

P.L.U.

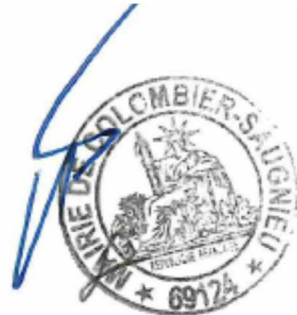
Plan Local d'Urbanisme
Modification simplifiée n° 1

Commune de **COLOMBIER SAUGNIEU**

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé
à la délibération d'approbation
de la modification simplifiée n° 1 du PLU
en date du 29 mai 2024.

Le Maire,
Pierre Marmonier



**Colombier
Saugnieu**

Le code de l'urbanisme précise en particulier que :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. ...

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

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.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° **Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;**
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° (Abrogé) ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;
- 5° **Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;
- 7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition. »

I. Le développement urbain, la possibilité à terme de renouvellement urbain et la valorisation de "l'entrée de Ville" en partie Ouest de Colombier

La Municipalité a souhaité, dans le cadre de son projet, **assurer un développement urbain globalement maîtrisé, cohérent et valorisant**, qui prenne en compte l'enjeu de **la préservation d'un cadre de vie de qualité**. Le projet vise également à **favoriser une diversité de l'offre de logements** afin de répondre aux objectifs de mixité sociale.

Les dispositions fixées pour les secteurs à enjeux portent sur l'Aménagement avec au préalable une partie générale.

S'agissant de l'habitat, la priorité a été donnée à l'urbanisation des « dents creuses » ou terrains résiduels contenus dans les enveloppes urbaines définies sur les trois polarités, mais aussi de façon exceptionnelle d'extensions limitées. Ponctuellement, des parcelles ont été identifiées pour des opérations de renouvellement urbain au regard des friches artisanales ou agricoles, ainsi que sur des secteurs à enjeux telle que l'entrée d'agglomération Ouest de Colombier.

Ainsi, le parti d'aménagement des secteurs potentiellement urbanisables ou mutables s'adapte à leur localisation. Il retient principalement une diversification des typologies d'habitat en adéquation avec, la proximité des différents équipements, services et commerces, l'environnement (le site et le paysage au sens large), et les formes urbaines existantes sur les parcelles proches et/ou l'importance des opérations.

Les orientations d'aménagement et de programmation présentées dans les pages suivantes pour les secteurs à enjeux visent à :

- répondre aux différents besoins en logements par des typologies d'habitat définies par rapport à la situation du secteur et à ses caractéristiques, dans l'objectif de favoriser une mixité sociale et intergénérationnelle,
- développer majoritairement des formes d'habitat économes en espaces (habitat groupé et petit collectif),
- valoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux paysagers liés au patrimoine bâti et naturel,
- promouvoir un urbanisme de projet, attaché, en interne des futures opérations, à une réflexion globale de type approche environnementale, concourant à une qualité soucieuse de la vie des habitants (usage et perception, en particulier).

Concernant le développement économique, un aménagement d'ensemble du foncier encore mobilisable compris dans la zone d'activités correspondant aux terrains directement aux abords de la RD 29 côté Ouest est nécessaire pour assurer une qualité de ce secteur situé en entrée de Ville de Colombier Saugnieu et en particulier du centre-bourg de Colombier. Aussi, l'orientation d'aménagement et de programmation présentée ci-après vise à :

- poursuivre la réponse aux besoins d'installation de nouvelles activités, principalement artisanales et locales,
- assurer une desserte du secteur depuis un accès privilégié à aménager sur le chemin de la Chaume,
- promouvoir une qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux liés à la perception de cette entrée de Ville, à travers un urbanisme de projet.

II. La mise en valeur de l'activité agricole, de l'environnement et du paysage

Une orientation d'aménagement et de programmation est inscrite pour préciser la volonté de **préserv**er, **notamment de toute urbanisation les sites les plus sensibles, et valoriser le patrimoine agricole, naturel et paysager** de la commune au niveau du **réseau bocager** constitué de haies, mais aussi de petits boisements complétant les massifs et versants boisés.

Une seconde OAP reprend les principales orientations définies pour le « **Hameau agricole** » implanté à **Saugnieu** visant au regroupement des constructions et installations nécessaires aux exploitations de la commune et à la valorisation de leurs activités et productions.

III. Le développement de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry

Le projet de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry doit incarner un lieu de vie et d'échanges, être conçu avec le souci de réduire au maximum son impact environnemental en préservant la biodiversité. Il s'agit également d'améliorer la perception de l'aéroport et de créer une identité propre à Lyon-Saint Exupéry, au travers de la qualité architecturale, urbaine et paysagère des aménagements réalisés.

L'orientation d'aménagement et de programmation définie sur les différentes zones liées à l'aéroport s'attache à :

- optimiser l'Est, c'est-à-dire le foncier déjà mobilisé ou celui inscrit en continuité immédiate permettant de conforter la partie Est,
- assurer la qualité architecturale, urbaine, paysagère et environnementale.

Ainsi, le projet de l'aéroport s'inscrit dans une démarche de développement durable par une approche environnementale de l'urbanisme avec :

- la préservation des espaces naturels et donc de la biodiversité associée grâce à une consommation foncière économe, la majeure partie de l'extension concernant des terrains urbanisés,
- la préservation de la ressource en eau et de la qualité de l'air,
- une maîtrise de la consommation énergétique,
- la recherche d'une qualité urbaine, paysagère et identitaire.

Orientations générales applicables

aux secteurs d'Orientations d'Aménagement et de Programmation pour le développement urbain, le renouvellement urbain et la valorisation de "l'entrée de Ville" en partie Ouest de Colombier, ainsi que le développement de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry

Déplacements

Les principaux enjeux d'amélioration de la mobilité sur le territoire de Colombier Saugnieu portent sur les modes doux et plus particulièrement sur les liaisons entre les trois polarités de Colombier, Saugnieu et Montcul - Les Brosses. En effet, à l'échelle des déplacements intercommunaux, la voiture particulière restera encore, pour la partie Est de la commune, le mode de déplacement dominant (la densité de population n'étant pas assez importante pour justifier la création de liaisons bus à haut niveau de service susceptibles de rivaliser en performance avec la voiture particulière).

Le véritable enjeu est donc de développer l'usage des modes doux sur les déplacements de courte portée, donc internes à la commune. La Commune et les opérations à développer devront donc œuvrer sur la création de cheminements ou la sécurisation d'espaces dédiés reliant les diverses entités urbaines du territoire, sur la connexion et le prolongement de trottoirs ou de bandes cyclables, en bordure des chemins ruraux notamment, sur l'instauration de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, sur l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos (la topographie du territoire étant plutôt favorable à ce mode de déplacements actifs)...

Ainsi, les modes doux devront être pris en compte dans chaque opération d'urbanisation quelque-soit sa vocation (habitat, équipements, commerces, artisanat) lors de la création d'aménagements de voirie et des espaces verts ; une continuité devra être trouvée avec les aménagements existants ou à réaliser par la commune (créations de trottoirs, aménagement des emplacements réservés...). Cette prise en compte se déclinera aussi dans les bâtiments avec des locaux ou espaces de stationnement abrités et sécurisés des cycles.

Gestion de l'eau

Assainissement des eaux pluviales :

Pour la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle après rétention est préconisée si la nature des sols le permet, sinon le rejet, après rétention, au milieu superficiel si sa capacité le permet, ou le cas échéant, au réseau collecteur « eaux pluviales » existant avec un débit de fuite limité conforme à celui fixé dans le règlement pluvial de la Commune et compatible avec la capacité du système. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés, les toitures-végétalisées le cas échéant, etc.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera recherchée, c'est à dire notamment en aérien (noues et bassin d'infiltration paysager plutôt que canalisations et réservoir).

Assainissement des eaux usées :

Les eaux usées doivent être obligatoirement rejetées dans le réseau d'assainissement collectif.

Eau potable

L'ensemble des secteurs à construire, urbaniser, ou renouveler, est desservi par le réseau d'alimentation en eau potable.

Gestion de l'énergie

Les projets doivent favoriser un habitat bioclimatique, peu consommateur en énergie privilégiant les apports solaires.

L'objectif de réaliser des bâtiments basse consommation induit des implantations bâties et des dispositifs architecturaux facilitant les économies d'énergie en hiver (chauffage) et en été (climatisation). Ainsi, il est préconisé :

- de réaliser des bâtiments les plus compacts possibles (moins de surface de déperdition),
- d'implanter les bâtiments en veillant à ce qu'ils ne produisent pas d'ombre portée les uns sur les autres,
- de favoriser des implantations de constructions avec des orientations Nord-Sud lorsque l'ordonnancement urbain le permet (absence d'obligation de continuité bâtie en bord de rue par exemple),
- d'organiser la distribution des logements avec un maximum d'exposition au Sud pour les pièces de jour,
- de concevoir des bâtiments économes en énergie (norme BBC Bâtiment Basse Consommation, isolation, consommation énergétique, ...),
- de recourir aux énergies renouvelables, aux énergies propres et aux réseaux de chaleur (géothermie, éolien, solaire, ...).

