

DEPARTEMENT DU RHONE

Saint Georges de Reneins

3. OAP

- 1 - RAPPORT DE PRESENTATION
- 2 - PADD
- 3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION
- 4 - REGLEMENT
- 5 - PIECES GRAPHIQUES
- 6 - ANNEXES
- 7 - BILAN DE LA CONCERTATION
- 8 - CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET ENQUETE PUBLIQUE

PLU PRESCRIT LE 25 MARS 2005
PLU ARRETE LE 16 MARS 2015
PLU APPROUVE LE 09 NOVEMBRE 2015

PLAN LOCAL D'URBANISME

I. RAPPEL DE LA DEFINITION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLU (ARTICLE L123-1-4° 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 échancier 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.

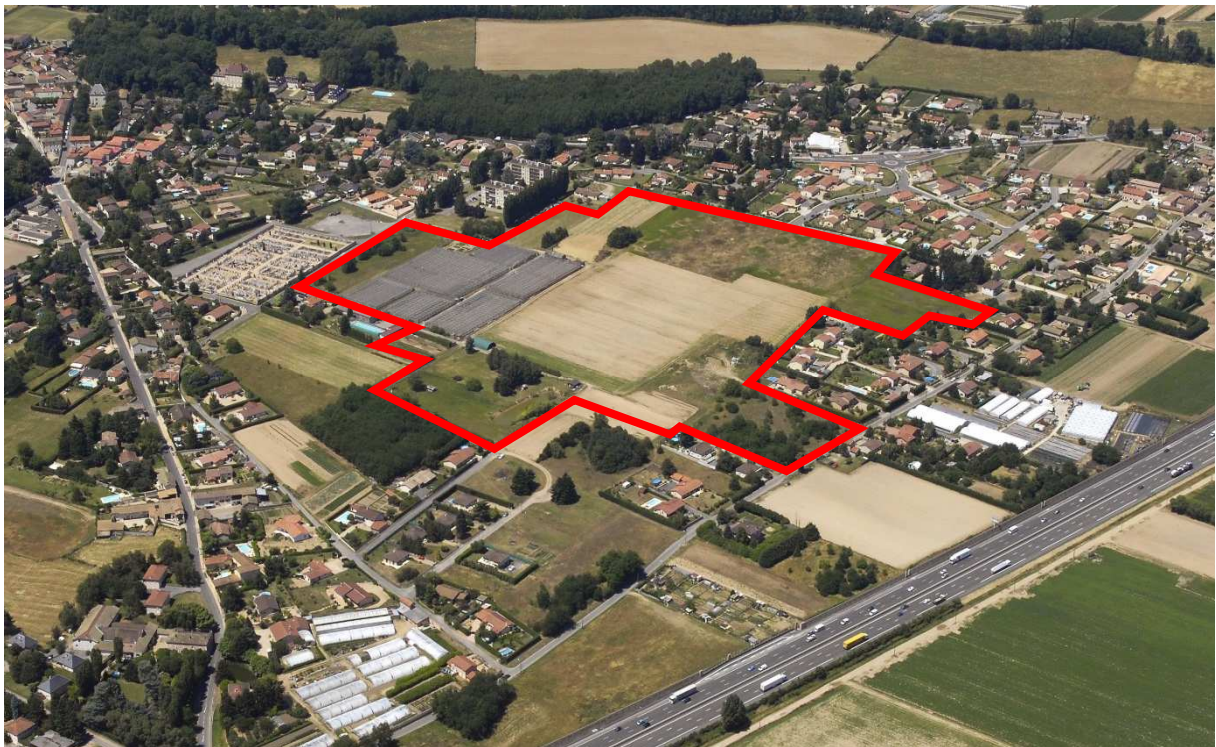
II. OAP N°1 : LE CARTELET

1 Contexte et objectifs de l'orientation d'aménagement

L'aménagement du quartier du Carcelet constitue un enjeu majeur du développement de la Commune. Afin de permettre à la Commune de mener toutes les études nécessaires quant à la mise en œuvre opérationnelle de l'aménagement du quartier, une servitude de projet au titre du L 123-2-a est prévue sur l'ensemble du périmètre de projet. 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.

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'opération sera fractionnée en plusieurs tranches dans le respect du schéma d'ensemble défini dans ces orientations d'aménagement.



A. Principes visés

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

- organiser une offre diversifiée de logements adossés 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.

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 sur une surface environ 12 ha. 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 Vallière 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 future de la zone et objectifs recherchés

La commune de Saint Georges de Reneins souhaite valoriser un secteur en continuité de la ville de plus de 12 ha, avec un souci particulier apporté à la qualité urbaine et de l'amélioration des conditions de circulation et de déplacements pour l'ensemble des habitants du quartier. Ce projet se réalisera au travers d'une opération 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 urbains 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

D. 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'ilot.

E. Orientations générales d'aménagement pour le secteur :

- 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 (épannelage 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).
- Les maisons individuelles groupées adopteront le principe de ne pas clôturer les espaces libre au droit des voiries de desserte voirie.
- Des voiries de desserte principales et secondaires accompagnées d'alignement d'arbres à créer, permettant d'agrémenter le paysage urbain des rues.
- Le principe d'une coulée verte desservant le quartier depuis la Rue Jean de la Fontaine jusqu'au « poumon vert » récréatif.

- 3 accès principaux pour desservir l'ensemble de l'opération à créer obligatoirement depuis :
 - la rue Jean de la Fontaine (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.

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. Les voies prévoiront des points de regroupement (type cache conteneur) pour faciliter la collecte des ordures ménagères;
- Création d'une noue paysagère permettant de gérer les eaux pluviales ;
- Création d'un espace paysager ouvert sur le quartier au sud de la zone de projet, permettant de gérer les eaux pluviales au travers de la valorisation de l'espace naturel autour de la mare existante ;
- Création d'un réseau hiérarchisé de liaisons douces, aménagé d'une part dans l'emprise des voiries structurantes, d'autre part en continuité de la noue paysagère aménagée en cœur d'îlot.

G. Orientations programmatiques

Programmation en termes de logements :

Création d'environ 280 logements répartis au sein de quatre secteurs différenciés :

Secteur dédié à l'habitat collectif : densité minimale de 75 log/ha et 40% de logements sociaux (environ 76 logements)

