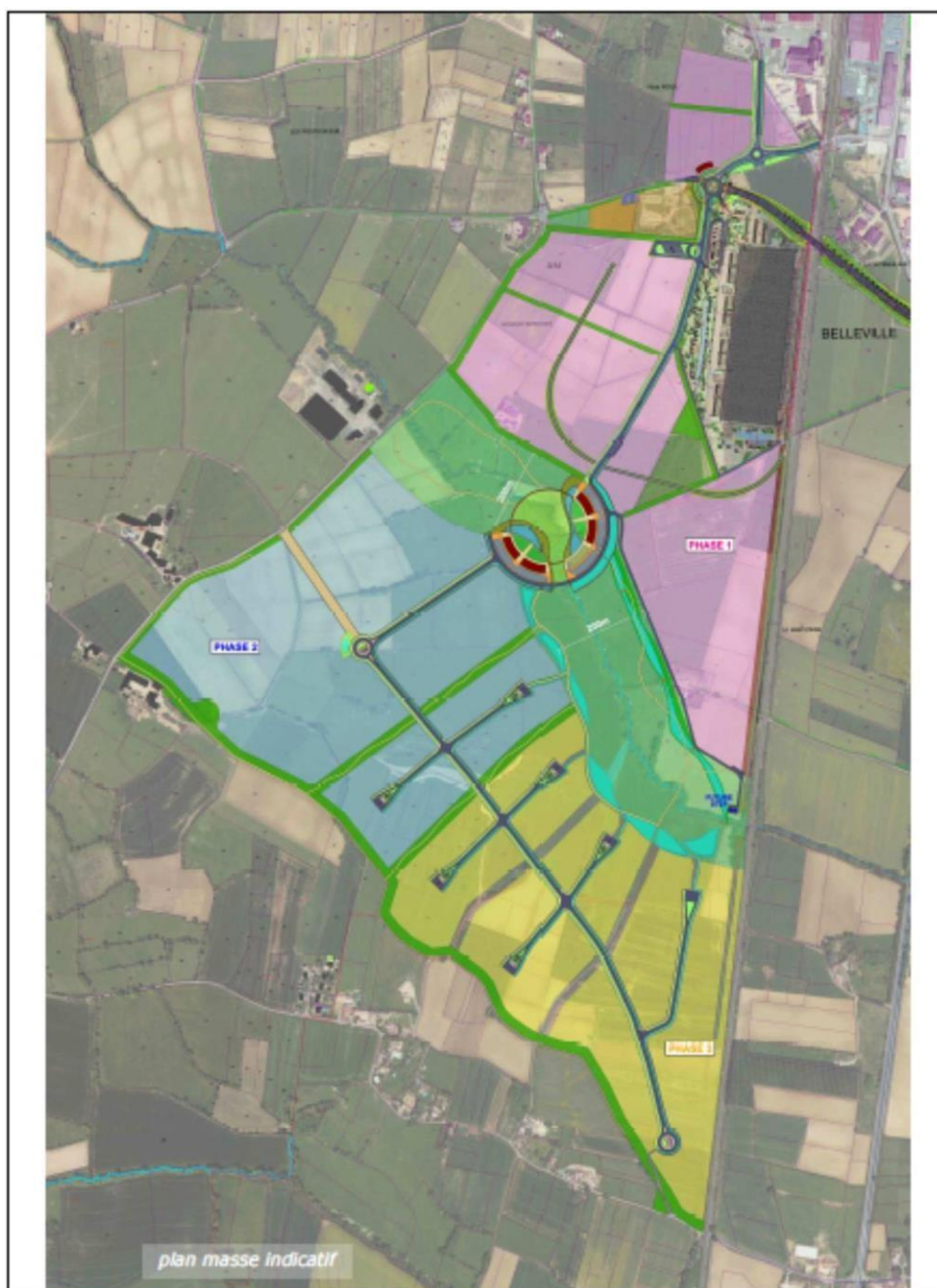
Le scénario propose de disposer à terme d'un pôle de service central au parc, limitant donc l'entrée Nord à une simple entrée fonctionnelle. L'ensemble du parc est donc organisé à partir de ce cœur de services (Restauration, hôtellerie, agences postales et bancaires, services de crèche, etc...) qui dispose aussi d'un cadre particulier puisque l'intérieur de l'anneau sera traité sous forme de "Parc paysager". La zone de service centrale se trouve ainsi liée au vallon de la Mézerine, avec des liaisons douces convergeant vers ce pôle central. La voirie principale contourne le pôle de service central et traverse une seule fois la Mézerine pour desservir le Sud-Ouest de la zone. Un giratoire en phase 2 permet le retournement. L'enjeu majeur de ce scénario réside en l'absence totale de connexion lourde avec les voiries environnantes, à l'exception de l'entrée principale. La seule autre connexion est depuis le giratoire Sud (phase 3) pour une voie de secours uniquement, par le franchissement de la voie ferrée, en