Performances environnementales générales

La prise en compte des aspects environnementaux doit être intégrée de façon globale et générale dans les projets avec pour objectifs de :

- réduire les pollutions, la combustion d'énergie fossile et les GES Gaz à Effet de Serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- réduire la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie, plantations privilégiant une végétation adaptée au site, ...),
- limiter, trier et recycler les déchets de chantier et valoriser leur réutilisation,
- réduire à la source le volume des déchets ménagers (collecte sélective, tri...),
- valoriser les déchets organiques (compost via l'implantation de composteurs individuels ou collectifs, nourriture de poules ou autres),
- intégrer et préserver la faune et la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...).

I. Le développement urbain, la possibilité à terme de renouvellement urbain et la valorisation de "l'entrée de Ville" en partie Ouest de Colombier

**Carte de localisation des secteurs
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur Colombier**



Secteur 1 - « La Poste » (Ua0A1)

Supprimée dans le cadre de la modification n° 2 du PLU (opération mise en œuvre)

Secteur 2 - « Chemin de Plambois » (AUaOA2)

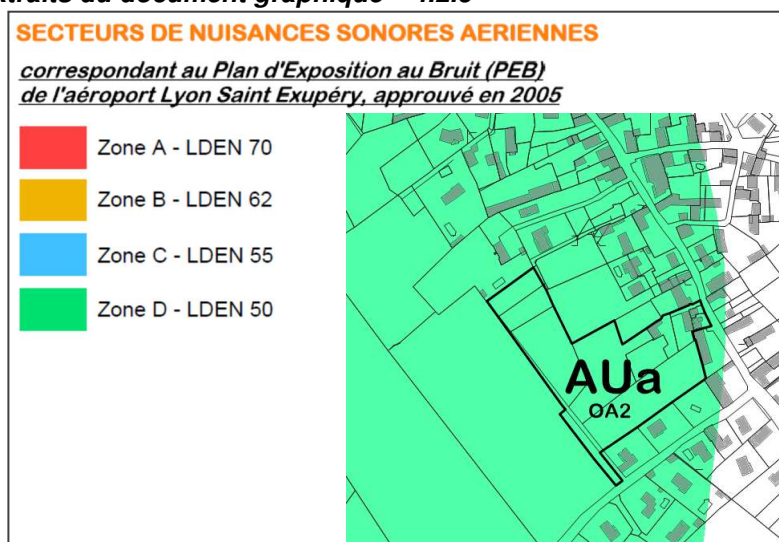
Éléments de contexte

Ce secteur constitue un espace de transition entre l'habitat ancien implanté au droit de la route du Dauphiné et celui plus récent et pavillonnaire de cette dernière rue et du chemin de Plambois à Colombier.

Il assure la continuité avec l'opération portée par la Commune d'un espace public requalifié et d'une voie nouvelle. Il bénéficie de la proximité du Centre de la polarité et donc de ses commerces et services existants ou futurs.

Il est concerné par la zone D du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry qui constitue une servitude d'utilité publique (voir extrait ci-après). Dans cette zone affectée par des nuisances sonores aériennes, toute construction admise doit faire l'objet de mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6 du code de l'urbanisme.

Extraits du document graphique « 4.2.c »



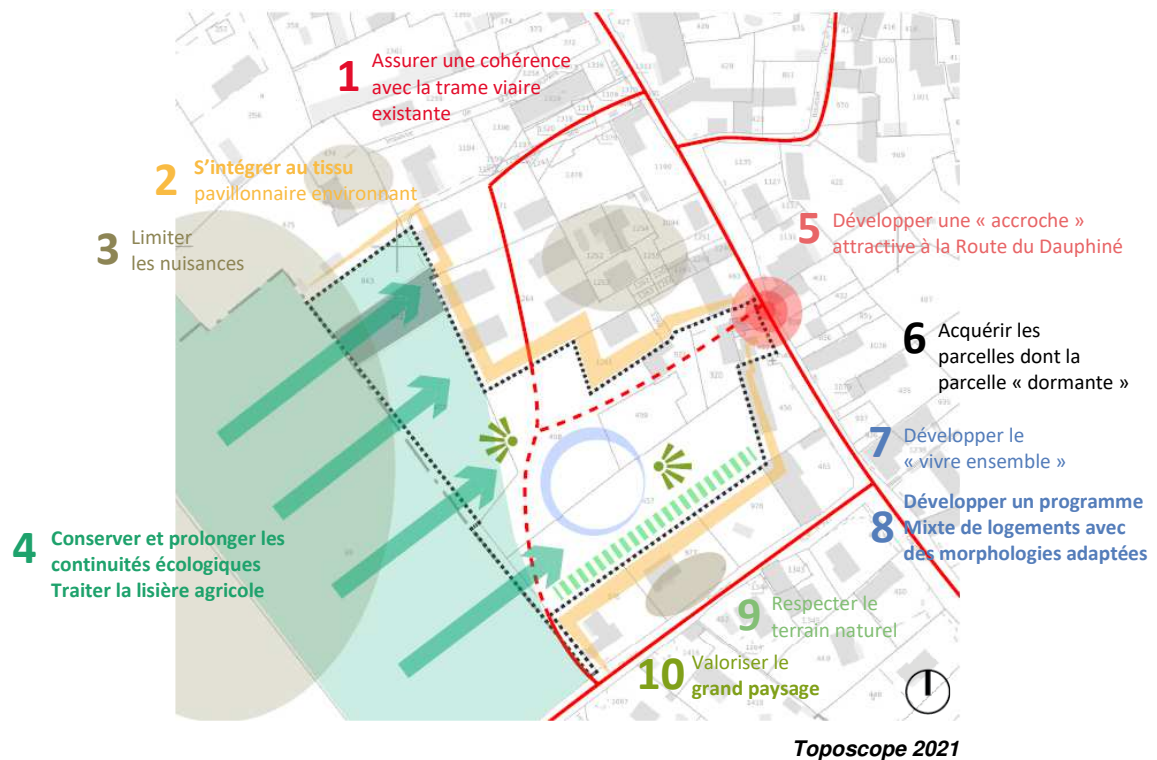
Programme

Ce secteur représente une surface totale de 13 200 m² sur lequel pourrait être réalisé un programme diversifié de logements proposant petit collectif, intermédiaire et groupé. Il pourrait comprendre une quarantaine de logements dont une majorité de petites tailles (T2 et T3) en petits collectifs (R+2) pour environ 40 % des logements. Le reste du programme sera limité à une hauteur de bâtiment en R+1. L'objectif de ce secteur est de proposer une nouvelle offre de logements permettant les parcours résidentiels, avec de plus petites tailles et adaptées à des personnes à mobilité réduite bénéficiant d'un vaste espace vert qualitatif participant à la qualité du cadre de vie de cette partie de Colombier. Un parc urbain public sera aménagé pour proposer aux habitants un espace paysager de rencontre.

Concernant la desserte et le stationnement, deux accès depuis la route du Dauphiné permettent la desserte et le maillage du secteur ; l'un à double sens depuis la rue du Champ Vallet et l'autre depuis la route du Dauphiné à sens unique « entrant ». Une voie à créer dans le cadre du programme de logements devra relier ces deux accès.

Une liaison dédiée aux modes doux sera assurée au Sud depuis le chemin de Plambois correspondant à un emplacement réservé. Elle permettra de valoriser une connexion rapide au centre de Colombier soit par l'opération de logements soit par le parc urbain à aménager. Un maillage piétons-cycles sera également proposé depuis l'emprise prévue à cet effet en partie Nord du secteur pour rejoindre la rue de Champ Vallet.

Schéma des enjeux et principes d'aménagement



Les principales orientations s'articulent autour des axes suivants :

- Créer un maillage piéton sécurisé, agréable et arboré
- Créer un espace vert public ouvert à tous
- Compléter la trame viaire existante
- S'intégrer dans la morphologie des constructions environnantes
- Prolonger et compléter la trame verte et protéger les zones boisées
- Préserver des points de vue sur les Monts du Lyonnais et les Alpes
- Phaser l'aménagement et les constructions pour faciliter la mise en œuvre progressive de l'opération d'ensemble
- Permettre les parcours résidentiels, diversifier la morphologie des constructions, et, proposer des logements collectifs/intermédiaires de qualité avec des espaces extérieurs généreux (séniors et jeunes actifs).

Phasage de l'urbanisation

Ce secteur est aménageable à court terme par phases successives le cas échéant.