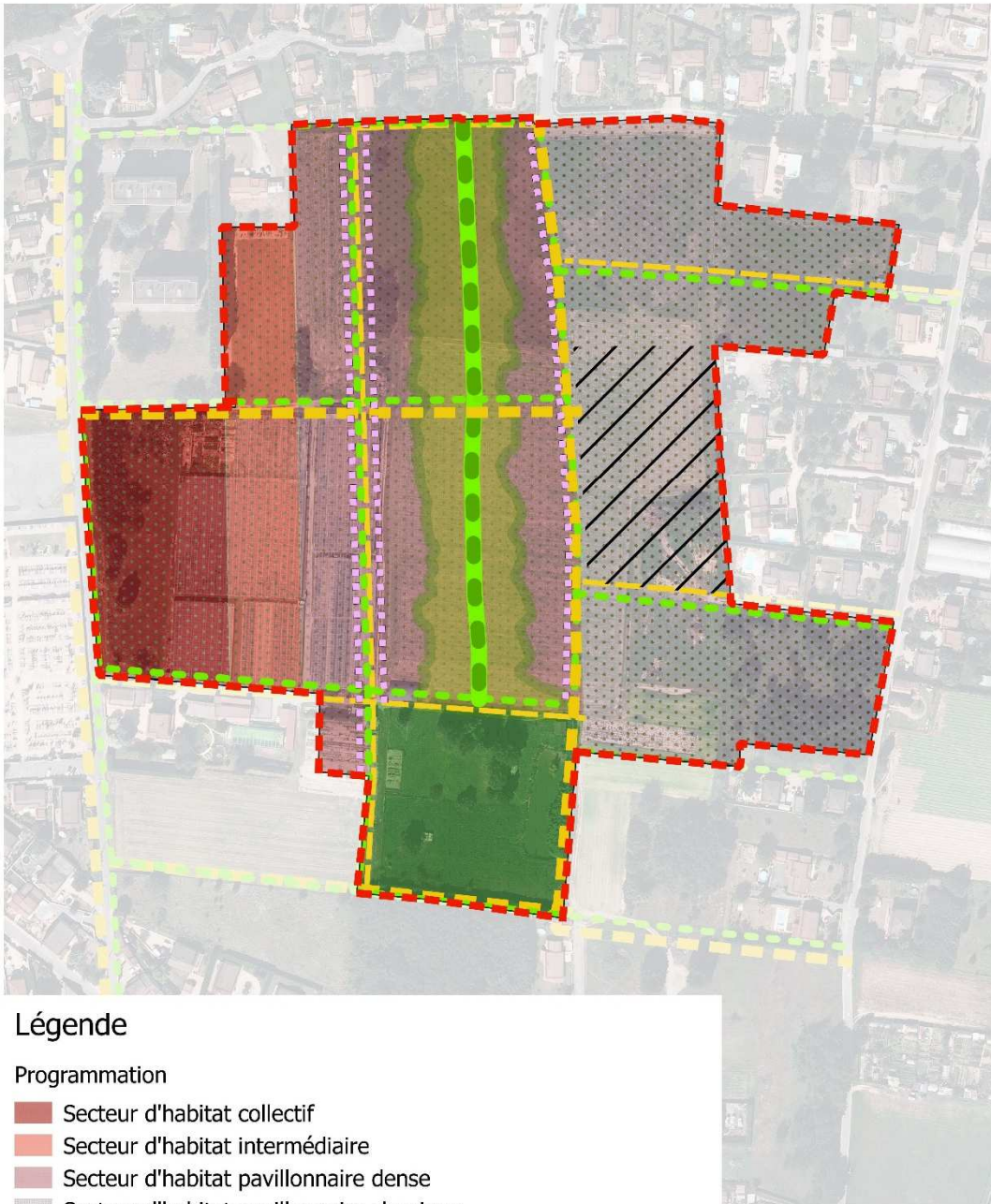
Secteur dédié à l'habitat intermédiaire : densité minimale de 60 log/ha et 40% de logements sociaux (environ 54 logements)

Secteur dédié à l'habitat individuel groupé : densité minimale de 25 log/ha et 30% de logements sociaux (environ 110 logements)

Secteur dédié à l'habitat individuel libre : densité minimale de 10 log/ha (environ 39 logements).

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.



Légende

Programmation

- Secteur d'habitat collectif
- Secteur d'habitat intermédiaire
- Secteur d'habitat pavillonnaire dense
- Secteur d'habitat pavillonnaire classique
- "Poumon vert" récréatif à valoriser
- Secteur d'architecture innovante
- Principe d'une coulée verte à créer
- Principe d'un alignement caractéristique "en front de rue" à créer

Circulation

- Trame viaire principale
- Trame viaire secondaire
- Trame principale de cheminement mode doux
- Trame secondaire de cheminement mode doux

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.

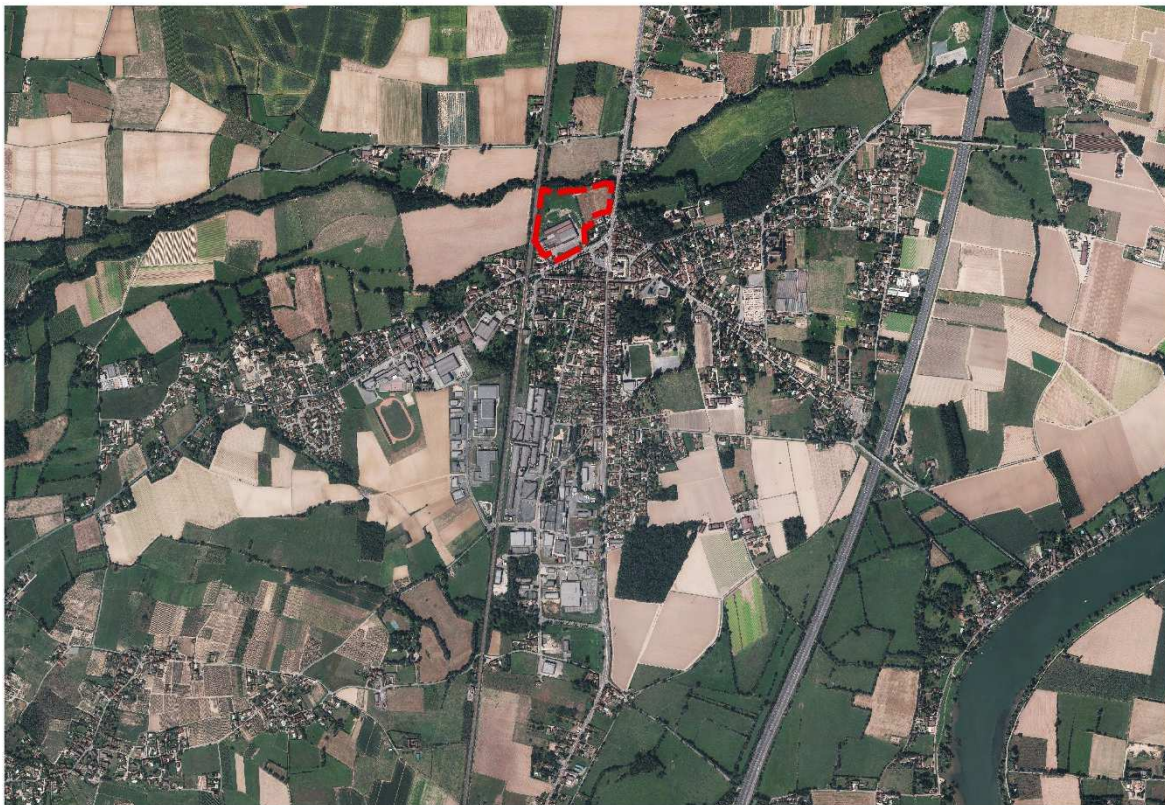
B. Situation et contexte actuel du site

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 mètres 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

