

Commune du Rhône - 69

TERNAY



PLAN LOCAL D'URBANISME



2 – LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Révision prescrite le :	12 Avril 2010
Arrêtée le :	26 Juin 2012
Approuvée le :	11 Juin 2013
Exécutoire à compter du:	



La loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 Décembre 2000 a dressé un constat critique sur l'aménagement des territoires de ces cinquante dernières années : étalement urbain, ségrégations sociales et spatiales, augmentation des besoins en déplacement, imperméabilisation trop importante des sols, pollutions...

La Loi issue du Grenelle 2 de l'environnement vise à renforcer depuis le 13 janvier 2011, les dispositifs déjà mis en œuvre.

Institués pour pallier les carences en matière de prise en compte de l'environnement, les Plans Locaux d'Urbanisme ne sont plus seulement des documents de gestion de l'occupation des sols, mais des outils porteurs de projets. L'article R.123-3 du Code de l'urbanisme précise que le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain, de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Les principes à respecter

Le dispositif législatif impose aujourd'hui **quatre grands principes** à prendre en compte dans les différents documents de planification que sont les Schémas Directeurs de Gestion de l'Eau (S.D.A.G.E.), Schémas de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.), les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) ou les P.L.H. (Programme Local de l'Habitat) :

- **L'équilibre** entre un développement urbain maîtrisé, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles, forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, en respectant les objectifs d'un développement durable.
- **La diversité** des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat, en prenant en compte en particulier les besoins présents et futurs en matière de logements, d'activités économiques ou d'équipements afin de limiter les déplacements dans l'intérêt général.
- **L'utilisation économe des espaces** naturels, urbains, périurbains ou ruraux, en maîtrisant les besoins en déplacement, la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et des écosystèmes, la sauvegarde du patrimoine bâti et des paysages, la prise en compte des risques naturels et technologiques, la réduction des nuisances et pollutions de toutes natures.
- **L'harmonisation** par les collectivités publiques de leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace, dans le respect réciproque de leur autonomie.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme est l'occasion pour **la commune de Ternay** de penser l'aménagement de son territoire dans une **gestion économe des espaces et le respect de l'environnement** ;

Il s'agit là d'une approche basée sur la **reconnaissance des qualités, des pressions et des potentialités** du territoire.

Les orientations élaborées dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D.) se déclinent de la manière suivante :

- 1 – Préserver** l'identité du cadre bâti et la qualité de vie
- 2 – Maîtriser** l'urbanisation et **diversifier** l'offre en logement
- 3 – Préserver et valoriser** les paysages et les espaces agro naturels
- 4 – Favoriser** un fonctionnement équilibré du territoire

1 – Préserver l'identité du cadre bâti et la qualité de vie

Le Contexte



Le centre ancien et ses abords

La **commune de Ternay** est située sur la rive gauche de la Vallée du Rhône, à environ **15 kilomètres** de Lyon et de Vienne et **5 kilomètres** de Givors.

Adossé à la côtière, cette situation privilégiée a permis au territoire de se développer, d'abord au moyen âge puis au milieu du XIX^e siècle, suivant une **structure urbaine multipolaire**, le long de la Rue de Villeneuve et autour des anciens sites agricoles (La Chaîne, Clos Buyat, Morze, Lardelière, ...).

Il demeure en centre bourg et ses abords une unité **architecturale et urbaine forte**, autour du Château de la Porte, l'église, le Prieuré et les ruelles, de part et d'autre de la **Grande Rue** (hauteur RDC+1+Combles, couleurs, matériaux, alignements, ...).

Mais depuis le XX^e siècle, le territoire est devenu un **carrefour pour les infrastructures lourdes** de transport, comme les autoroutes A7, A46, A47 et le chemin de fer. Ces réseaux lui ont fait perdre peu à peu tout contact au fleuve.

Le territoire a subi durant les dernières décennies un **étalement de l'urbanisation sans précédent**, lié au desserrement l'agglomération lyonnaise. Ce développement, fort consommateur d'espace, s'est fait essentiellement sous la forme de zones d'habitat pavillonnaire (Buyat, Crapon, Villeneuve, Au Plat, Chassagne, Lardelière, Fleuvieu, ...), renforcé par les implantations de pôles d'activités économiques (site CNR, ZA de Chassagne, Gravignan, Sarrasinières, Charnevoiz, Grange Martin...).

Si cette urbanisation a répondu à des besoins spécifiques, **sociaux** en matière d'équipement et de logement, **économiques** pour les zones d'activités, elle n'a pas permis de renforcer localement les **fonctions de centralité** du bourg et conforter d'une manière homogène, les différents quartiers en tant que **pôles de proximité**.