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U3 du règlement écrit et SMS en annexe (4.1.a)*) :

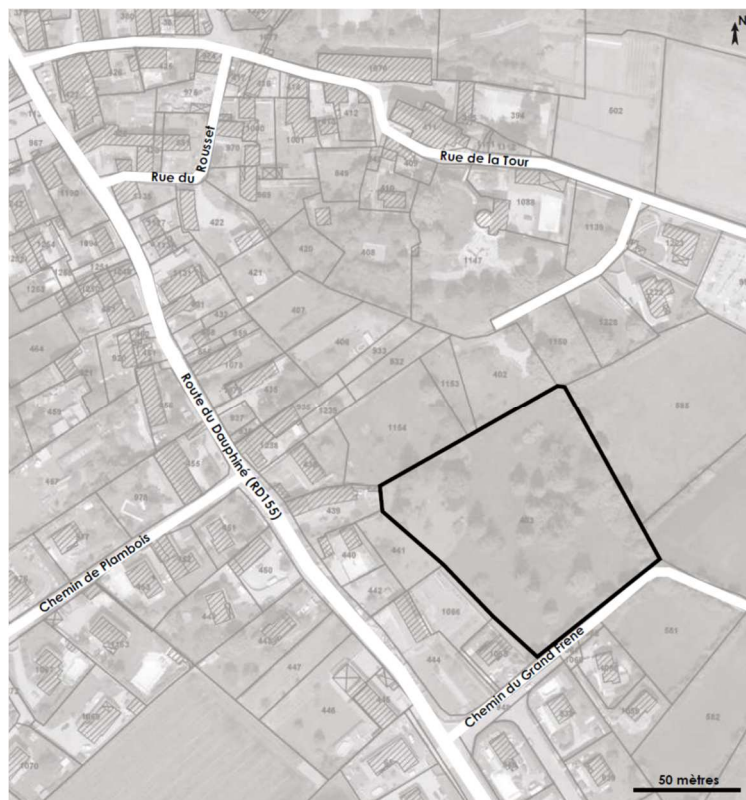
- l'obligation généralisée d'affecter au moins 30 % du programme de logements :
 - soit en logement locatif social
 - soit en logement locatif social et en logement acquis grâce à un bail réel solidaire (BRS),
- avec :
 - soit un nombre minimum de 12 logements locatifs sociaux à réaliser
 - soit au moins de 6 logements locatifs sociaux et au plus de 6 logements acquis grâce à un bail réel solidaire (BRS), nombre lié à la servitude spécifique pour le secteur de mixité sociale n° 2.

Secteur 3 - « Chemin du Grand frêne » (AUa0A3)

Éléments de contexte

Ce secteur 3 constitue la partie Sud d'un cœur d'îlot compris entre habitat ancien implanté au droit de la rue du Rousset, de la route du Dauphiné et de la rue de la Tour, et, celui plus récent et pavillonnaire de cette dernière rue et du chemin du Grand frêne à Colombier.

Plan de situation et repérage du secteur et des rues avoisinantes



Un accès depuis le chemin du Grand frêne permettra d'assurer un maillage vers le Sud, alors que celui depuis le chemin du Rousset rejoindra le Nord du secteur. Un accès supplémentaire à terme pourrait être envisagé depuis la Route du Dauphiné. In fine, l'ensemble de ces accès et amorces de voie de desserte propres à chaque opération réalisée successivement devront être connectées afin d'aboutir à une opération globale et cohérente composée de différents programmes privés.

Un principe de valorisation du paysage et d'intégration paysagère des constructions est affirmé. Les éléments arborés existants et structurants de ce cœur d'îlot, en particulier aux abords de la tour et sur le tènement Sud dans un esprit de « parc paysager », mais aussi quelques sujets isolés, sont à préserver. Les murets en pierre ou pisé sont à préserver autant que possible ou à reconstituer.

Programme

Ce secteur représente une surface totale de 9 160 m² destinée à la création d'un habitat collectif au sein d'un parc paysager. Une trentaine de logements environ, dont un minimum de 8 en locatif social, pourrait être programmée en deux phases.

Toutefois, dès la première tranche, le projet d'ensemble devra être présenté.

S'agissant de la desserte de ce secteur, seul un accès depuis le chemin du Grand frêne est admis. Au vu de l'enjeu de désenclavement à terme du secteur Nord et en l'attente de projet, l'aménagement du secteur 3 devra prévoir une voirie le traversant depuis le chemin du Grand frêne jusqu'au centre de la limite séparative opposée.

Le projet d'ensemble correspondant au secteur 3 devra anticiper un possible prolongement vers le Nord afin d'assurer une desserte de ce cœur d'îlot.

Phasage de l'urbanisation

Au vu de la capacité du secteur, la construction du programme de logements devra se répartir en deux temps.

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article AU 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) :

- l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements au logement locatif social,
- la servitude liée aux programmes de logements à réaliser fixant un nombre minimum de 8 locatifs sociaux pour le secteur AUa_{OA3} lié au secteur de mixité sociale n° 4.

Secteur 12 - « Route du Dauphiné » (UaoA12 - UcoA12)

Éléments de contexte

Ce secteur est défini de part et d'autre de la route du Dauphiné dans sa section au Sud du carrefour avec la RD 29 suivant deux bandes. Cette situation particulière en entrée Nord du Bourg de Colombier, et à l'articulation avec Saugnieu et Montcul au droit de la Mairie, justifie la nécessité de concevoir une opération qualitative participant au projet de réaménagement des espaces publics autour de la Place de la Mairie vers la Place de la Poste et le Square Favre (sécurisation et embellissement).

Dans un principe de préservation et de prise en compte de la forme urbaine traditionnelle, des murs en alignement sont préservés ou reconstitués et des éléments arborés conservés dans une identité de parc.

Programme

Ce secteur représente une surface totale de 5 825 m² environ, répartis en quatre secteurs :

- 1 114 m² pour le sous-secteur Nord-Ouest (1) dont 293 m² correspondant à la Route du Dauphiné, soit une surface aménageable de 821 m²,
- 1 689 m² pour le sous-secteur Sud-Ouest (4) dont 358 m² correspondant à la Route du Dauphiné, soit une surface aménageable de 1 331 m²,
- 2 028 m² pour le sous-secteur Nord-Est (2) dont 61 m² inscrits en emplacement réservé V12 pour l'aménagement de la Route du Dauphiné, soit 1 967 m² aménageables,
- 1 703 m² pour le sous-secteur Sud-Est dont 175 m² inscrits en emplacement réservé V12 et 177 m² en V28, soit 1 351 m² aménageables.

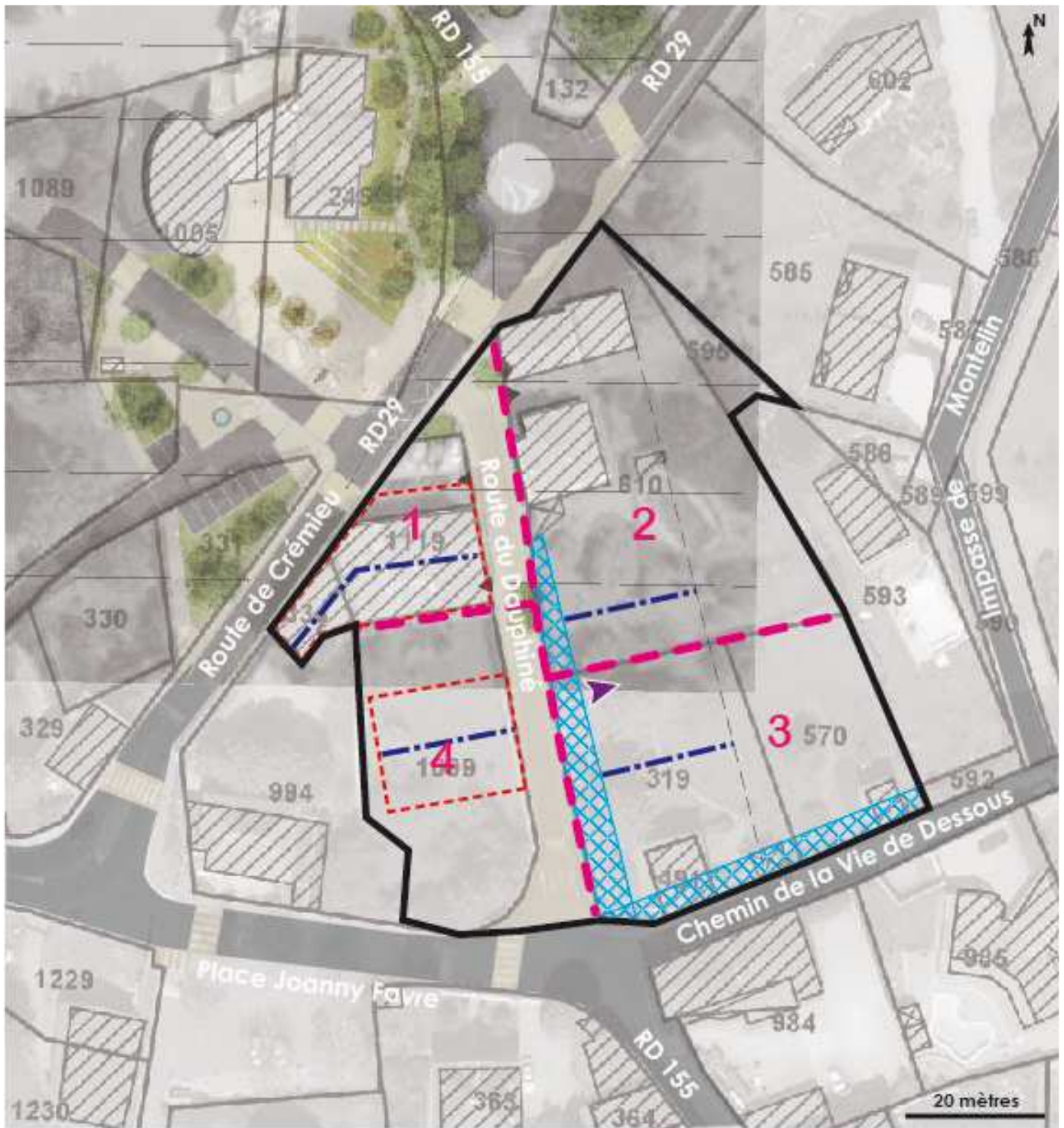
Au total de l'opération d'ensemble, avec des bâtiments en R+2 au plus (le rez-de-chaussée pouvant être surélevé pour optimiser la création de places de stationnement dans la construction) et sur le principe de démolition et reconstruction de la partie Nord du sous-secteur Ouest, une trentaine de logements pourraient être construits. L'aménagement des bâtiments existants (maison et dépendance) implantés au Nord du sous-secteur 2 n'est pas comptabilisé (ceux-ci pouvant être conservés et réhabilités en logements). **Ainsi, la répartition suivante est retenue d'au plus** (compatibilité appréciée avec une majoration de 15 % du nombre de logements sous réserve du programme global et du respect des autres règles notamment en matière de stationnement) :