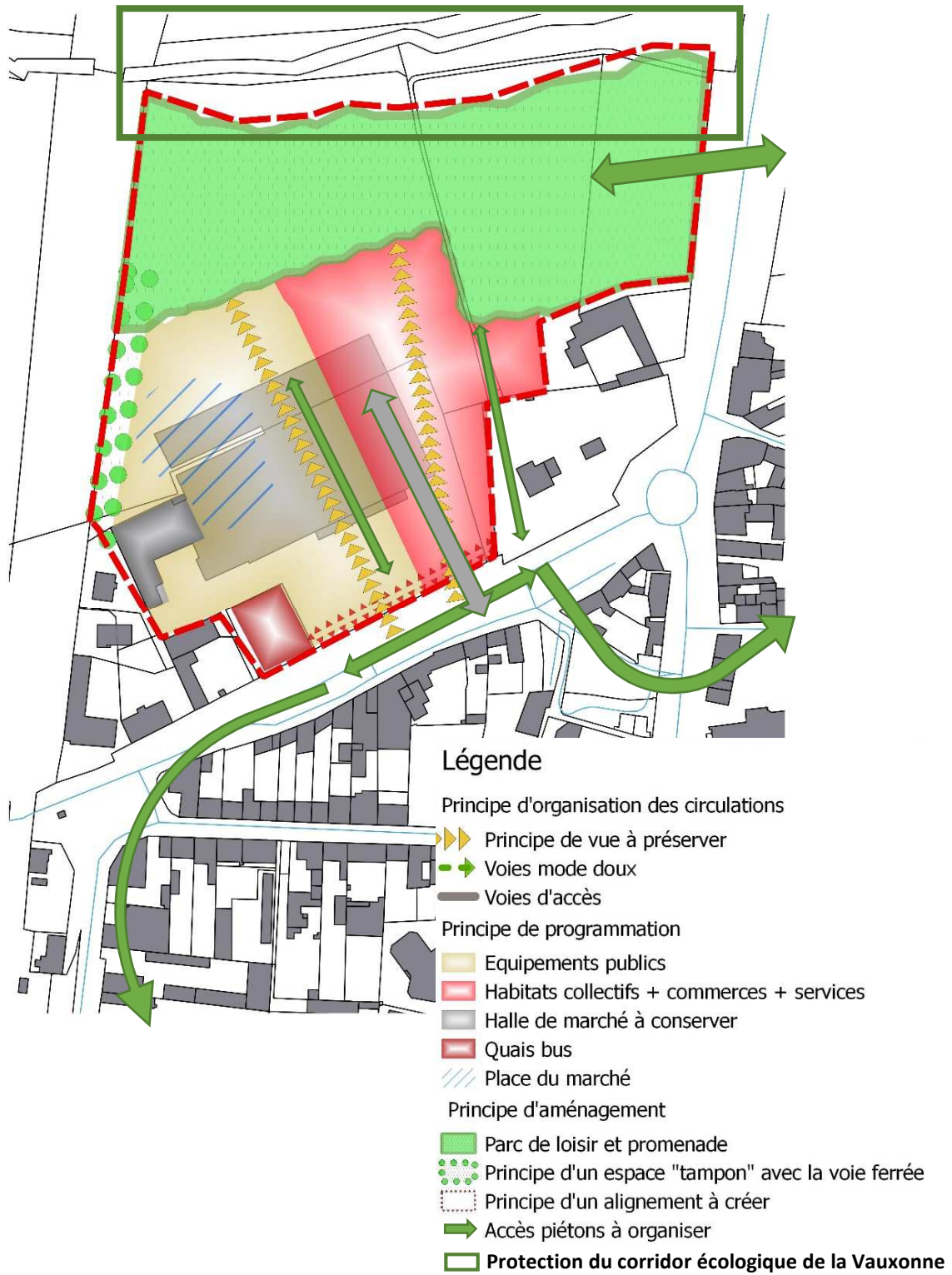
Le quartier a vocation à accueillir notamment :

- 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.

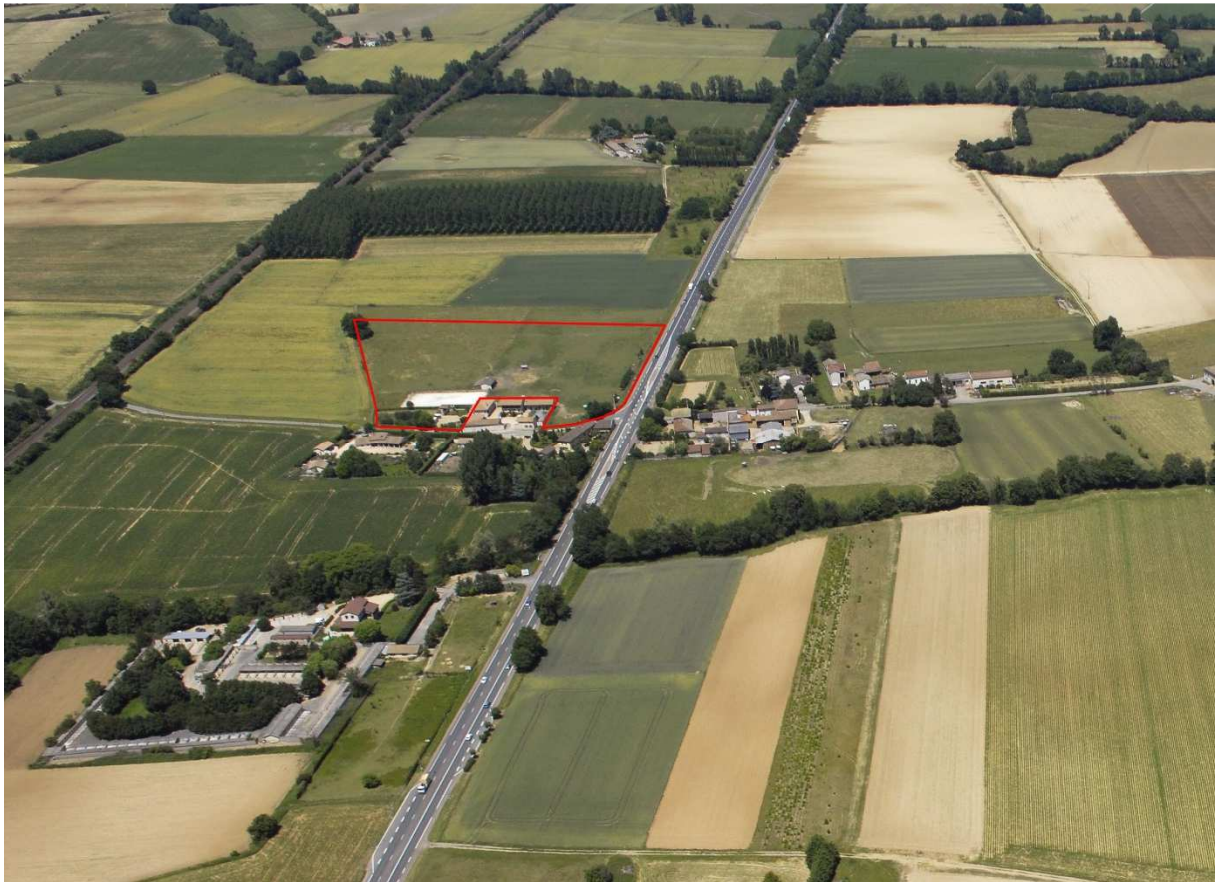
Une offre de stationnements publics sera prévue pour les équipements publics et le marché.



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 m², 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 Carlet 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.