direction de Saint-Georges-de-Reneins. Un giratoire de retournement est donc positionné en limite de zone d'activité pour le retournement des PL. Cependant, le raccord sur la RD 19 reste possible par la conservation d'une emprise non cessible en phase 2.

La poursuite de l'aménagement vers le Sud (phase 2 et 3) du parc propose aussi une succession de corridors biologiques améliorant la porosité du parc entre le territoire rural et le vallon de la Mézerine.

### **Conditions de réalisation des constructions à l'intérieur de la zone 1AUy**

Les constructions pourront être autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la ZAC qui seront réalisés dans le cadre du phasage décrit ci-dessus.



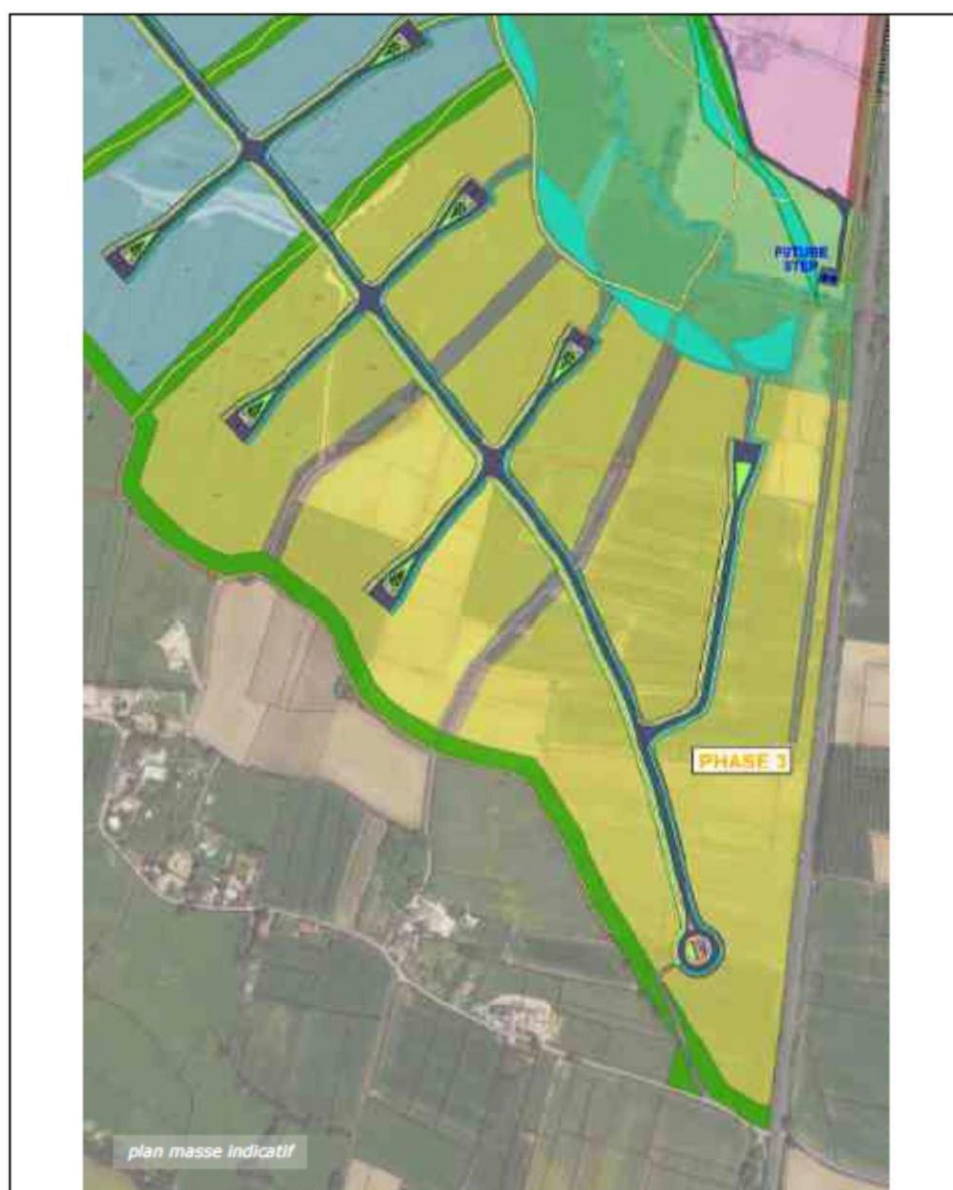


## 1.2. Phase 3 : Saint Georges de Reneins

La poursuite de l'aménagement vers le Sud du parc propose une succession de corridors biologiques améliorant la porosité du parc entre le territoire rural et le vallon de la Mézerine. Les corridors sont larges et nombreux. Il influe sur le découpage foncier: le positionnement exact des corridors doit donc rester souple...

Le découpage foncier est en effet très dépendant du marché et de la "clientèle " spécifique du Technoparc. En fonction de la commercialisation, il sera possible de re-découper des secteurs de grandes parcelles en parcelles moyennes, ou des secteurs de parcelles moyennes en plus petites, par adjonction de voiries complémentaires.