- 4 logements pour le sous-secteur 1,
- 8 logements pour le sous-secteur 4,
- 8 pour le sous-secteur 2 hors aménagement des bâtiments existants,
- 12 pour le sous-secteur 3.

Ainsi, décomptée la surface pouvant être affectée aux bâtiments existants, la densité nette moyenne pourrait être d'environ 75 logements par hectare à terme sur environ 4 000 m² mobilisables.






Phasage de l'urbanisation

Cette opération peut être réalisable à court terme pour partie ; chaque sous-secteur étant indépendant, sans priorisation particulière. Hormis la compatibilité avec les principes énoncés dans le présent document et le respect des dispositions du règlement, seul l'aménagement du carrefour giratoire avec le raccordement de la route du Dauphiné le cas échéant pourrait constituer une condition préalable en fonction du nombre de logements à réaliser et de la mise en service ou non de la déviation de la RD 29.



Légende

Principes d'implantation

-  Accès unique
-  Polygone d'implantation des constructions
-  Orientation principale des constructions
-  Emplacements réservés n° V12 et n° V28
-  Sous-secteur de l'OAP

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U 3 du règlement écrit (4.1)*) l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements à du logement locatif social.

Sur la base de la répartition du programme « optimal » présentée précédemment, sous réserve de dépasser trois logements par sous-secteurs ou opérations (seuils d'application de la servitude de mixité sociale), hors aménagement des bâtiments existants du sous-secteur 2, 8 logements locatifs sociaux pourraient être produits à savoir :

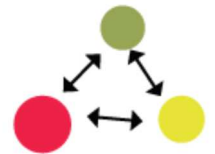
- de 1 logement locatif social pour le sous-secteur 1,
- de 2 locatifs sociaux pour le sous-secteur 2 hors réhabilitation des bâtiments existants,
- de 3 locatifs sociaux pour le sous-secteur 3,
- de 2 logements locatifs sociaux pour le sous-secteur 4.

Orientation d'aménagement et de programmation générale à la Centralité de COLOMBIER, notamment en avec la requalification et le développement des espaces publics



FINALISATION
Centralité :
Micro-lieux fédérés par
une place principale

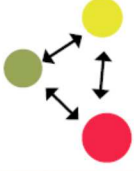
Variétés des usages et
réseau d'espaces publics
de proximité



FINALISATION

**Centralité :
Micro-lieux fédérés par une
place principale**

**Variétés des usages et
réseau d'espaces publics
de proximité**



Liaison vers la mairie

- Piétonnisation et végétalisation de la voie
- Implantation des deux arrêts de bus
- Accès réglementé pour 3 riverains

Mutations foncières possibles

- Includ un accès des parcelles par le sud uniquement
- Implantation de préférence en peigne, sur la route du Dauphiné

Place de la Poste

- Jeux de boules
- Stationnement

Rues historiques

- Valorisation : caniveau central, soulèvement des façades, végétalisation des pieds de murs...

Place du Dauphiné

- Création de la place centrale du village: pôle commercial et de santé
- Marché hebdomadaire

Programme Equipements

1) Nouveau bâtiment R+1

- RDC : Pharmacie + salle associative
- Halle de marché déplacée au sud, en front de place
- R+1 : 3 logements

2) Extension commerce

- Modernisation de la façade commerciale pour une meilleure qualité et visibilité du commerce

3) Valorisation de la maisonnette en pisé

- centre d'information touristique,
- salle d'exposition,
- buvette associative...

Parvis de la mairie

- Qualification de l'entrée de ville
- Valorisation de l'entrée de la mairie
- Création de poches de stationnements (pour bus scolaire)

RD29

- Mise en double sens avec chemements piétons 1,4m (gabarit voie : 5.30m)

Square Favre

- Création d'un square
- Création parking côté venelle
- Conservation arrêt de bus
- Jeux d'enfants (en lien avec le bus scolaire)

Venelle piétonne Nord/Sud en

- continuité du square
- Acquisitions de terrains à prévoir

Programme logements (31lgts)

A) Collectif en R+1

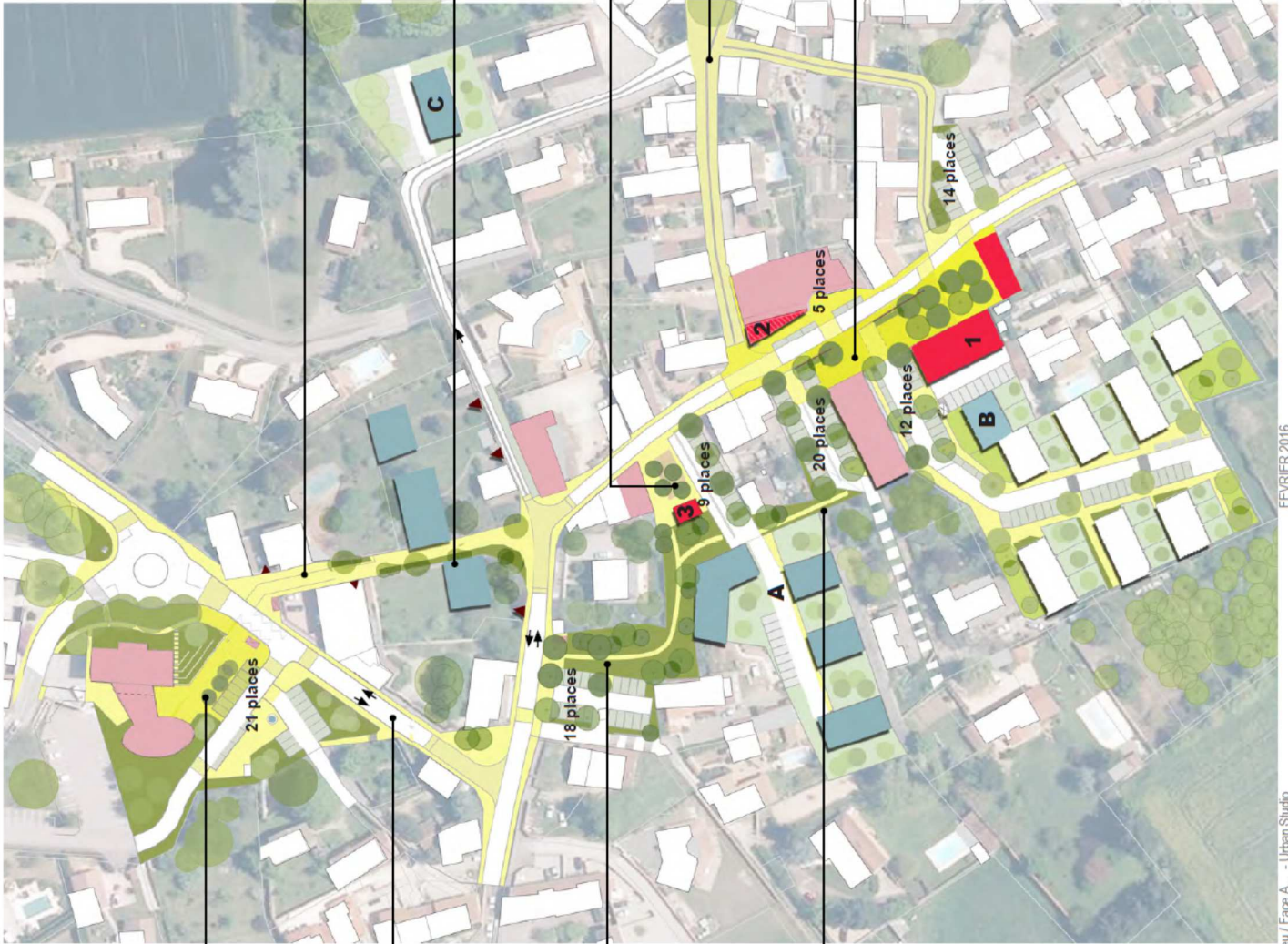
- 20 logements collectifs avec stationnements souterrain (selon altimétrie du terrain)

B) Maisons groupées

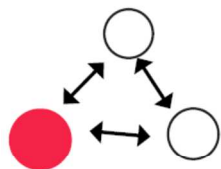
- 2 logements possibles en continuité du projet RSH.