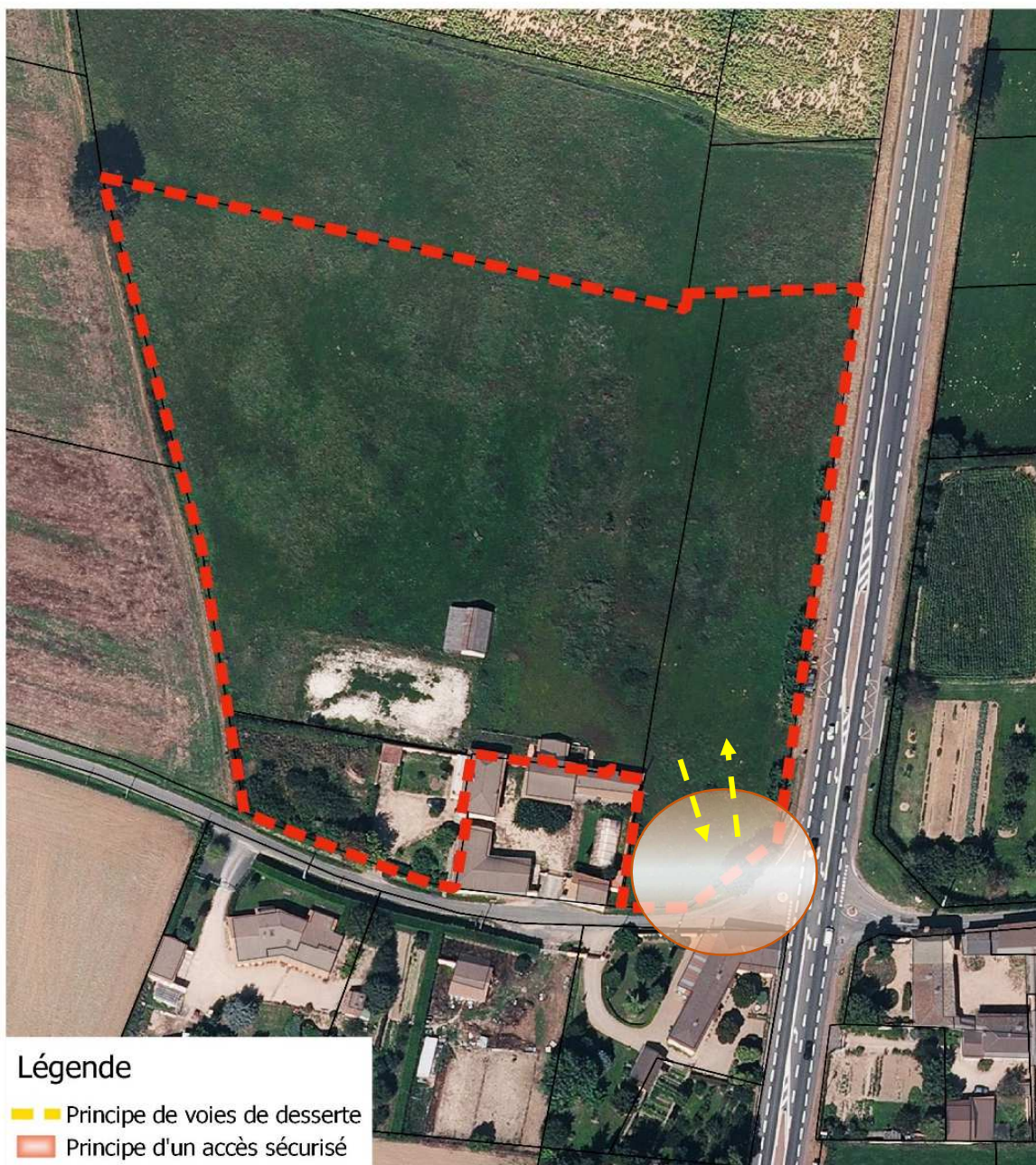
2 Principes d'aménagement et de valorisation du site

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

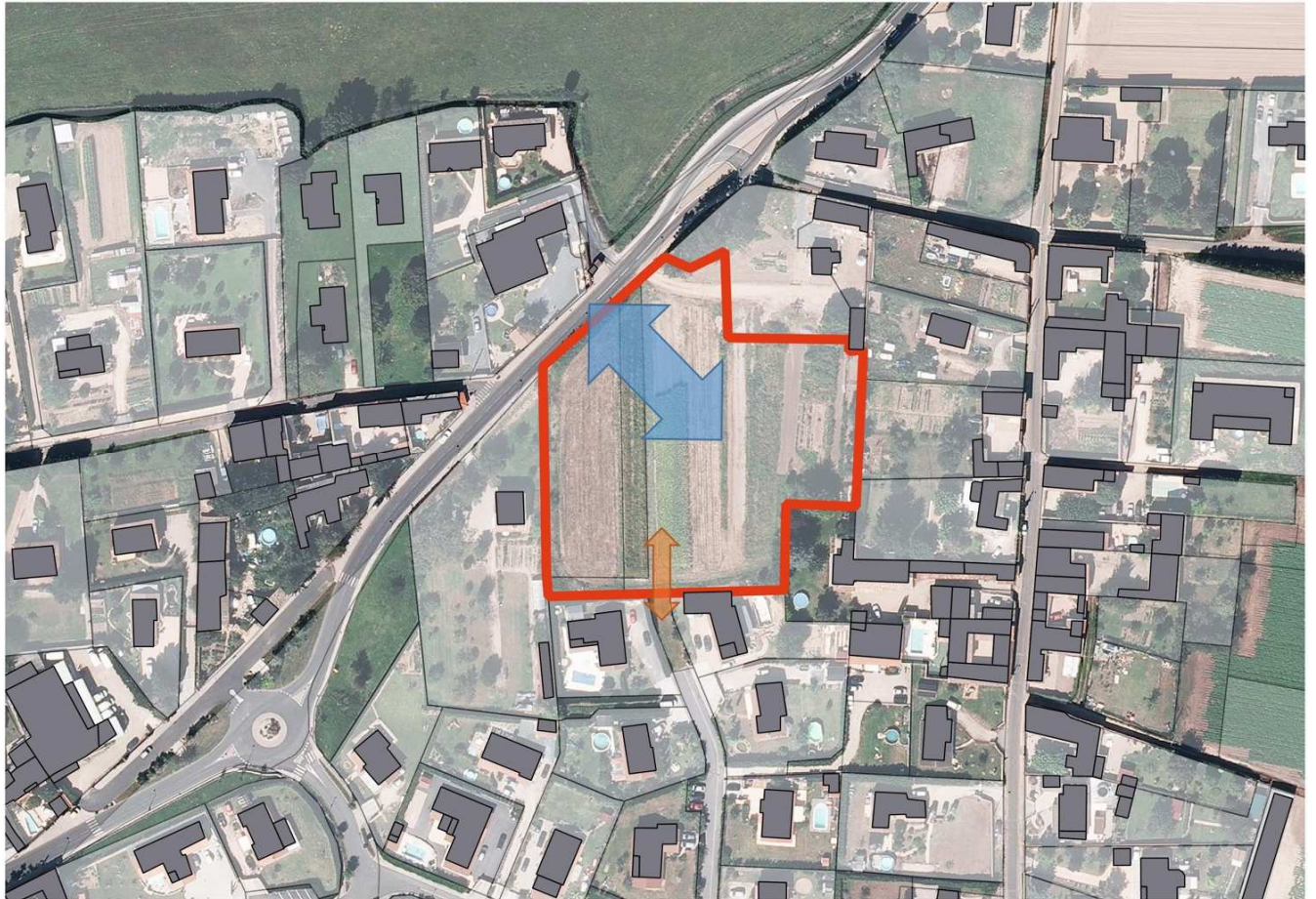
La zone de projet est située à l'est de la Commune de Saint Georges de Reneins le long de la Route du Beaujolais en direction de Montmerle sur Saône.



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.