Il n'est pas prévu de sortie de la voirie principale interne de la ZAC au Sud. Seule une voie permettant l'accès des véhicules de secours pourra être réalisée. De manière générale, les parcelles internes à la ZAC seront desservies par les voiries internes de la ZAC.



## **2. Prescriptions sur les paysages**

### **2.1. Le paysage dans le projet**

#### **Paysage général :**

L'un des enjeux majeurs est de créer une frontière paysagère forte en périphérie de la zone, et d'aménager différents écrans paysagers internes afin de masquer les vues lointaines depuis les points dominants autour du site .

Le vocabulaire utilisé sera celui déjà présent sur le site, à savoir la maille bocagère. Pour cela, un écran paysager est positionné sur toute la frontière Nord/Ouest de la ZAC (phases 1 et 2). Sa largeur sera adaptée sur frontière Sud (phase 2 et 3) pour tenir compte de la présence d'habitat. Il est composé d'essences locales et naturelles comme :

- l'érable, le frêne et le chêne, pour les végétaux à grand développement,
- le noisetier, l'aubépine et le sorbier pour les végétaux à moyen développement.

Les plantations seront choisies parmi les végétaux conduits en forme naturelle (plusieurs tiges branchues, cépées, etc...) tout en incluant quelques arbres tiges.

Les corridors, maillage paysager interne (sur la partie Sud essentiellement), restent sur le même vocabulaire, permettant également le transit de la faune. Des passages adaptés sont donc prévus pour favoriser les déplacements de cette faune entre le vallon de la Mézerine et le Sud/Ouest de la zone.