C) Collectif en R+1

- 6 logements collectifs en valorisation du foncier communal.



Place du Dauphiné



Place du Dauphiné

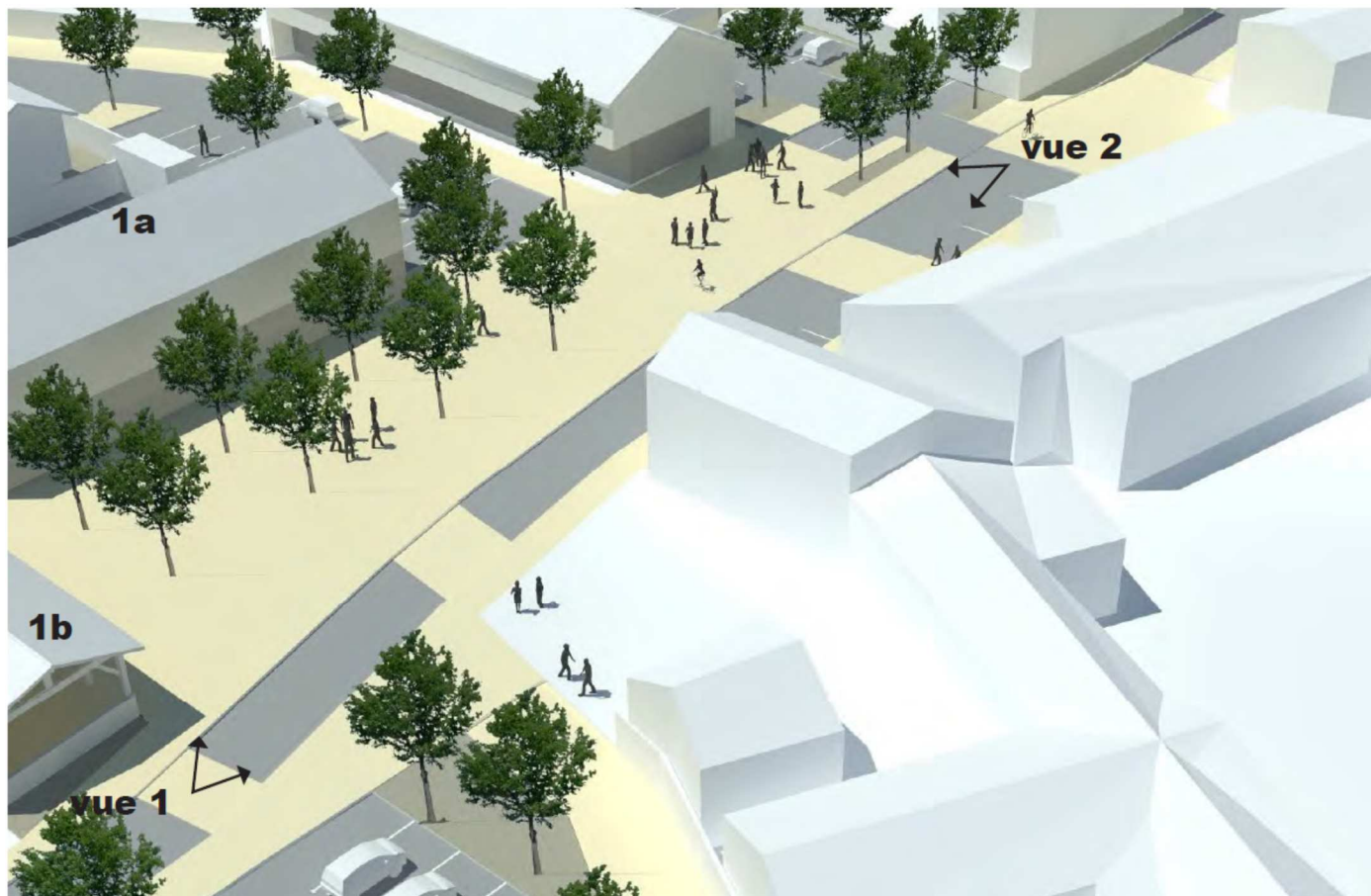
- Création de la place centrale du village : pôle commercial et de santé
- Marché hebdomadaire

1a) Nouveau bâtiment R+1

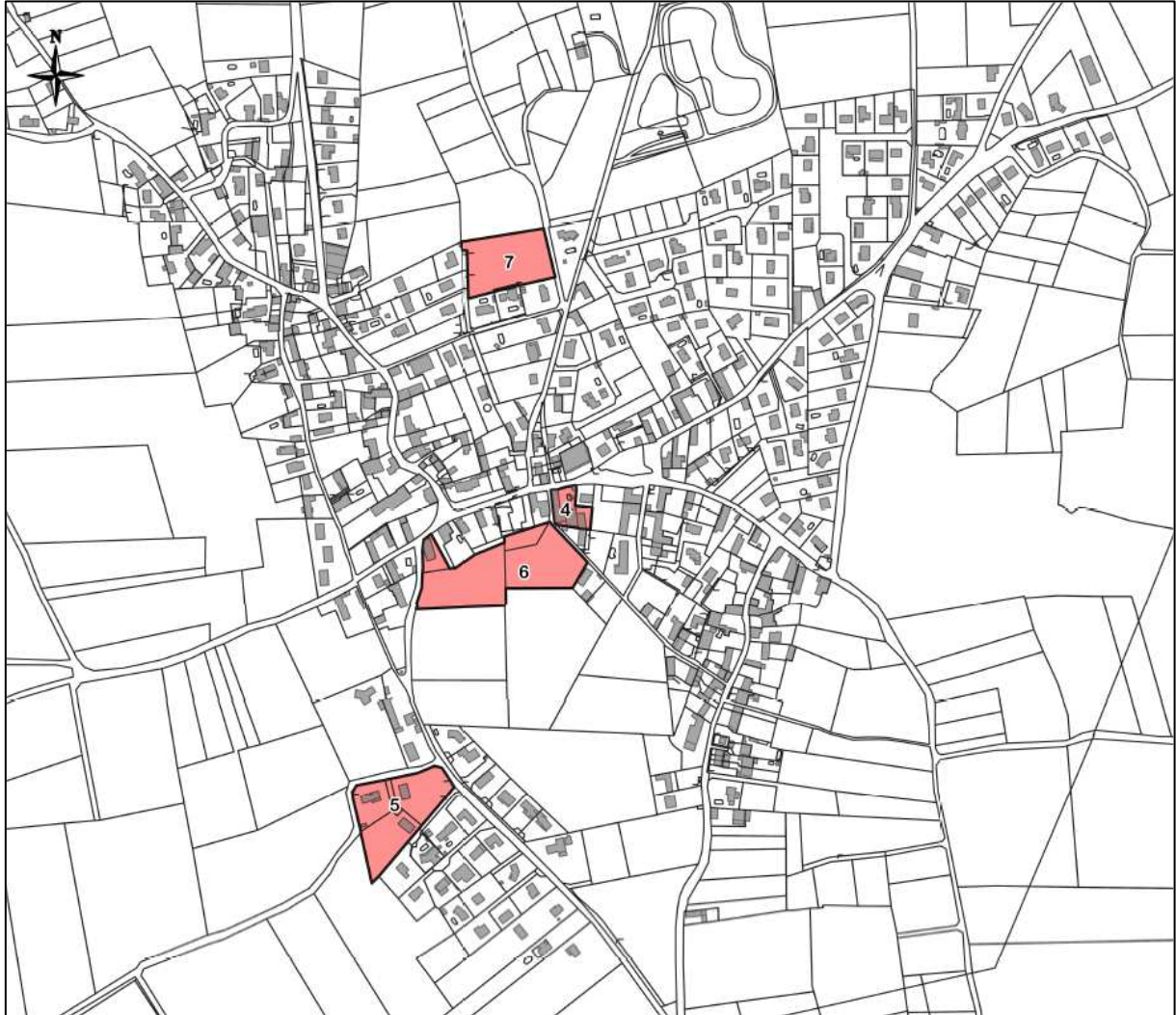
- RDC : Pharmacie + salle associative
- R+1 : 4 logements

1b) Nouveau bâtiment RDC

- Halle de marché



**Carte de localisation des secteurs
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur Saugnieu**



Secteur 4 - « Rue du Praillon » (Ua_{0A4})

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve dans le centre de Saugnieu situé au carrefour de la route de Planaise et de la rue du Praillon. Il correspond à une propriété bâtie regroupant une partie habitation de type « corps de ferme » avec des volumes attenants en pisé et une construction en « fibrociments » de type hangar agricole.

La rue du Praillon nécessite d'être élargie et aménagée au regard des enjeux de développement du secteur 6 notamment ; un emplacement réservé traduit ce projet communal et frappe le « corps de ferme » directement implanté à l'alignement actuel de la voie, impliquant sa démolition.