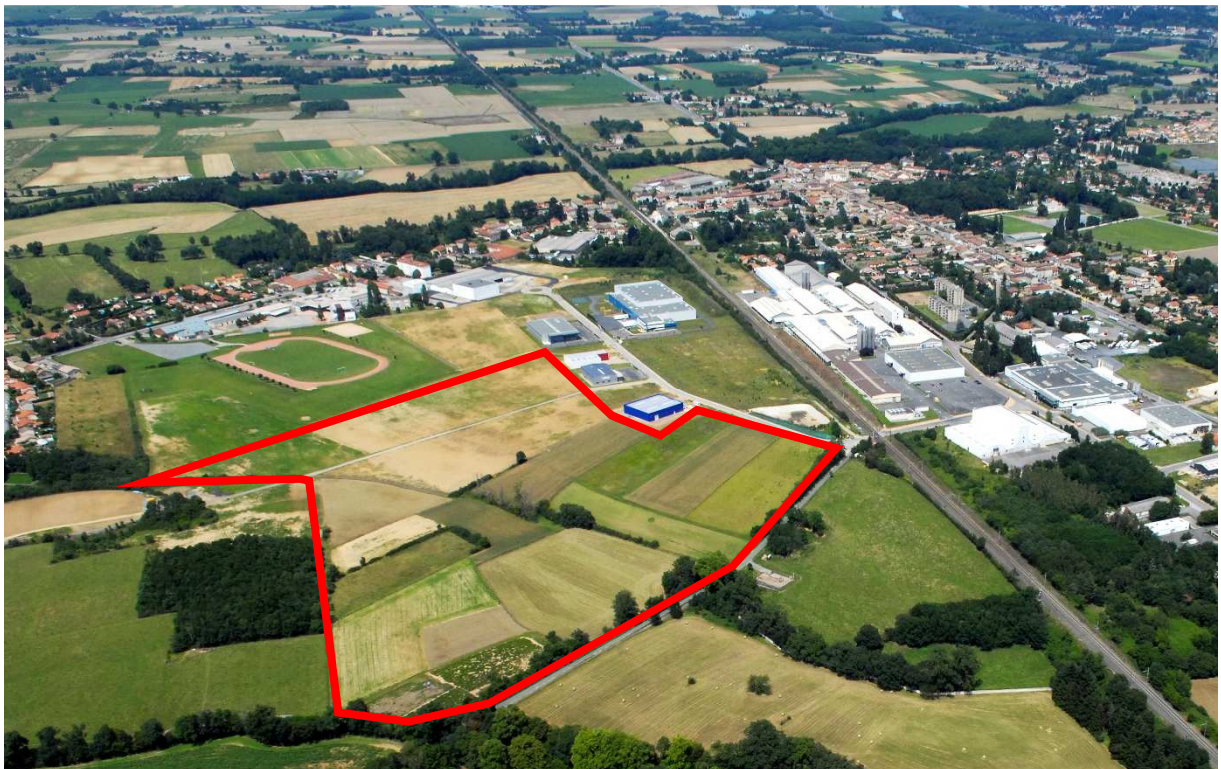


- ↔ Principe d'un accès unique à créer pour la zone
- ↔ Envisager la connexion des voiries aux voies du lotissement Le Cartelet

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 :

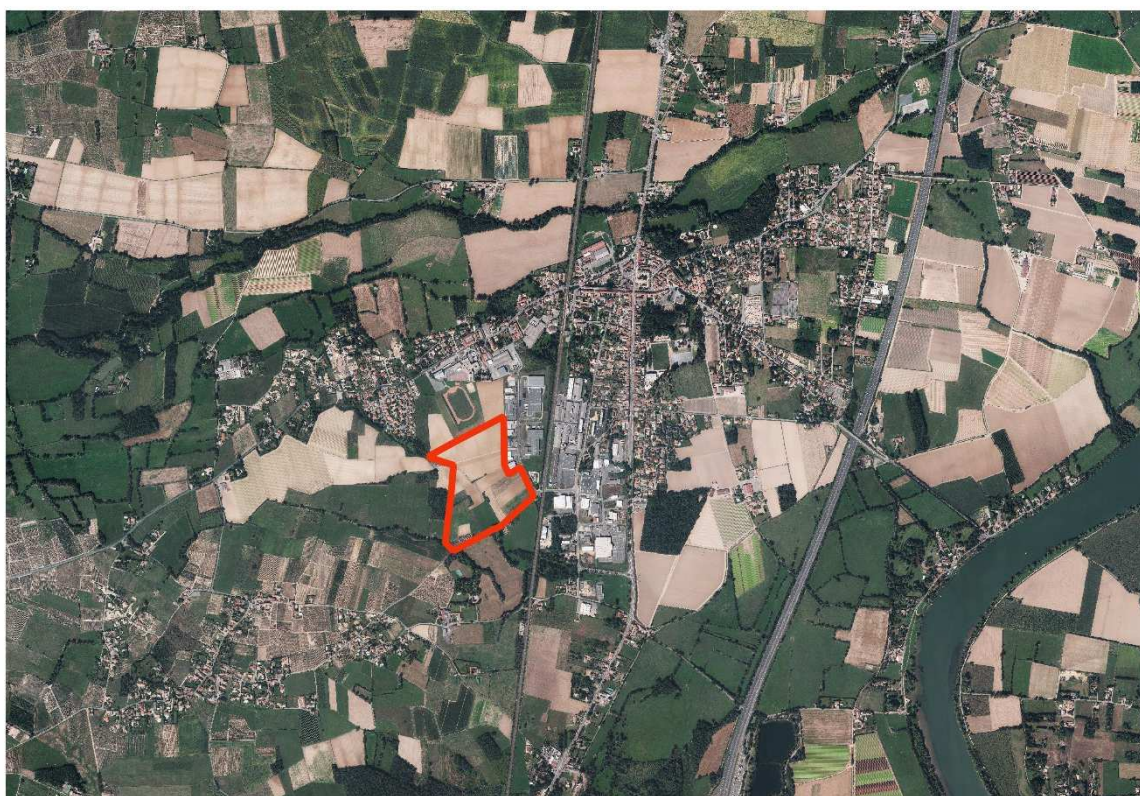
- permettre l'implantation cohérente de nouvelles activités sur la zone,
- organiser l'accès, la circulation et le stationnement dans la zone,
- prendre en compte la question du franchissement du passage à niveau 293 pour accéder à la zone,
- organiser des circulations modes doux vers la RD20 ;
- Gérer 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 Sône 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.

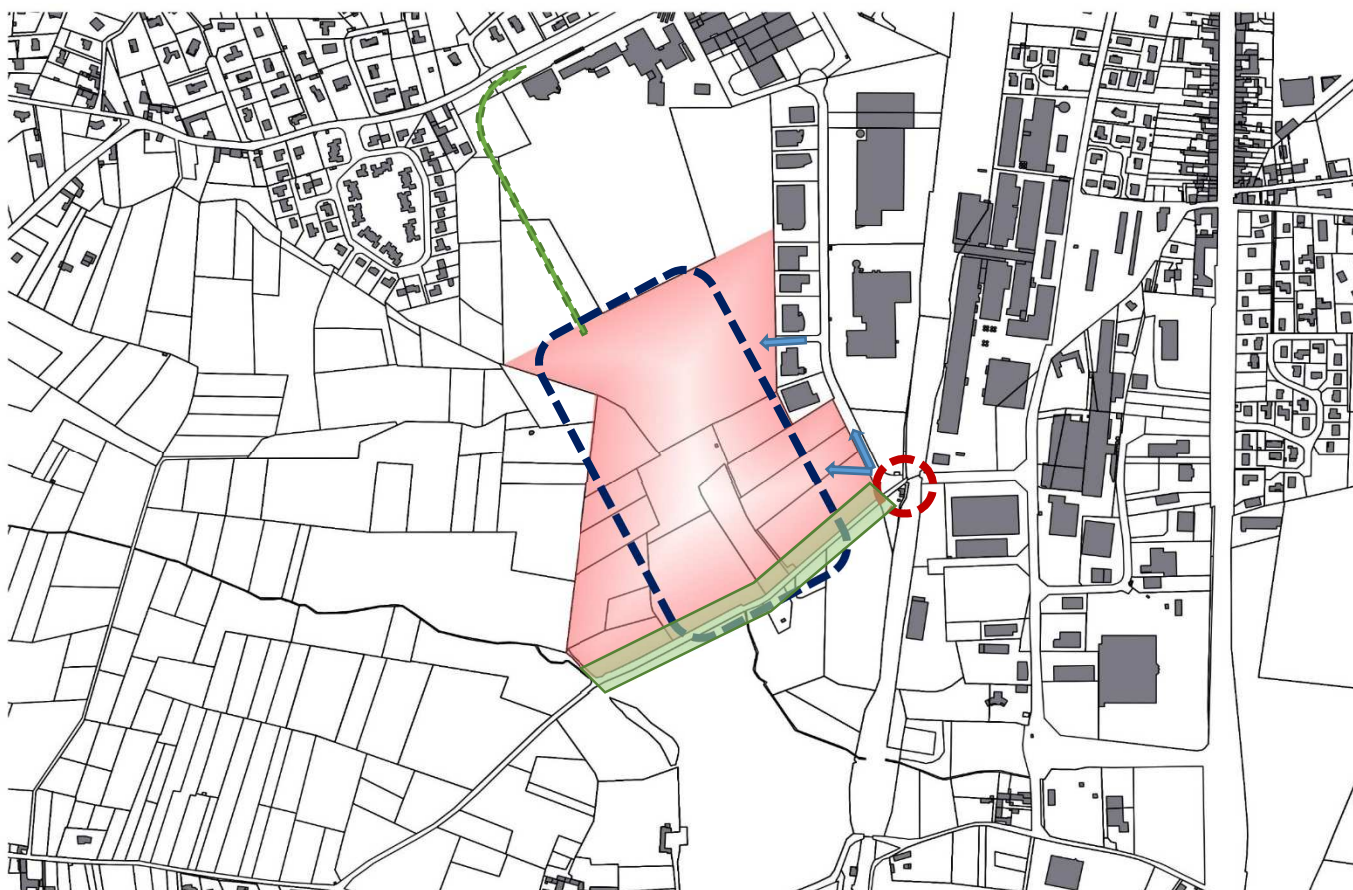
L'extension de la zone d'activités a pour objectif d'accueillir des entreprises à vocation artisanale ou industrielle.