Le vallon de la Mézerine et sa ripisylve sont conservés sur une large bande d'environ 200 m. Un complément de plantation à la périphérie des parcelles est envisagé pour créer une légère frontière paysagère entre le vallon et les parcelles d'activités. Le vallon, relié au coeur de services par des liaisons douces, est alors protégé des zones urbanisées, créant une large coulée verte et scindant la ZAC en deux vastes sous-unités.

Enfin, les arbres remarquables et identifiés sur l'ensemble de la zone, ainsi que les haies bocagères existantes sont conservés et intégrés au projet dans la mesure du possible.

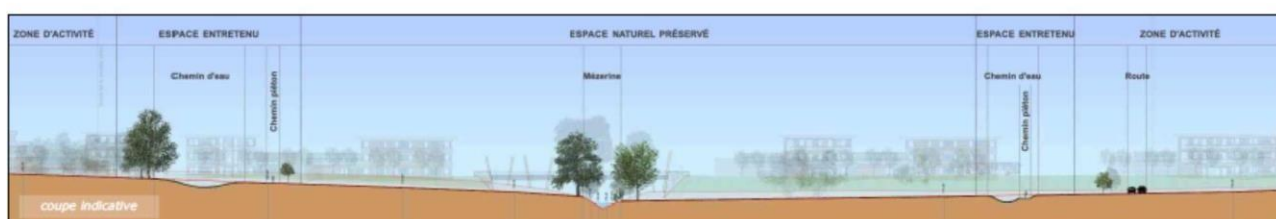




## 2.2. Le site de la Mézerine

Le site de la Mézerine est un site préservé. Cela signifie que l'on y conserve les arbres, les pâtures qui continuent à le demeurer, et que la pression d'entretien qui pèsera sur ce site sera la même qu'aujourd'hui : agricole et extensive.

Le site sera longé par des cheminements piétons issus des chemins internes du secteur aménagé. Ils remonteront vers le pôle de services de manière à offrir un cheminement alternatif aux piétons désireux de se rendre au pôle de services depuis l'un des points Sud du Technoparc. Les chemins longeront les noues d'acheminement des eaux pluviales nécessaires au fonctionnement hydraulique de l'aménagement. La largeur non aménagée correspond à une emprise d'environ 100 m. de part et d'autre du ruisseau.



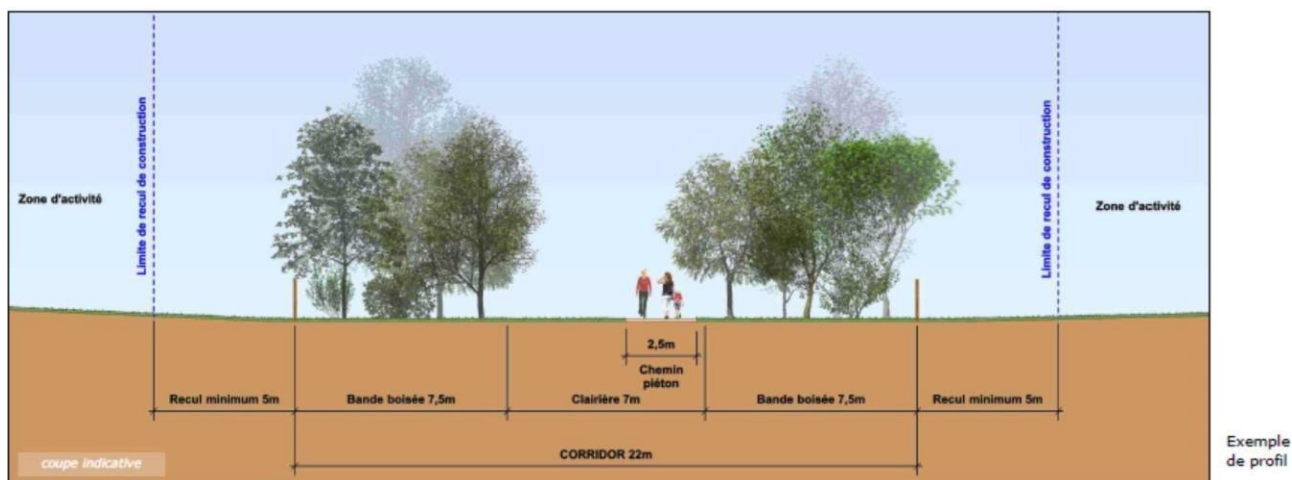
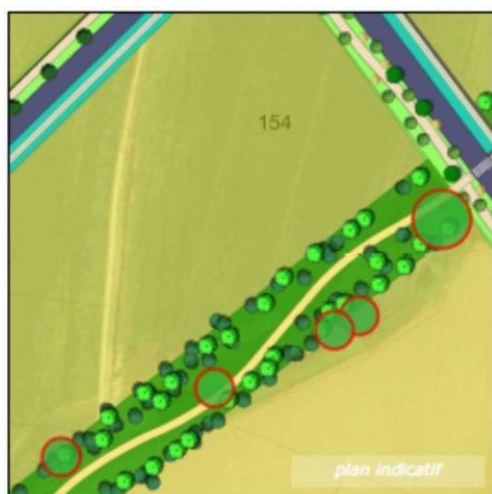
## 2.3. Les bandes boisées et les corridors verts