Il ressort aujourd'hui, un **centre bourg engorgé** par les problèmes d'accès et de stationnement, lié à une structure urbaine ancienne peu adaptée à l'afflux de véhicules.

Les enjeux

Ternay est aujourd'hui dans une **période charnière** où il apparaît primordial de **reconsidérer** la centralité au sens large, dans ses rapports fonctionnels et identitaires, entre le centre ancien, ses abords immédiats et les différents quartiers.

Des choix doivent être effectués en vue de **développer** une offre de services et de commerces sur l'ensemble du territoire (pôle médical, personnes âgées, accueil touristique...).

C'est une action qui doit permettre de desserrer le fonctionnement du centre bourg, tout en préservant son identité bâtie.

Elle doit aussi viser à améliorer la gestion des accès et du stationnement sur les sites sensibles: Place de l'église, Avenue des Pierres, impasse du village...

Les orientations à mettre en œuvre dans le PLU

Après l'étalement urbain et la réalisation de zones monofonctionnelles, il s'agit **d'assurer un recentrage à proximité du centre bourg des fonctions résidentielles et d'animation** de la commune (équipements, commerces, services...).

Il s'agit ici de **s'appuyer sur la structure urbaine** existante.

Ce travail repose sur **la préservation des qualités urbaines et architecturales** du bourg et, dans le même temps, assurer **un meilleur contrôle** de l'urbanisation périphérique :

- **Réaffirmer** le rôle central et la fonction d'animation du cœur de village, en améliorant par une politique d'emplacements réservés, **les conditions d'accès et d'accueil** aux services et commerces de proximité.
- **S'appuyer** sur la structure urbaine qui joue un rôle identitaire et fonctionnel. Trois axes peuvent être privilégiés :
 - Le premier est **historique et identitaire**. Il s'agit de l'axe de la Grande Rue - Rue de Villeneuve pour lequel les principes d'urbanisation devront respecter et conforter la structure ancienne.
 - Le second **propose de requalifier** la route Neuve – Avenue des Pierres comme une véritable entrée de ville et un prolongement de la centralité, en accord avec le fonctionnement local (accès, stationnement, trottoir, ...).
 - Le troisième est **structurant** avec l'Avenue de Chassagne et la rue de Morze, pour les fonctions de la commune (parc des sports, maison de retraite, parc de Chassagne, ZA de Chassagne, ...) et les décennies à venir.

Plus particulièrement, ces axes devront développer une forme urbaine, en harmonie avec son caractère villageois (continuités bâties reliées à l'habitat traditionnel) et adaptée aux contraintes contemporaines (densité, stationnement, accès aux services, emplois de proximité, ...).

- **Elaborer** des orientations d'aménagement et de programmation sur le cœur de village, en intégrant les questions d'entrée de ville, d'équipement, d'accès et de diversification de l'offre de logements. Dans ce cadre, le devenir du foyer rural ou de la station service, peut être considéré comme des « leviers » pour un réaménagement de la centralité.
- **Proposer** des prescriptions architecturales et urbaines dans le respect des morphologies et densités existantes (alignement, maintien des cœurs d'îlot, palette de couleurs des façades ...), en limitant l'imperméabilisation des sols.
Un Cahier d'Accompagnement Architectural Urbain et Paysager pourra préconiser des mesures qualitatives pour les constructions : gestion des équipements, Pompe à Chaleur, production des énergies renouvelables, couleurs, ...
- **Favoriser l'implantation** des constructions nouvelles sur les secteurs déjà urbanisés et équipés, notamment proche du centre bourg ou des transports en commun.
- **Réaliser un inventaire du patrimoine bâti à préserver** au titre du L123-1-7. (Granges, puits, bâtisses, ...) et élaborer des mesures visant à protéger ses caractéristiques originelles.
Un rapprochement avec la Communauté de Communes et les représentants agricoles pourrait permettre d'assurer de nouveaux usages en rapport avec l'activité touristique (gîtes, refuges, expositions, ...) et développer des aides incitatives pour l'entretien.

2 – Maîtriser l'urbanisation et **diversifier** l'offre en logement

Le Contexte



La population est évaluée **en 2010 à 5 380 habitants**, contre **5 031** au dernier recensement de 2007.

Le territoire est soumis au desserrement de l'agglomération lyonnaise, ainsi qu'au phénomène de périurbanisation.

Avec un taux d'évolution annuel de **1,80 %**, **soit environ 32 logt/an**, **3 fois supérieur** à celui de la France et plus de **2 fois supérieur** à celui du Rhône, cette croissance démographique exerce une pression sur les **équipements publics** et les infrastructures de transport.