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 :

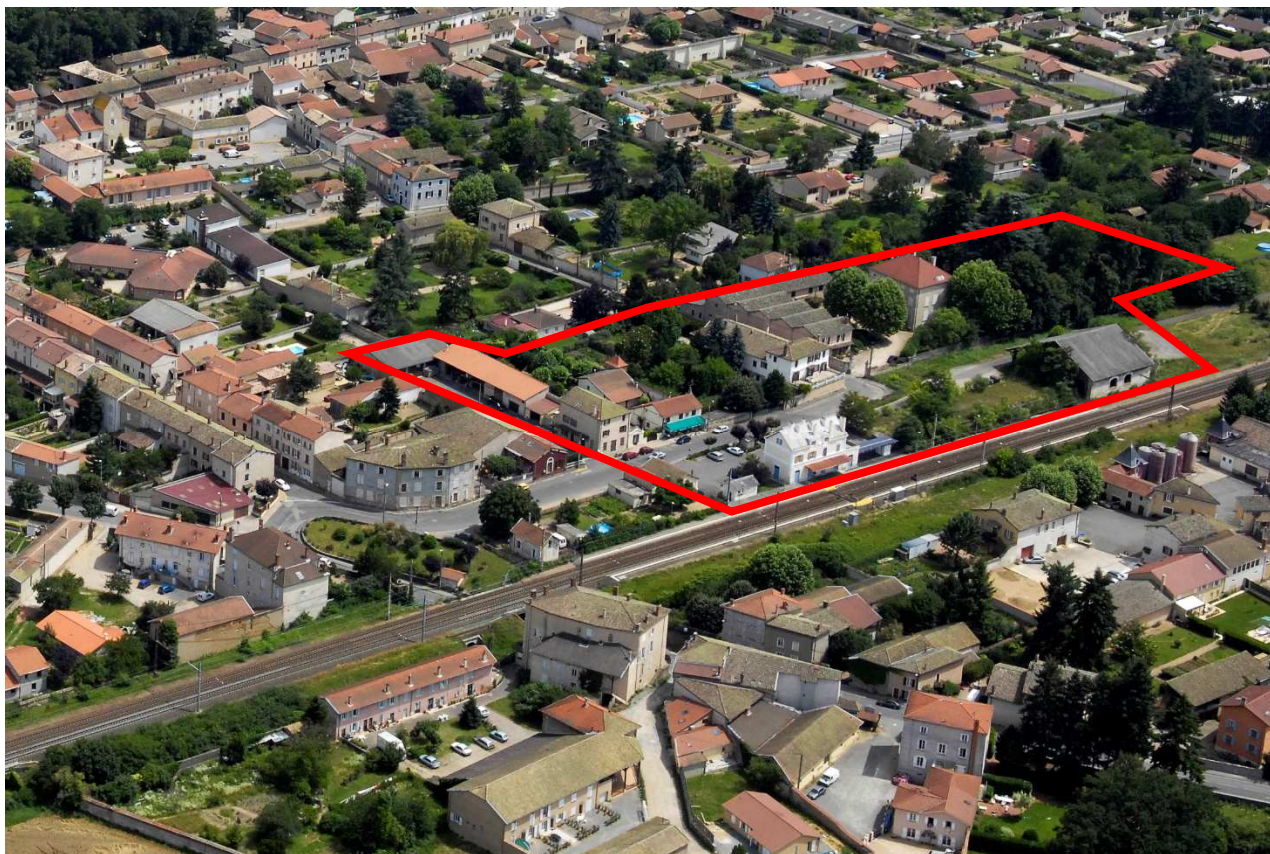
- mobilité interne à la Commune en favorisant les dessertes douces vers la gare depuis les autres quartiers ;
- mobilité externe à la Commune en organisant mieux l'utilisation de la Gare par les habitants des hameaux et Communes riveraines (accès bus et voitures).

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.