### **CORRIDOR ENVIRONNEMENTAL (phase 3):**

Chaque corridor présentera une épaisseur convenable permettant de disposer de deux bandes boisées chacune (essences et ports naturels) et d'une bande libre, enherbée. Un chemin piéton pourra y être installé, de manière simple (sol perméable, simplement empierré et sablé sans bordures).

Les arbres naturellement présents sur le site seront conservés dans la mesure du possible (cercles rouges sur le plan).

L'entretien des bandes boisées sera de type extensif, se limitant à des débroussaillages les premières années.



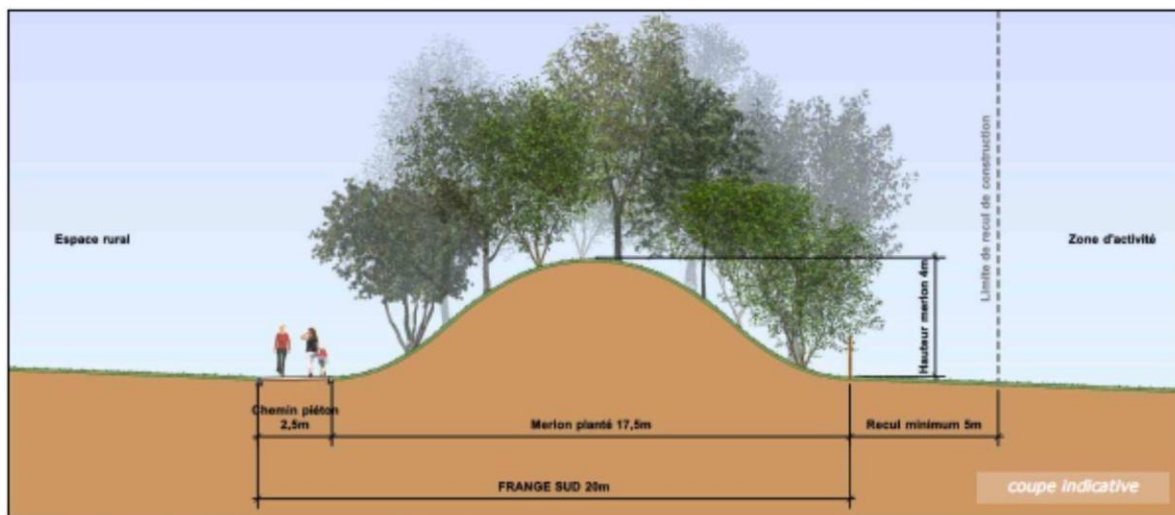
## 2.4. Les bandes boisées périphériques

### **BANDE BOISÉE PÉRIPHÉRIQUE (phase 3):**

En périphérie de la ZAC LYBERTEC le long du hameau de Delphingue, la bande boisée périphérique se doublera d'un fort merlon de terre, destiné à conforter la coupure visuelle entre le Technoparc et les habitations.