Programme

Ce secteur porte sur la parcelle bâtie d'une superficie de 1 430 m², dont environ 175 m² affecté par l'élargissement de la voie communale.

Le site présente une capacité globale d'une dizaine de logements au plus (dont 25 % en locatif social au moins), soit une densité moyenne d'environ 70 logements par hectare sur le principe d'habitat intermédiaire ou collectif.

Ce programme s'appuie sur une opération de renouvellement urbain, c'est dire la démolition de l'ensemble des bâtiments en vue d'une reconstruction d'un programme de logements.

Un accès unique sera privilégié depuis la rue du Praillon.

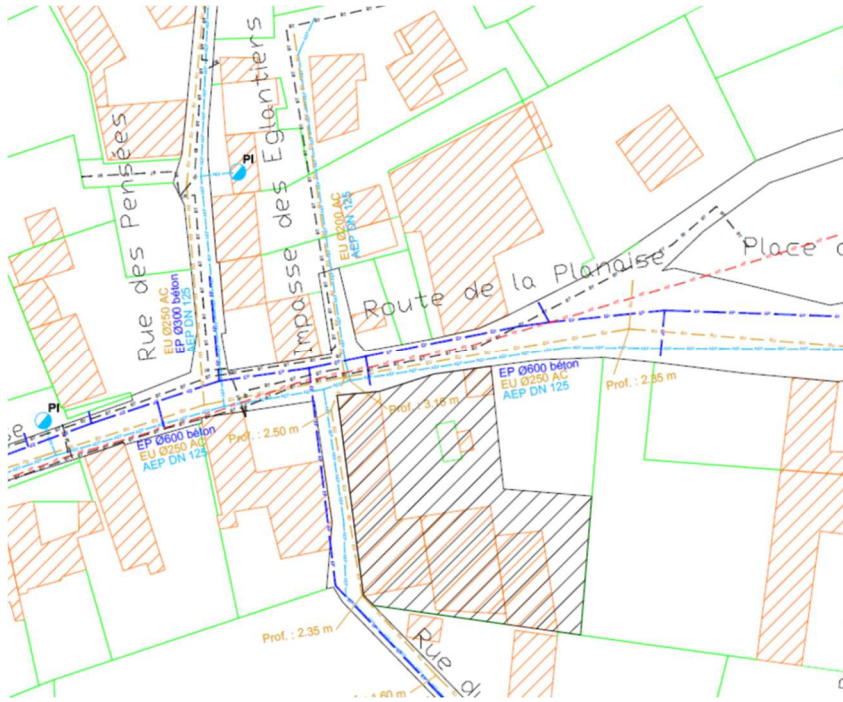
Phasage de l'urbanisation

Cette opération est réalisable à court terme sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et les dispositions du règlement (y compris documents graphiques et donc mise en œuvre de l'emplacement réservé).

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) :

- l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements au logement locatif social,
- la servitude liée au programme de logements à réaliser fixant un nombre minimum de 3 locatifs sociaux pour le secteur de mixité sociale n° 5.



- Réseaux existants**
- Réseau Eau potable
 - Poteau incendie
 - Réseau ERDF Haute tension souterrain
 - Transformateur HT/BT
 - Réseau ERDF Basse Tension souterrain
 - Fausse coupure
 - Canalisation réseau eau pluviale
 - Grille
 - Regard Ø1000
 - Canalisation réseau eaux usées
 - Sens d'écoulement EU
 - Regard Ø1000
 - Canalisation réseau unitaire
 - Sens d'écoulement EU
 - Regard Ø1000



Secteur 5 - « Chemin du Petit Pré » (UcOA5)

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve en partie Sud-Ouest de Saugnieu situé au carrefour de la route départementale n° 155 dite route des Evessay et du chemin du Petit Pré. Il correspond à un ensemble de trois propriétés bâties présentant encore des capacités de densification par divisions.

Programme

Ce secteur porte sur une superficie de 7 270 m².

Le site présente une capacité globale d'une dizaine de logements au plus (dont 25 % en locatif social au moins) en maisons individuelles, pouvant éventuellement être jumelées.

Un seul nouvel accès pourra être admis sur le chemin du Petit Pré.

Phasage de l'urbanisation

Cette opération est réalisable à court terme sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et les dispositions du règlement.

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) :

- l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements au logement locatif social,
- la servitude liée au programme de logements à réaliser fixant à un minimum de 4 logements locatifs sociaux puisque situé dans le secteur de mixité sociale n° 10.

Secteur 6 - « Sous Planaise » (AU_{0A6} et Ua_{0A6})

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve en entrée Sud-Ouest du centre de Saugnieu situé au carrefour de la route de Planaise et de la route des Evessay et s'étirant vers l'Est jusqu'à la rue du Praillon. Il correspond à une propriété bâtie située à l'angle des deux premières voies et à trois parcelles non bâties en épaisseur des habitations côté Sud de la route de Planaise ; l'ensemble présente une superficie de 10 540 m².

La route des Evessay comme la rue du Praillon nécessitent d'être élargies et aménagées au regard des enjeux de développement de ce secteur notamment ; des emplacements réservés traduisent ce projet communal. La propriété bâtie dont la maison est implantée directement à l'alignement actuel du carrefour est rattachée au secteur d'OAP pour sécuriser à terme les mouvements et différents déplacements.

Programme

Ce secteur porte sur une superficie aménageable d'environ 9 300 m², une fois retirées les surfaces nécessaires aux élargissements des voies et la parcelle bâtie.

Le site présente une capacité globale d'environ 24 logements (dont 25 % en locatif social au moins) hors parcelle bâtie, soit une densité moyenne d'environ 26 logements par hectare sur le principe d'habitat individuel mais aussi ponctuellement d'habitat intermédiaire ou en petit collectif.

Une voie nouvelle Ouest/Est traversera le secteur à partir d'un accès sur chacune des voies limitrophes « route des Evessay » et « rue du Praillon » assurant ainsi un maillage. Dans sa partie centrale un espace collectif proposera une liaison piétons-cycles débouchant sur l'espace existant aménagé lors de la dernière opération de logements locatifs arrivant sur la route de Planaise (entre les deux places (médiathèque et commerce de proximité) en face de la rue des pensées), et, à terme, vers le Sud pour rejoindre le passage préservé rejoignant la route des Evessay.

Phasage de l'urbanisation

Cette opération est réalisable à court et moyen termes suivant deux phases au moins sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et les dispositions du règlement (y compris documents graphiques et donc mise en œuvre des emplacements réservés respectivement sur chacune des voies existantes assurant l'accès au secteur).

Outils réglementaires mobilisés



Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) :

- l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements au logement locatif social,
- la servitude liée au programme de logements à réaliser fixant un nombre minimum de 6 locatifs sociaux tel que définie pour le secteur de mixité sociale n° 6.





Légende



Principes d'accès et déplacement

-  Elargissement des voies existantes (aménagement de cheminements doux)
-  Voirie à créer

Modes doux

-  liaison douce à créer (et principe d'accès)
-  liaison douce existante

Principes de valorisation du paysage

-  Espace public à créer
-  Haie à conserver

Secteur 7 - « Impasse de la rue des pensées » (AUc0A7)

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve en frange Nord de Saugnieu entre l'impasse des coquelicots et la rue des pensées, en épaisseur de la rue de la Violette. Il correspond à une propriété non bâtie située en « dent creuse » d'une superficie de 5 350 m².

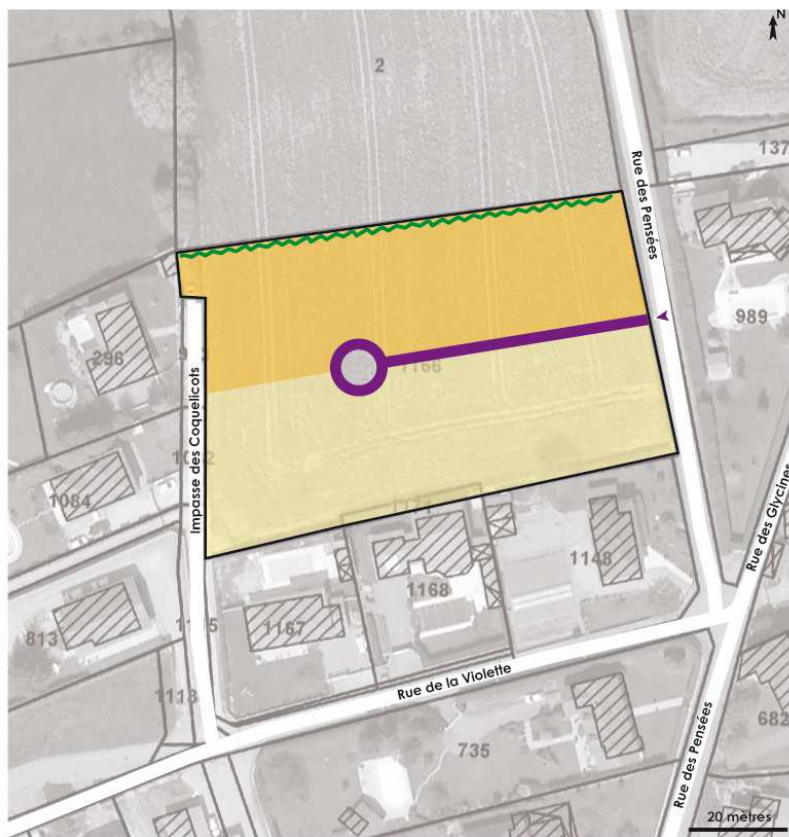
Programme

Le site présente une capacité globale d'environ 10 logements (dont 25 % en locatif social au moins), soit une densité moyenne d'environ 20 logements par hectare sur le principe d'habitat individuel.