Ce rythme apparaît plus fort que la capacité de la commune à s'adapter aux contraintes générées : diversification de l'offre de logements, augmentation du trafic et des déplacements, besoins en scolaires,

équipements

La construction des dernières décennies s'est principalement orientée vers **l'habitat pavillonnaire** (83,7 % du parc), de grande taille (82,5 % de T4 et +) et en accession à la propriété (76,2 % de propriétaire contre 58 % en France).

L'offre de logement **ne permet pas de couvrir les besoins** du **parcours résidentiel** et de répondre aux demandes de **populations spécifiques**, **les personnes seules ou les jeunes ménages**, avec ou sans enfant ou en première décohabitation.

La commune est assujettie à un taux minimum de 20% au titre de la mixité sociale et possède un déficit estimé à **215 unités** pour ce type de logement.

Pour cette raison, la **DTA**, le **SCOT de l'agglomération lyonnaise** définissent des prescriptions en matière d'habitat et de peuplement, visant à la fois à **ne pas étendre les zones urbaines**, **densifier** mais aussi **diversifier l'offre de logements**.

Le PLH de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon fixe un taux de 30% de logements abordables (68 logements) à réaliser dans la période de 2009 à 2014 avec une répartition de 10 PLS, 44 PLUS et 14 PLAI

Ternay ne fait pas partie des zones prioritaires à l'échelle du SCOT au profit des pôles mieux équipés, Saint Symphorien d'Ozon, Sérézin-du-Rhône, mais surtout de Vénissieux à l'échelle du secteur Sud (SCOT) et de la DTA.

En outre, **l'apport mono catégoriel de la population**, et un **fort taux d'évolution** de la population, basé sur l'accession en maison individuelle, génèrent une forte consommation d'espace, incompatible dans la durée avec **un renouvellement de la population** et un fonctionnement équilibré des équipements publics, scolaires notamment.

En matière de densité, il est demandé un rapport minimum de **15 à 20 logements/hectare** pour les zones d'extension urbaines. Les zones urbaines du POS actuel possèdent une capacité brute de **885 à 1 032 logements**.

Pour les réalisations en « dent creuse », c'est-à-dire dans le tissu urbain existant, il est demandé un rapport minimum de **30 à 35 logements/hectare**. Les zones à urbaniser possèdent une capacité brute de **90 à 120 logements**.

Ces rapports révèlent une très forte capacité résiduelle du tissu urbain de Ternay, avec des grandes parcelles, qui avec un potentiel de **975 à 1232 logements**, représente environ entre **30 ans et 39 ans de capacité**, par rapport au rythme actuel.

Les enjeux

En considérant que chaque **construction nouvelle en accession accentue le déficit** en locatif aidé, il s'agira de **définir un taux** de construction annuel et une **diversification** des logements sous forme d'écoquartier ou spécifiques (de type T2, T3, logements-foyer pour les personnes âgées de type CRIAS, ou pour les jeunes ménages, ...) permettant de ne pas accentuer le retard en la matière.

La forte capacité résiduelle du tissu urbain nous invite à planifier et établir **une hiérarchie entre les différents secteurs** potentiels : chemin de Ravareil, chemin du Crapon, derrière le cimetière et en face, ancienne caserne, derrière le bassin de pêche, le long de la Rd 150, Buyat ...
Mais aussi contrôler à la parcelle les futures réalisations, par des règles précises.

Les orientations à mettre en œuvre dans le PLU

La **maîtrise de l'évolution de la population** et la diversification de l'offre de logements passe par **une redéfinition de l'offre foncière sur la commune, dans le temps du PLU** et par **une réflexion prospective et stratégique** sur les axes futurs du développement de l'urbanisation, en rapport à la centralité ; C'est-à-dire **renforcer** la mixité fonctionnelle et les proximités pour soutenir le maintien des commerces, des services et le développement de l'emploi.

Pour cela, il s'agira de :

- **Redéfinir les limites urbanisables de la commune**, en fonction des prescriptions du S.C.O.T, du P.L.H. (objectifs de densité, capacité constructible, mixité sociale...) et une politique de développement des transports en commun (Bus, rail, Covoiturage, navette, ...).
- **Organiser les capacités** d'accueil en logement et service dans le **cœur de village** et **« en dent creuse » pour limiter l'expansion urbaine**.
Il s'agit d'optimiser les potentiels fonciers existants à la fois par le renouvellement du tissu urbain et par la **maîtrise des capacités** existantes en foncier nu.
Ainsi le développement des quartiers périphériques, c'est-à-dire situés hors des lignes de transport en commun, pourra être limité.
Ces quartiers seront gérés dans leur enveloppe urbaine actuelle (Buyat, la gare, Deves, ...) et les anciennes zones NA revues en fonction de la capacité constructible.
- **Renouveler** les formes urbaines, pour limiter les consommations foncières, en produisant un habitat plus compact (intermédiaire, petit collectif, maisons accolées), selon le principe d'une « densité qualitative » adaptée à l'échelle de la commune.