Le merlon pourra jouer le rôle d'écran anti bruit pour les habitations proches, en particulier au niveau du hameau de Delphingue. Un cheminement arrière pourra mailler l'ancien réseau de chemins de desserte et pénétrer à l'intérieur du Technoparc par le biais des bandes boisées décrites plus haut (Corridors). Leur traitement sera sobre à l'identique de celui des cheminement des bandes boisées.

L'emprise de cette frange boisée reste dans le domaine du parc LYBERTEC.



COUPE DE PRINCIPE: écran paysager Sud-Ouest

### LIEN PIÉTON ENTRE LA BANDE BOISÉE PÉRIPHÉRIQUE ET LE CORRIDOR:

Pour pénétrer à l'intérieur du Technoparc, des liaisons piétonnes passeront à travers la bande boisée périphérique pour rejoindre les corridors.

Des passages seront donc aménagés à travers le merlon, avec une interruption de ce dernier pour éviter de passer par-dessus. Toutefois, cette interruption se fera de telle manière qu'un merlon, même réduit, soit toujours présent entre la zone d'activité et les habitations. Le chemin devra donc faire un sillon pour passer à travers les deux "demis merlons".





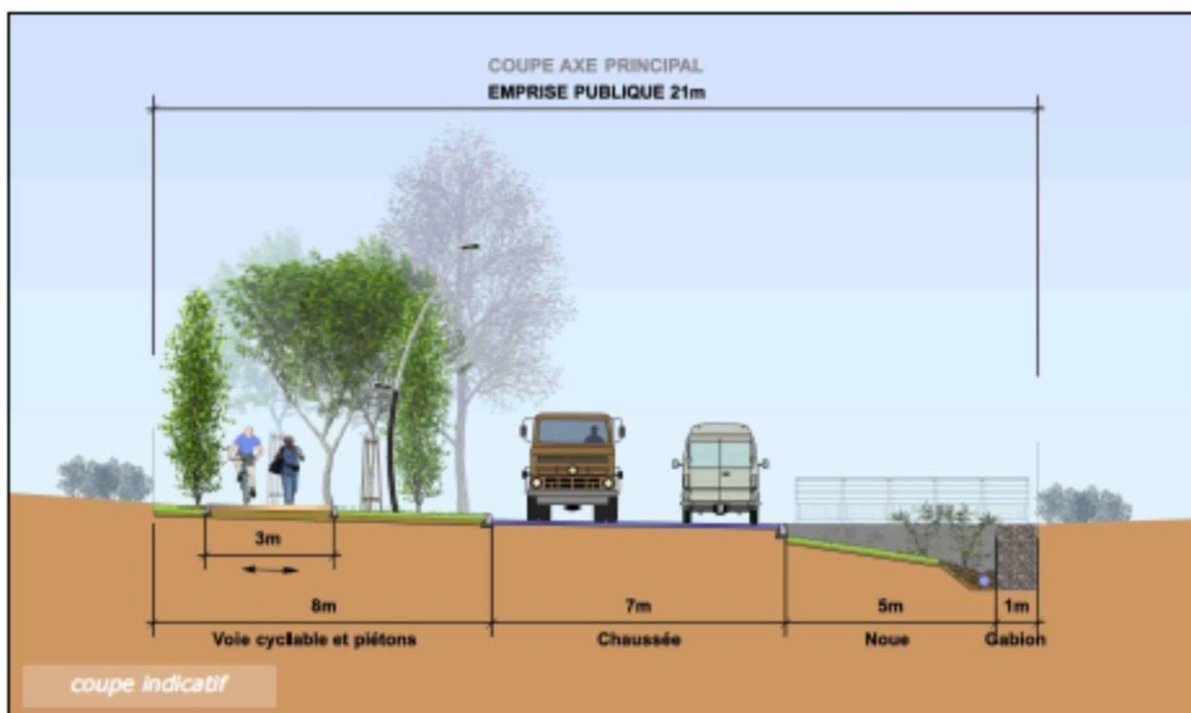
### 3. Prescriptions sur les espaces publics