Un seul accès sera admis à partir de la rue des Pensées pour la voie de desserte à aménager dans le cadre de l'opération. La limite Nord du secteur devra faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif en termes d'essences et de densité de plantations de type pré-verdissement pour assurer une bonne insertion paysagère du programme de maisons ; Toute disposition sera prise pour pérenniser cet aménagement dans le temps (préservation, entretien, etc).

Phasage de l'urbanisation

Cette opération est réalisable à court ou moyen terme sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et les dispositions du règlement).



Légende		
Principes d'accès et déplacement	Principes de programmation	Principes de valorisation du paysage
Voie à créer	Habitat intermédiaire	Haie à créer
Accès ou desserte	Habitat individuel	

Outils réglementaires mobilisés

Les aménagements et constructions devront notamment respecter (cf. *article U 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) :

- l'obligation généralisée d'affecter au moins 25 % du programme de logements au logement locatif social,
- la servitude liée au programme de logements à réaliser fixant un nombre minimum de 3 locatifs sociaux correspondant au secteur de mixité sociale n° 7.

**Carte de localisation des secteurs
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur Montcul**



Secteur 8 - « Les Rivoisières » (AUa0A8)

Éléments de contexte

Ce secteur correspond à un cœur d'îlot ouvert sur la rue des Rivoisières. A dominante pavillonnaire, il s'est constitué à partir d'un hameau regroupant d'anciennes fermes (habitation et granges, dépendances attenantes ou non), puis quelques maisons individuelles. Le tissu de cette partie Sud du hameau de Montcul est marqué par un développement récent de l'habitat pavillonnaire lié à des lotissements notamment créés en extension des noyaux anciens accrochés aux voies communales.

Programme et phasage de l'urbanisation

La superficie du secteur est de 28 310 m² dont un emplacement réservé de 840 m². Le projet d'ensemble devra porter sur la totalité du périmètre (réflexion avancée, y compris en l'absence d'accord de l'ensemble des propriétaires au regard des enjeux de desserte des parcelles rattachées à l'opération) à déposer pour demander l'autorisation d'ouvrir la première tranche.

Quatre phases de programmation relativement équivalentes en nombre de logements, seront définies pour l'ouverture progressive du projet d'ensemble, soit à partir de 2015, puis 2017, 2022 et 2027.

Le fonctionnement du secteur par rapport au quartier, mais aussi **la desserte** au sein de l'opération d'ensemble seront organisés à partir de :

- la Rue des Rivoisières, voirie mixte, avec son élargissement au droit du site (ER V10) pour une largeur d'emprise totale après aménagement de 11,20 mètres environ,
- la Rue des Verchères avec laquelle sera aménagée une liaison piétonne,
- une voie nouvelle à créer (boucle à partir de deux accès sur la Rue des Rivoisières) avec un dimensionnement en adéquation avec le projet par rapport à l'opération globale et secteurs intérieurs éventuels dont :
 - une largeur de chaussée : 4,5 mètres minimum
 - un cheminement piétons : 1,5 mètre minimum (+ 0,5 mètre minimum si unilatéral)
 - des stationnements banalisés
 - des aménagements paysagers dont arbres, sur la base d'un arbre pour trois places,
 - l'éclairage public conforme aux modèles de la commune.
- des accès aux lots présentant un recul minimum de 5 mètres par rapport à la voie interne de desserte avec largeur de 2,5 mètres.

La programmation compte au total de l'opération d'ensemble environ 72 logements (au minimum 65 logements et au plus 83) soit une densité nette moyenne brute d'environ 30 logements par hectare.

Sur la base du nombre de 72, les logements seront répartis suivant une diversification des formes, soit environ :

- en individuel, y compris jumelé, 24 maisons, équivalents logements, au plus, avec une densité moyenne nette de 20 logements par hectare ;
- en intermédiaire ou groupé, 16 logements minimum ;
- en collectif, 20 (au moins) à 32 logements (au plus).

S'agissant du stationnement, il est exigé pour les automobiles :

- une place de stationnement pour 35 m² de surface de plancher sans qu'il ne puisse être exigé plus de deux places par logement,
- une place supplémentaire banalisée pour deux logements,
- une place de stationnement par logement pour les programmes de logements locatifs financés par des prêts aidés par l'Etat.

Il est exigé un local ou emplacement couvert affecté aux vélos et poussettes pour les logements en collectif. D'une surface de plancher au moins égale à 8 m², il sera dimensionné selon les besoins de l'opération, et spécialement aménagé à cet effet, réalisé au rez-de-chaussée prioritairement et dans l'enceinte du bâtiment.

Outils réglementaires mobilisés

Les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U3 du règlement écrit et SMS en annexe (4.1.a)*) l'obligation d'affecter 25 % au moins des logements de l'ensemble de l'opération à des catégories de locatif social conformément à la servitude de mixité sociale n° 11 liée au programme de logements à réaliser fixant à un minimum de 17 logements locatifs sociaux.

Enjeux urbains et paysagers

Insertion du projet dans son environnement

Organisation du quartier et qualité du cadre de vie

Les enjeux pour ce projet sont de :

- assurer la cohérence avec le tissu environnant ;
- veiller à l'intégration urbaine et paysagère de l'opération d'ensemble (considéré sur la totalité du secteur) dans son site avec :
 - une hauteur maximale limitée à des bâtiments comprenant un rez-de-chaussée et deux étages (R+2), soit 9,50 mètres maximum entre le terrain naturel et l'égout de toit ;
 - une part des places de stationnement réalisée en ouvrage, correspondant au moins à une place par logement :
 - ✓ pour les logements collectifs, enterrée (le niveau du sous-sol sera considéré comme enterré sous réserve que le niveau du rez-de-chaussée des logements (ou d'une toiture-terrasse accessible aménagée en espace collectif et/ou végétalisée) soit au plus à 1,20 mètre du terrain naturel) ou compris dans le ou les bâtiments destinés aux logements,
 - ✓ pour les logements en intermédiaire ou groupés, enterrée suivant le même principe ou dans le bâtiment principal ou en annexe. ;

- sous réserve d'un plan masse définissant les implantations des constructions et assurant une qualité de vie des futurs habitants, l'absence de prescriptions « strictes » applicables vis-à-vis des limites séparatives, sauf sur le périmètre du secteur d'OAP où la construction sur limite est interdite ;
 - pour les clôtures, une hauteur inférieure à 2 mètres, traitées avec le pré-verdissement des lots en vue d'assurer la cohérence globale et la qualité de l'opération, en particulier des lots libres ;
 - un paysagement de l'opération d'ensemble avec des espaces communs végétalisés répondant à un usage en lien avec l'opération (aire de jeux, parc urbain, etc) dans l'objectif d'un cadre de vie de qualité pour l'ensemble de l'opération. En particulier, l'aménagement principal sera central dans la composition urbaine de l'ensemble. Il devra être réalisé en phase 1 (y compris pour partie), ou, au plus tard en phase 2 (en totalité).
 - le paysagement des lots, c'est-à-dire la préservation d'une superficie du terrain en espaces plantés et la plantation d'arbres (y compris fruitiers) et arbustes.
 - une harmonie générale des constructions liée au traitement de leurs aspects extérieurs.
- gérer les eaux pluviales de façon alternative, par la mise en place de solutions en aérien (pas en tout tuyau) et paysager participant à la qualité globale de l'opération (noue, bassin de rétention paysager de type modelage enherbé) avec un rejet au réseau public de la Rue des Rivoisières équivalent au débit actuel (dossier loi sur l'eau déposé sur la totalité de l'opération précisant les phases opérationnelles).

Enjeux environnementaux

Imperméabilisation des sols limitée

L'imperméabilisation des espaces libres ou non bâtis sera limitée au maximum.

L'utilisation de matériaux perméables et/ou semi-perméables sera favorisée en particulier sur les aires de stationnement aériennes où la majorité des places de stationnement devra intégrer ce principe.

Gestion des déchets

Il est exigé un local, abri ou emplacement pour les bacs à ordures ménagères et les conteneurs de tri sélectif. Il devra être implanté en bordure du domaine public.

Sa conception sera intégrée à la composition architecturale et/ou urbaine (enterré de préférence) et prendra en compte sa perception depuis la rue des Rivoisières et la voie de desserte interne et les contraintes de collecte. Dans le cas d'un emplacement, il est exigé que sa délimitation soit traitée par un mur ou système occultant d'une hauteur de 0,30 mètre supérieure à celle des bacs et conteneurs.