Dans cette logique, il s'agira d'élaborer dans les secteurs anciens notamment ou les zones d'extension urbaines, des règles d'implantation permettant de gérer la densification du bâti et la qualité architecturale contemporaine (principe d'alignement, hauteur à RDC + 2 + combles maximum, CES végétal, ...)

- **Localiser le développement** résidentiel en fonction des axes fonctionnels et identitaires de la commune (Route Neuve, Morze, Chassagne, ..). Pour cela il s'agira de tenir compte **des contraintes du territoire** en matière de réseaux, de stationnement, de déplacement, de desserte en transport en commun, de risque d'inondation, de risques géologiques, de préservation des qualités écologiques et paysagères de la commune.

- **Maîtriser** dans le temps le développement résidentiel et le renforcement de l'activité par l'élaboration d'orientations d'aménagement et de programmation sur les secteurs à enjeux, notamment sur le centre bourg, la route neuve, ..., permettant de gérer la densité du bâti, la qualité architecturale, la proximité des commerces et services, le stationnement, les modes de déplacements doux (piétons, cycles,...).

Les secteurs à enjeux pourront bénéficier d'un zonage AU et de servitudes visant à contrôler la qualité des réalisations.

- **Diversifier** l'offre résidentielle qui, outre le secteur locatif, passe par la production d'une offre complémentaire au pavillonnaire : accession sociale, logement intermédiaire sur les petites parcelles plus accessibles.

Des servitudes de mixité sociale sont établies sur l'ensemble **des zones U et AU du PLU** au titre du L123-1 (16^E) ou du L123-2- b notamment, **pour favoriser** une diversification de l'offre de logements (personnes âgées, jeunes ménages,...).

Un taux minimum de 1/3 des logements est demandé en locatif aidé (PLS, PLUS ou PLAI), à partir de **3 logements** créés ou 300 m² de SDP.

En application de **l'article R123-10-1 du Code de l'urbanisme**, les règles du PLU s'appliquent pour toute opération d'aménagement ou de construction (lotissement, permis de construction valant division ...) à chaque terrain issu de la division.

Dans l'attente de l'approbation du PLU, le sursis à statuer sera appliqué chaque fois que le projet ne respecte pas ce taux minimum sur l'ensemble des zones U, NAb, NAc, NAba et NB du POS, de manière à **ne pas aggraver le manque** en la matière.

La collectivité se réserve la possibilité d'utiliser le Droit de Préemption Urbain pour elle-même ou un opérateur, afin d'assurer la réalisation du programme de construction ainsi défini.

- **Reconvertir et réhabiliter** des sites et des bâtiments vacants dans une logique de renforcement de la centralité (l'ancienne caserne, le foyer rural, l'ancienne déchetterie, ...)

- **Intégrer la qualité environnementale** des constructions et des aménagements notamment :

- Sur le plan énergétique, en favorisant les constructions passives : orientation et compacité du bâti,
- Par une qualité du confort climatique : limitation de la minéralisation et de l'imperméabilisation des espaces construits ou aménagés,
- Par le respect des milieux dans les modes d'assainissement,
- Par une gestion des eaux pluviales au plus près du cycle de l'eau et un débit de rejet limité à la parcelle.

Dans le cas d'extension de zones urbaines, il s'agira de procéder à **une évaluation environnementale** suivant les préconisations du SCOT, afin de vérifier systématiquement l'adéquation des aménagements avec la sensibilité écologique et paysagère des sites choisis.



Exemples de références sur l'**habitat intermédiaire** de type R+1 à R+2 agrégés, avec une architecture contemporaine pour montrer autre chose que les maisons en bande.
Réf : Autriche.



Le sentiment d'intimité est assuré par un logement « étanche » qui protège de la vue des voisins. la maison patio rend possible ce contrôle des vis-à-vis par un agencement adapté des jardins privatif.
Réf : Issue du DOG du SCOT.
Exemple de l'opération **Les belles saisons** à Mornant.



Du petit collectif en Rez-de-chaussée + 2 niveaux donnant la part belle aux espaces piétons.
Réf : Civita – Plan b, Issue du DOG du SCOT.