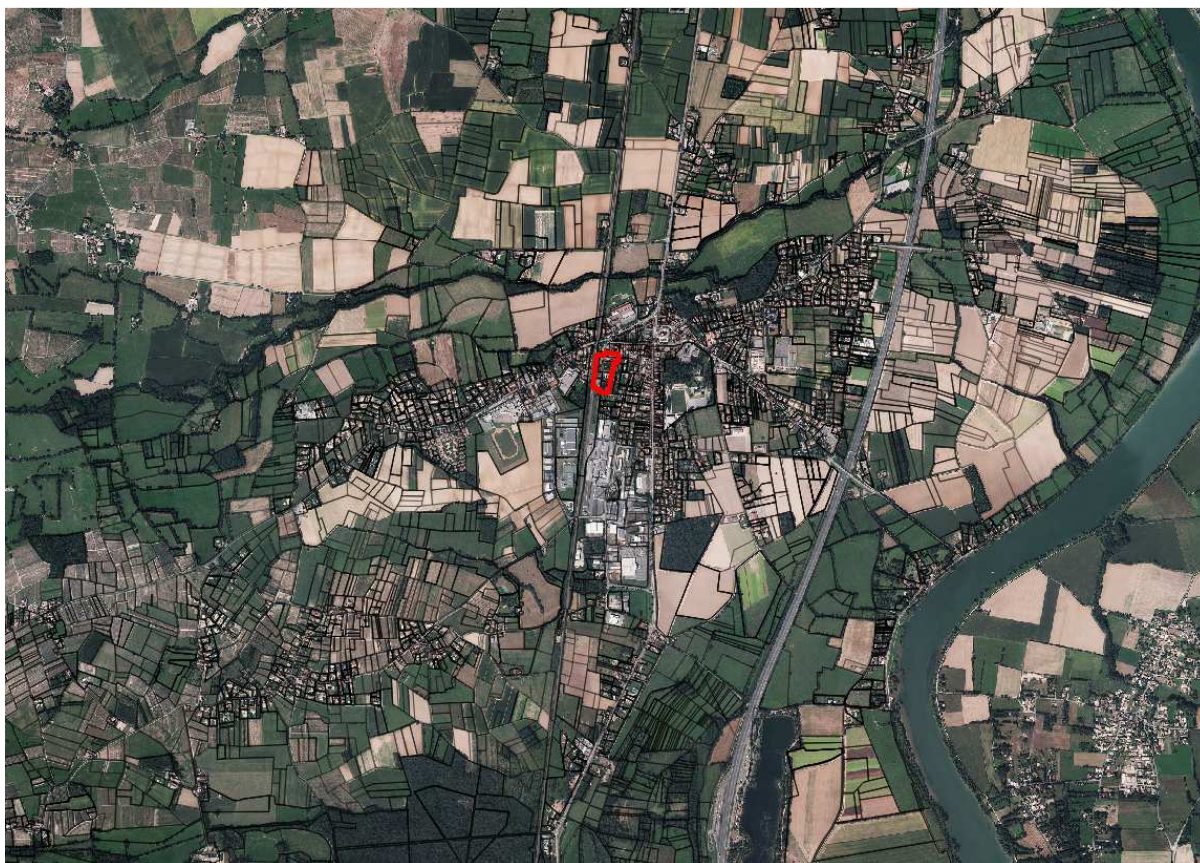
A. Principes visés

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 jeu 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.

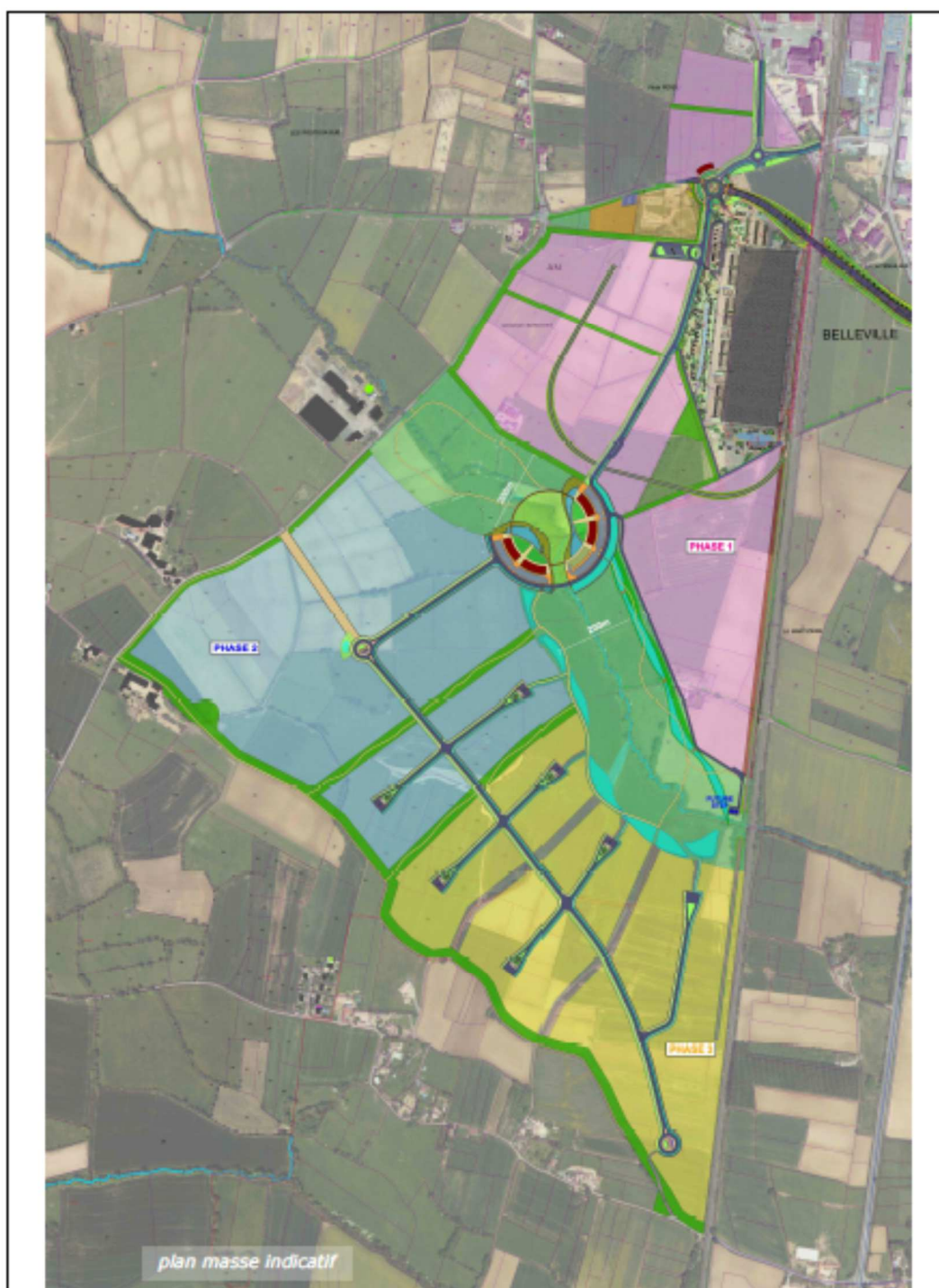
Le scénario propose de disposer à terme d'un pôle de service central au parc, limitant donc l'entrée Nord à une simple entrée fonctionnelle. L'ensemble du parc est donc organisé à partir de ce cœur de services (Restauration, hôtellerie, agences postales et bancaires, services de crèche, etc...) qui dispose 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.



CHÊNE



ÉRABLE



FRÊNE



AUBÉPINE



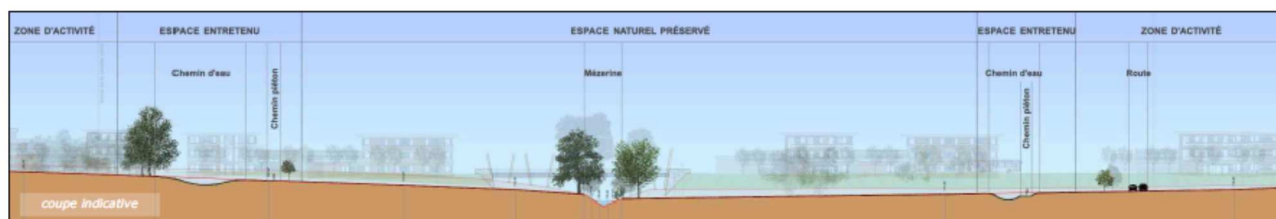
SORBIER



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.