#### 3.1. Les voiries principales

##### DESCRIPTION:

Le cheminement doux et la noue de récupération des eaux pluviales sont organisés départ et d'autre de la voirie. L'emprise totale est proche du profil présenté à gauche, répartie en 3 bandes aux proportions relativement symétriques :

- une bande plantée, intégrant une voie mixte (piétons et cycles) dont l'implantation n'est pas rectiligne puisqu'elle serpente à travers les plantations d'arbres de type naturel ;
- la voirie ;
- la noue pour les eaux pluviales, avec une pente unique engazonnée depuis la route vers une noue en galets située en contre-bas du mur de soutènement en gabion.



##### PRINCIPE

- La voirie publique sera revêtue et cadrée par des bordures hautes du côté cheminement, et basses côté noue, avec bateaux de franchissement aux normes handicapées.
- Les sols des trottoirs/cheminement doux seront non imperméables, autant qu'il sera possible de le faire selon les contraintes topographiques du site. (ruissellement).

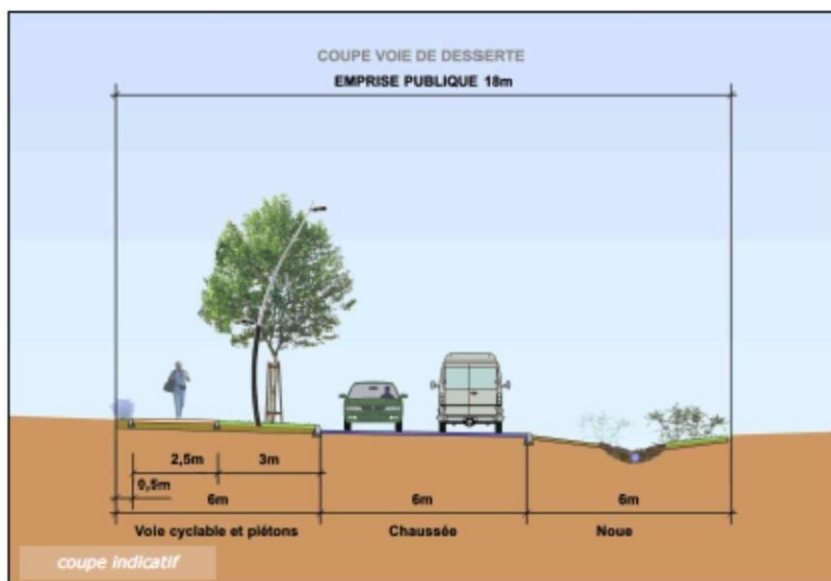


### 3.2. Les voiries secondaires

#### DESCRIPTION:

La desserte interne est proche du profil ci-dessus et est organisée sur un mode parfaitement symétrique, avec:

- une bande plantée. La voie mixte et l'alignement d'arbres suivent parallèlement le tracé de la voirie ;
- la voirie ;
- la noue, avec une noue en galets et un point bas au centre de la largeur.



#### PRINCIPE

- La voirie publique sera revêtue et cadrée une bordure basse côté noue en et une bordure haute côté cheminement, avec bateaux de franchissement aux normes handicapées.
- Les sols des trottoirs/cheminements doux seront non imperméables, autant qu'il sera possible de le faire selon les contraintes topographiques du site. (ruissellement).