Toiture terrasse végétalisée, pour une meilleure gestion des eaux pluviales et de la thermique des bâtiments.
Réf : Photo de l'agence d'urbanisme de Lyon, Issue du DOG du SCOT.

3 – Préserver et valoriser les paysages et les espaces agro naturels

Le contexte



Le plateau de Crapon / Ravareil

Ternay possède un **patrimoine naturel et paysager important**, lié notamment à sa géomorphologie et à son histoire.

Son territoire est concerné par **plusieurs sites d'intérêt écologique** : le Rhône et sa nappe phréatique, l'Espace Naturel Sensible de l'Île de la Table Ronde, le secteur boisé du Grand Clos jusqu'aux abords du centre historique, le Parc de Chassagne, de nombreuses combes irrigant le plateau (Combe Mayol, Combe Jolie, ...) ou le plateau agricole de Crapon/Ravareil.

Ces espaces jouent un rôle dans le maintien des qualités naturelles et paysagères, mais aussi dans la gestion hydraulique des eaux pluviales et les effets sur le ruissellement.

Pourtant, ce patrimoine naturel subit des pressions ou exerce des contraintes diverses qu'il s'agit d'intégrer dans les orientations du PLU.

Des **aléas miniers** sont identifiés entre la Grande Combe, Chassagne et Combe Jolie.

La nouvelle cartographie du BRGM identifie des **susceptibilités géologiques** sur l'ensemble du territoire.

L'**espace agricole** est soumis à la pression urbaine et son emprise est en diminution constante. Il ne compte plus que **61 hectares** pour **3 exploitations** tournées sur la grande culture (chiffres et données en attente de mise à jour).

Les berges du Rhône sont soumises aux inondations et les zones de protection des **champs de captage** de la nappe alluviale du fleuve se superposent sur la zone d'activités de la CNR, à Charnevozt, Gravignan, Grange Martin ou Flévieu, aux constructions et infrastructures de transport routier, autoroutier et SNCF.

Les entrées de ville et certains secteurs emblématiques ayant une fonction d'espace public sont marqués par le caractère routier (Bel air, la place de l'église, les berges du Rhône en lien avec le PDIPR, ...).

Ces sites doivent être intégrés **dans une approche qualitative et préventive du territoire**.

Les enjeux

Il s'agit de protéger les milieux naturels, les biens et les personnes mais aussi **de valoriser** les vues les plus caractéristiques du territoire (les abords du château, depuis le chemin de Crapon, le long de la RD 150, ...).

Pour le futur, l'enjeu est de constituer une véritable armature verte en s'appuyant sur les espaces agro naturels existants, Crapon, le Grand Clos, l'île de la table Ronde, les berges du Rhône, Fontamineuse et Combe Jolie, la partie haute de la Grande Combe ... et les espaces publics en cœur du village, comme la place de l'église ou le Parc de Chassagne.

Les nombreux boisements, haies bocagères et ripisylves sont des **refuges et des corridors** pour la faune et la flore et constituent **une structure paysagère** de qualité qu'il y a lieu de préserver.

Ces éléments sont autant d'atouts pour le développement d'un « tourisme vert », introduit aujourd'hui par de nombreux sentiers pédestres, à mailler avec le réseau **piéton local et intercommunal**.

Les orientations à mettre en œuvre dans le PLU

Les actions à mener doivent permettre à la fois de **maintenir un équilibre** entre la biodiversité et la qualité du cadre de vie et **gérer** des risques inhérents à la **situation géographique et géologique** (inondation, nappe phréatique, ...) de la commune ; Ternay pouvant être considérée à maint égard, comme **une porte d'entrée à l'agglomération lyonnaise**.

Pour cela, il s'agira de :