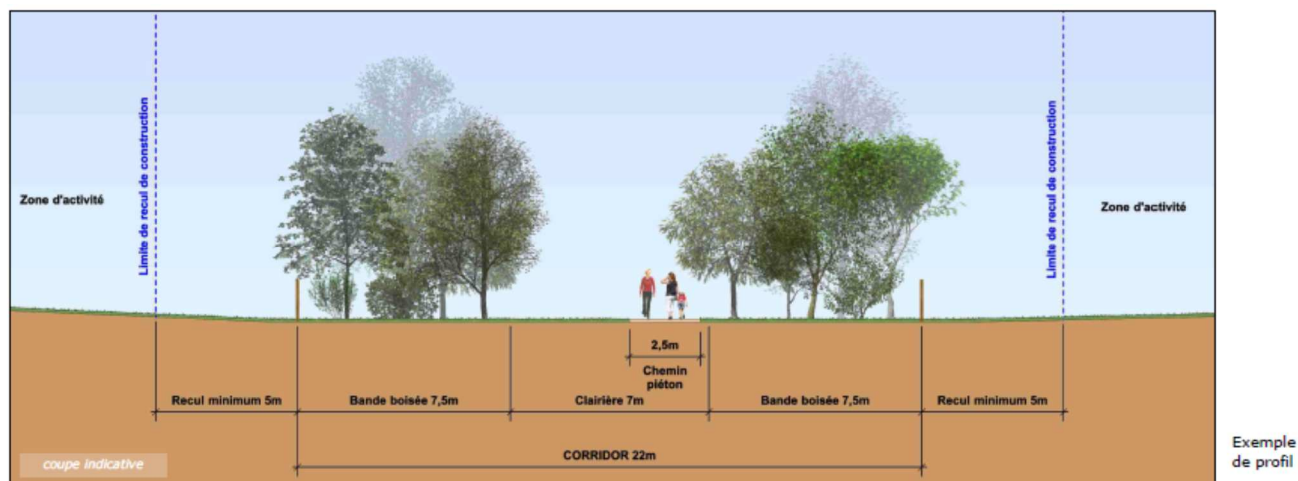
2.3. Les bandes boisées et les corridors verts

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.

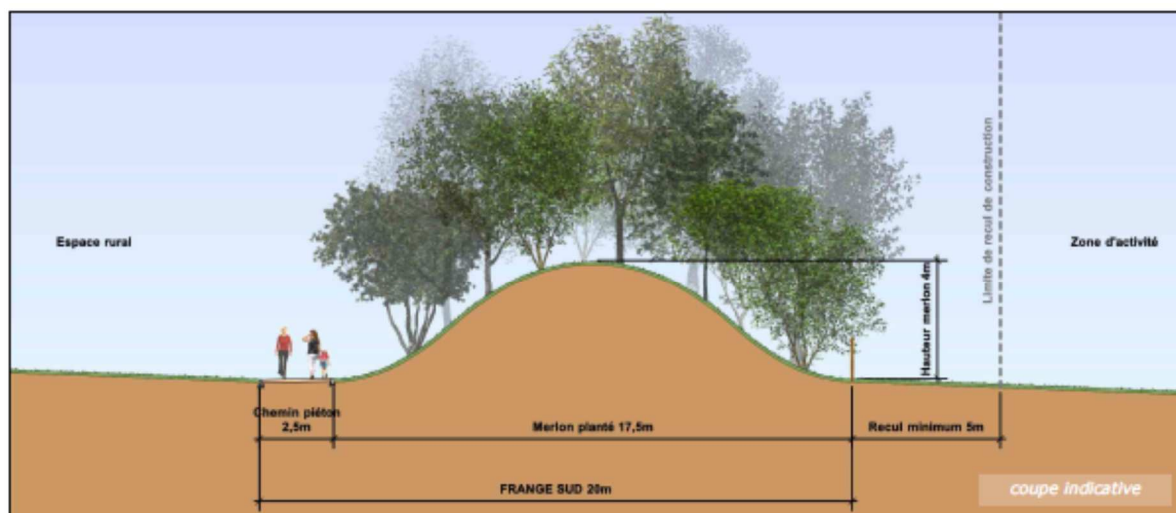


2.4. Les bandes boisées périphériques

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 cheminements 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".



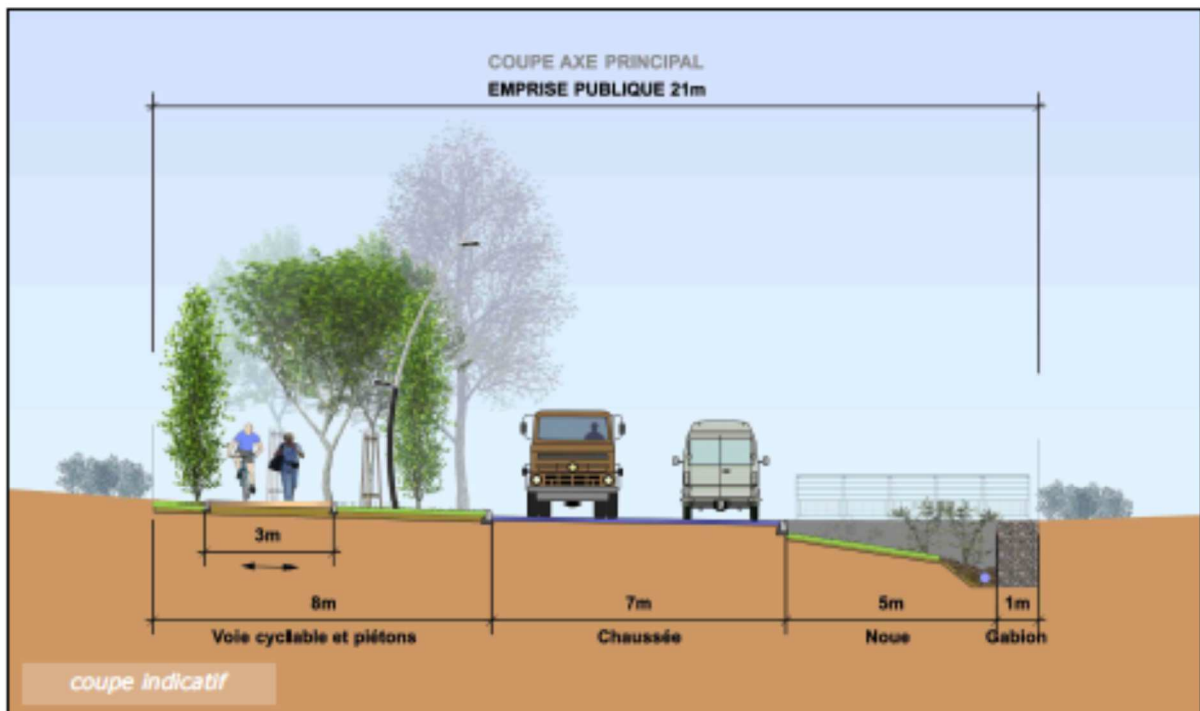
3. Prescriptions sur les espaces publics

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)

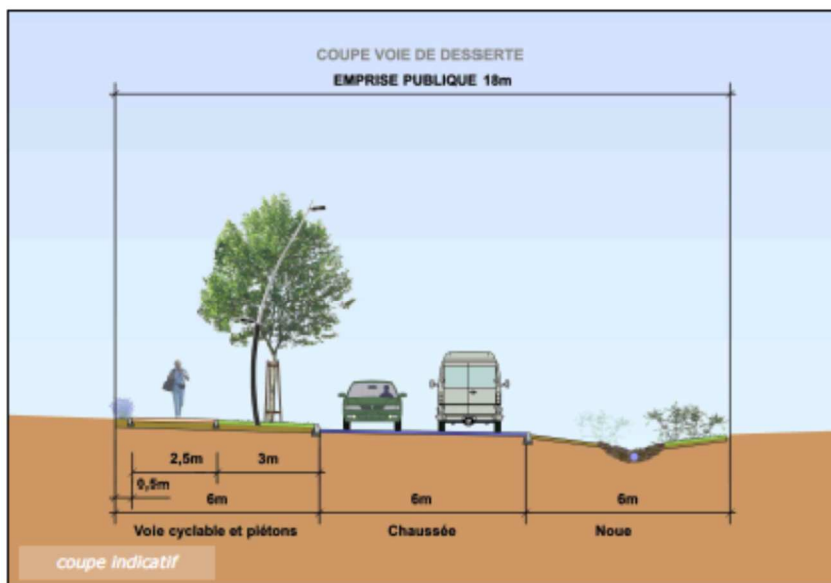


3.2. Les voiries secondaires

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).