- **Préserver les éléments structurants du paysage** (boisements, haies bocagères, arbres remarquables), et les **grandes perspectives paysagères** (le Sud de la commune, Chassagne, Crapon, Grande Borne, les berges du Rhône...). Des Espaces Boisés Classés (E.B.C.) pourront être proposés sur les unités les plus caractéristiques ou intégrés dans un inventaire paysager (haie, boisement, arbre remarquable, ...) au titre du L123-1-5-7, y compris en zone agricole.
- **Repenser** la circulation piétonne dans une approche de centre bourg et **renforcer** le maillage piéton et/ou cyclable :
 - Pour un usage quotidien entre les quartiers par la requalification des voies ou la création de parcours indépendants : Chassagne, combe jolie,
 - Pour un usage de loisirs, par un maillage de parcours piétons s'inscrivant dans la politique intercommunale de valorisation touristique et notamment la via Rhona. Il s'agira de mettre en œuvre la politique du Conseil Général visant à mailler les sentiers entre les communes et valoriser les espaces naturels et agricoles périurbains : chemins de Crapon et de Ravareil,
- **Interdire** toute construction nouvelle dans les espaces naturels sensibles pour leur valeur écologique (la forêt du Grand clos, les berges du Rhône) et leur rôle fondamental de drainage des eaux de pluie. Il s'agira de **promouvoir une action globale** dans la prise en compte des phénomènes hydrauliques sur le bassin versant.
A l'échelle locale, cela nécessite de respecter l'hydrographie existante (Les combes, axes d'écoulement...), de mettre en œuvre des mesures à la parcelle (récupération des eaux pluviales, limitation du débit de rejet, noues ...) et de limiter l'imperméabilisation dans les secteurs urbanisés ou en cœur d'îlot (limitation de la densité, instauration d'un CES et d'un COS...).
- **Prendre en compte** dans le zonage les secteurs affectés par les aléas miniers et réaliser des études géotechniques sur les secteurs de susceptibilités géologiques (Montrecul, ...).
- **Accompagner** la valorisation et **les qualités d'accueil** des espaces publics: **jeux, pique-nique, table ...** Les espaces publics doit pouvoir être traités dans toutes leurs dimensions **floristiques faunistique et hydraulique**. Des emplacements réservés pourront être nécessaires pour assurer des aménagements qualitatifs.
- **Redéfinir les limites** des zones agricoles constructibles en fonction des besoins réels de l'activité (installations classées, hangar, stabulation...), en limitant les constructions non directement nécessaires au caractère économique de l'activité (habitation) et en définissant des secteurs pour le développement d'une agriculture de proximité (autour des bâtiments d'exploitations présents ou futurs).
- **Protéger les espaces de production agricole** (secteurs de pâtures, secteurs de cultures, vieilles vignes ...) en évitant tout « mitage » urbain supplémentaire. Notamment, les secteurs mécanisables doivent être particulièrement préservés dans une commune caractérisée par un parcellaire morcelé. Ainsi ces secteurs seront maintenus en tant que secteurs de production sans aucune construction, même agricole.
- **Maîtriser l'impact de l'ensemble** des bâtiments d'activités (agricoles, industriels, ...) dans leur environnement (localisation, haies, orientation, matériaux, couleurs...). Les serres de production pourront être autorisées par exemple, dans la limite de 5000 m² par exploitation et sous condition de réaliser des bassins de récupération des eaux pluviales.

4 – Favoriser un fonctionnement équilibré du territoire

Le contexte



Le carrefour de la gare

L'étalement urbain et l'augmentation de la population ont généré **des besoins nouveaux** en matière de déplacement, d'équipement public, mais aussi une augmentation des trafics automobiles.

Le taux de motorisation des ménages atteint 94,9% et le parc automobile est estimé à plus de **2 761 unités**.

Les axes départementaux Nord-Sud, la RD312 et RD 150, font office d'entrées de ville, relayés par le réseau local autour d'une armature structurante la Route Neuve – Avenue des Pierres et la rue de Chassagne - la Rue de Morze.

Mais d'autres voies, secondaires comme la Montée de la Monnaie, la rue du 27 juillet 1944, la rue des Citées, le chemin des Grandes Combes, le chemin de Crapon, la route de Sérézin assurent à la fois une desserte inter quartier et de transit.

Autant de secteurs (rond point de la gare, rue de la Cité, RD 12 Nord, Intersection chemin du Plat/ chemin du Terrier (vers SMA) où les **entrées de ville sont à valoriser**, pour la sécurité mais aussi les qualités paysagères.

Il en résulte localement des conflits d'usages, entre un trafic de transit et un trafic de desserte locale. Le centre bourg est engorgé par un **stationnement** de proximité lié à l'accès aux commerces ou aux équipements.

Les enjeux

Des actions sont à engager à l'échelle intercommunale, mais peuvent être accompagnées dans le cadre du PLU.

La **réduction des déplacements** automobiles passe par une **offre développée en transport en commun**, l'instauration d'une trame piétonne et cyclable, mais aussi par une nouvelle offre de services et d'emplois de proximité, située en rapport aux axes de transports en commun ; C'est à dire assurer une meilleure **mixité des fonctions** au sein du tissu urbain.

Renforcer l'emploi et l'activité de proximité

Ternay offre localement 910 emplois pour 2095 actifs, mais seulement 307 résidents travaillent sur la commune.

Il s'agit de **maintenir et développer** le potentiel existant des 223 établissements d'activités et d'améliorer les qualités d'accueil pour chaque site (Zone d'Activités entre RD 312 et A7, la ZA de Chassagne, ...).

Une approche intercommunale peut être utile, car certains projets nécessitent une adhésion forte des partenaires et surtout un positionnement stratégique, pour en assurer une bonne attractivité.

Il en est ainsi du développement du tourisme vert (halte fluviale, aire d'accueil du camping caravanning, centre équestre, ...), porteur en terme d'activités et d'emplois sur le territoire communal et l'agglomération lyonnaise.

Tout comme le site d'activités, entre la RD 312 et l'A7, qui présente un intérêt pour le développement d'une **offre économique en adéquation** avec son statut : une porte d'entrée de l'agglomération lyonnaise et un passage de flux internationaux.

A défaut, il faudra rechercher une valorisation de ce site, par un classement adapté à sa fonction actuelle.

Assurer un maillage viaire et piéton

Si des continuités viaires doivent être aménagées pour desservir localement la desserte de quartiers (chemin de Montferrand, chemin de Ravareil,...), elles doivent être accompagnées par un traitement paysagé et sécuritaire de la voirie.

Il faut reconnaître à ce titre la fonction multi usage de la voie publique.

Dans le même temps, les modes doux de déplacement doivent être favorisés par la réalisation d'une trame piétonne et cyclable à l'échelle du territoire, à partir du PDIPR (passage sous la voie SNCF, sur la RD 312, chemin de Crajon/route Villeneuve, berges du Rhône, jusqu'aux cheminements inter quartier, chemin de Combe Maillol, liaison Buyat - Grand Clos, chemin Montreuil (PDIPR) ...

Renforcer l'offre des Equipements collectifs

Les équipements collectifs (nouvelle déchetterie du SITOM, salle de spectacle polyvalente, service médical,...) ...doivent être adaptés ou relocalisés, en fonction des besoins présents et futurs de la population.

Ce travail nécessite de penser la **proximité** avec les zones habitées, afin de mieux gérer les déplacements.

A ce titre, le secteur entre le Grand Clos et Buyat est adapté à un équipement d'échelle supra communal (collège, lycée, ...) et non communal, compte tenu de la nécessité de venir en voiture.

Tout comme le secteur de la Chaîne (entre la rue de la gare et la rue du Port) semble idéal pour servir de plateforme multimodale ou parking relais pour les déplacements futurs ; Même si le Conseil Régional ne prévoit pas de réouverture de la halte ferroviaire de Ternay la **gare** de Sérézin-du-Rhône est dès à présent engorgée, en matière de stationnement de véhicules particuliers.

Limiter l'impact des nuisances et risques technologiques

La commune profite, mais aussi subit, la présence d'infrastructures lourdes de transports :

- le long des RD 312, Voie SNCF, A7, ..., loin des pôles d'équipements et de commerces et dans des secteurs soumis à des nuisances ou des risques technologiques.
- dans les périmètres de protection des champs de captage de la nappe alluviale du Rhône (Fleuvieu-le-bas, Fleuvieu-le-haut, Gravignan, Grange Martin, Charnevozt).

Il n'est plus admissible aujourd'hui d'opérer un renforcement de l'urbanisation dans ces secteurs. Des mesures de limitation de devront être développée (COS, CES, classement en naturelle inconstructible, ...) en vue de réduire les risques et les nuisances pour l'environnement.

Les orientations à mettre en œuvre dans le PLU

L'objectif de **recentrer l'urbanisation** doit permettre de limiter les déplacements automobiles et de repenser le fonctionnement de la centralité.

Il s'agit surtout de préparer les conditions d'un **fonctionnement équilibré** du territoire à travers une meilleure structuration de ses espaces polarisants et d'une gestion adapté des flux en faveur des transports en commun.

Dans cet objectif, le Plan Local d'Urbanisme prévoit les actions suivantes :

Constituer un maillage viaire continu et **requalifier** l'espace public :

- **Hiérarchiser** les voies et leur traitement en fonction de leur rôle dans les déplacements communaux et supra communaux :
 - **Requalifier les entrées** de ville à partir de la route Neuve – avenue des Pierres, Rue de la cité, Avenue de Chassagne, la Montée de la Monnaie, chemin du Terrier ... pour ralentir la vitesse de circulation et dissuader le transit, en lien avec **un schéma de circulation** et le plan d'accessibilité des équipements publics.
 - **Prévoir** des emplacements réservés pour favoriser les déplacements doux et **l'aménagement des abords des voies (plantations, trottoirs, éclairage...)** : chemin de Crapon, route de Sérézin, ...
 - **Créer une perméabilité** des tissus urbains, entre les quartiers résidentiels et sites d'équipements (rue du Plat / Avenue de Chassagne, montée de la Monnaie/avenue de Chassagne, chemin des sauvages/équipement sportifs...), de manière à **relier le cœur du village** soit par la requalification des voies, soit par la création de parcours indépendants et une politique d'emplacement réservé.
 - **Partager les itinéraires** entre tous les usagers, plus particulièrement entre les différentes entités composant le bourg (Avenue des Pierres, Rue de Morze...) par la mise en place d'un maillage piéton et/ou cyclable. Ainsi, la Route Neuve/l'Avenue des Pierres, verra dans le cadre de la réorganisation du cœur de village, un réaménagement pour sécuriser les déplacements piétons.
 - **Limiter** les voiries en cul de sac dans les zones d'aménagement futur.
- **Recomposer et requalifier** l'espace public :
 - **Améliorer la cohabitation** entre les différents usages : stationnement, tri sélectif, piéton, vélo, promenades en redistribuant l'espace.
Il faut pour cela des **espaces de convivialité** non dédiés à la voiture dans les aménagements paysagés (Place de l'église, Bel air, Ecole « Les Pierres », Fléviu, Route Neuve...), et travailler notamment sur la **hiérarchisation** des espaces entre privé et public (des espaces végétalisés de transition et des limites claires).
 - **Restructurer l'offre** de stationnement pour répondre à la **demande** liée aux commerces et au résidentiel (Route neuve, Avenue des Pierres et aux abords du centre ancien...).
 - **Intégrer** le stationnement au traitement de la voirie, pour éviter les effets de « poches à voitures » par une largeur minimale de la voirie publique ou privée.
Prévoir à cet effet dans le règlement du PLU un nombre approprié de places par logement et pour les visiteurs.
 - **Coordonner** l'offre de stationnement par une meilleure signalétique et accessibilité piétonne, y compris pour les bus touristiques (Rond-point de la gare et terrain Bonnard, ...).
Dans cet esprit, il s'agira de créer de nouvelles capacités **de stationnement** en lien avec une possible politique intercommunale de covoiturage et la mise en place de navettes de rabattement vers les pôles d'activités et les gares (Sérézin notamment). Il s'agira aussi de gérer les déposes scolaires à partir de ces espaces.
 - **Proposer** un emplacement réservé sur le secteur de la gare pour rendre possible la réalisation d'un parking relais pour le covoiturage ou d'une plateforme multimodale, ...

Accompagner la politique d'équipement pour répondre aux besoins futurs :

- **Le projet** d'implantation de la nouvelle déchetterie. Il s'agit de prévoir un emplacement réservé à cet effet pour une nouvelle implantation.
- **Accompagner** un déplacement éventuel du foyer rural, en pensant sa relocalisation en fonction d'un cahier des charges de projet déterminant notamment les fonctions et les surfaces nécessaires (hors PLU). Le site du parc sportif peut être envisagé pour une mutualisation du stationnement et des accès.

Renforcer la lisibilité de l'activité économique et favoriser l'emploi de proximité :

- **Protéger** les rez-de-chaussée d'activités en centre bourg (place de l'église ou sur la Grande Rue) par une interdiction de changement de destination.
- **Restructurer** le centre commercial et la station service pour faire de la route neuve et l'avenue des Pierres une véritable vitrine urbaine et commerciale.
- **Favoriser** dans le règlement du PLU une mixité des fonctions d'habitat, commerce, bureau, activité artisanale.
- **Encourager** sur les zones d'activités une approche qualitative des constructions et des abords (gestion des limites, traitement des aires de stocks, végétalisation des parcelles, gestion du stationnement, ...).
- **Limiter** les logements dans les zones d'activités par une surface dédiée au gardiennage.
- **Accompagner** la reconversion des sites : l'ancienne décharge, la zone de remblai le long de la RD 150, le site CNR, le stockage sur la route de Sérézin, les activités entre la RD 312 et L'A7 par des zonages adaptés...

Protéger les populations des nuisances et des risques technologiques :

- **Limiter** la constructibilité dans les secteurs exposés aux nuisances phoniques ou sensibles aux risques de pollution (site CNR, le long du tracé SNCF, RD 312, RD 150, ...)
- **Renforcer** la protection des champs de captage, en limitant la constructibilité le long du fleuve et jusqu'au périmètre de protection éloigné.
- **Proposer** l'enfouissement de lignes RDF/Télécom lors des projets d'aménagement.