Secteur 9 - « Chemin de la vie d'Anthon » (AUcOA9)

Éléments de contexte

Ce secteur, propriété de la Commune de Colombier Saugnieu, se trouve en partie Nord des Brosses, au carrefour de la route départementale n° 29^e dite route de Pont-de-Chéruy et du chemin de la vie d'Anthon.

Programme

Ce secteur porte sur une superficie de 7 870 m².

Le site présente une capacité globale d'une vingtaine de logements au plus (dont 25 % en locatif social au moins) en maisons individuelles, pouvant éventuellement être jumelées ou en habitat intermédiaire. Le reste du programme s'attachera à produire du foncier et/ou des logements dédiés principalement à de l'accession sociale.

Un seul accès pourra être admis sur le chemin de la vie d'Anthon.

Outils réglementaires mobilisés

Dans ce secteur, les aménagements et constructions devront notamment respecter (*cf. article U 3 du règlement écrit (4.1) et SMS en annexe (4.1.a)*) l'obligation d'affecter au moins 25 % des logements à du logement locatif social, conformément à la servitude de mixité sociale n° 13 fixant à la construction d'au moins 5 logements locatifs sociaux, mais aussi de développer une offre en accession sociale pour le reste du programme.



Secteur 10 - « Bresin » (AU_{OA10})

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve en partie Sud de Montcul, en frange d'urbanisation.

Programme

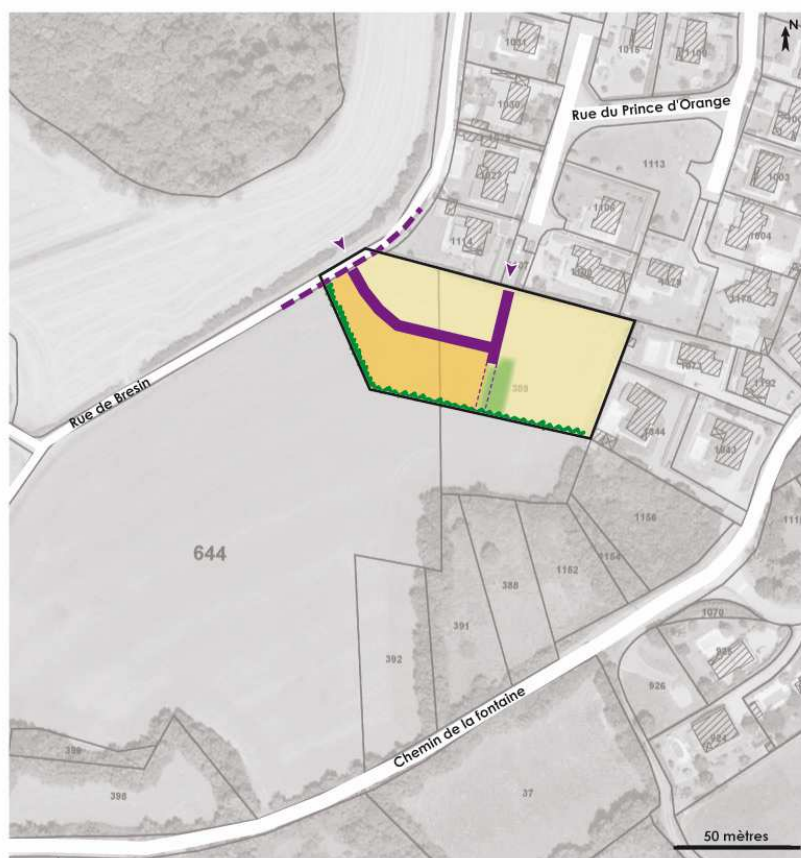
Ce secteur porte sur une superficie de 5 270 m².

Destiné à une urbanisation future, ce site pourrait présenter une capacité globale d'une vingtaine de logements au plus (dont 25 % en locatif social au moins) de type individuel et intermédiaire ou petit collectif en entrée Sud-Ouest d'opération.

Le projet devra proposer un bouclage entre la rue de Bresin et la rue du Prince d'Orange.

Outils réglementaires mobilisés

Les constructions devront notamment respecter (*cf. article U3 du règlement écrit et SMS en annexe (4.1.a)*) l'obligation de mixité sociale fixée à 25 % des logements affectés à du logement locatif social, conformément à la servitude de mixité sociale n° 12 avec au moins 5 logements locatifs sociaux.



Légende		
Principes d'accès et déplacement	Principes de programmation	Principes de valorisation du paysage
Voirie à créer	Habitat intermédiaire	Espace vert à aménager
Voirie existante à aménager (élargissement, ...)	Habitat individuel	Haie à créer
Accès ou desserte		
Prolongement de la voie		

Secteur 11 - « Entrée Sud-Est de la zone artisanale » (UioA11)

Éléments de contexte

Ce secteur se trouve en entrée Sud-Est de Colombier, mais aussi de la zone artisanale développée par la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais. La requalification du carrefour entre la rue Antoine de Saint-Exupéry (RD 29) et le chemin de la Chaume participera à la mise en valeur de cette entrée de Ville, mais aussi du présent secteur desservi à partir de ce carrefour.

Programme

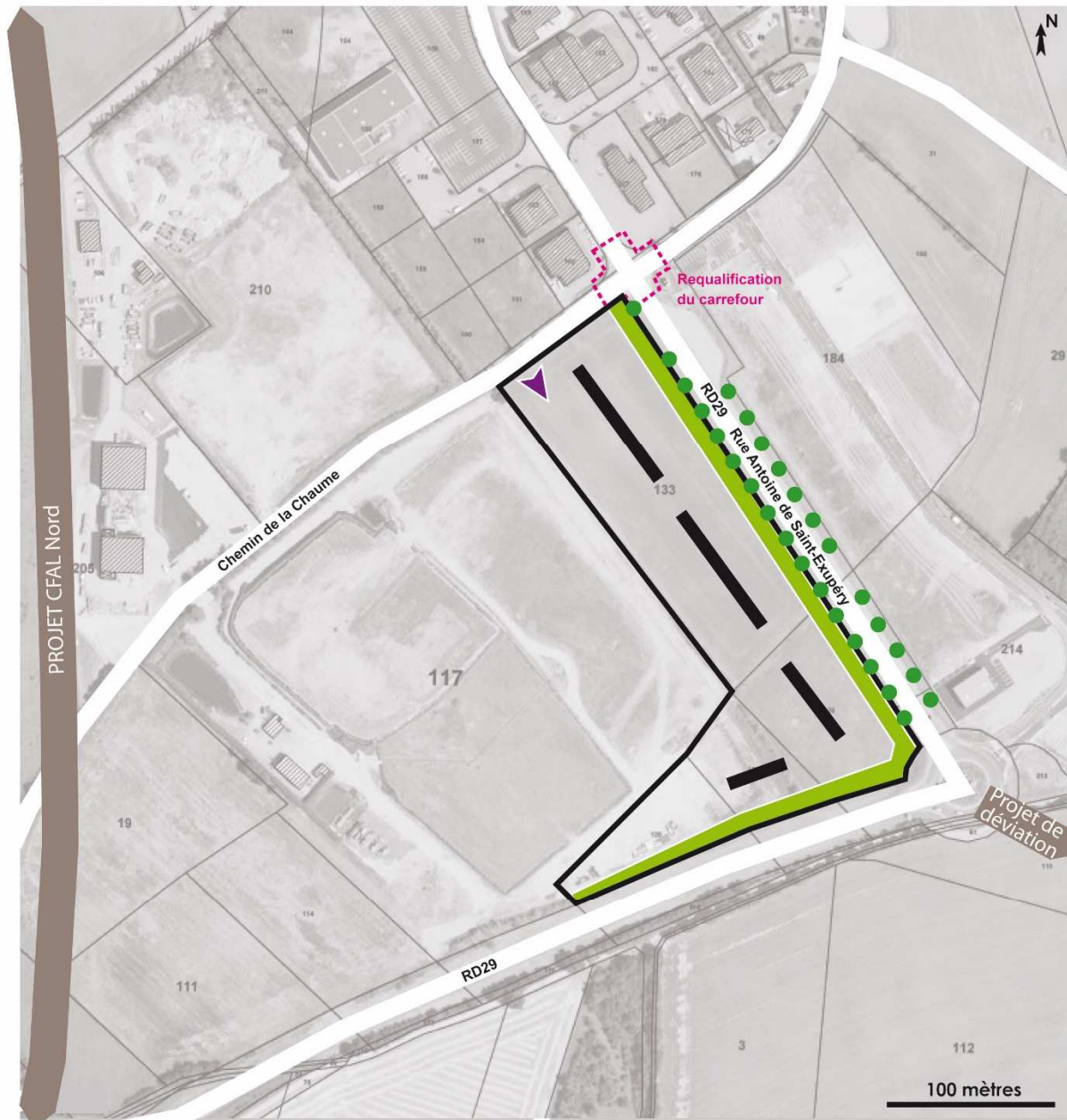
Ce secteur porte sur une superficie de 34 210 m².

Un aménagement d'ensemble cohérent est à organiser sur ce secteur très perçu et identitaire pour la Commune de Colombier Saugnieu. Le parti architectural (volumétrie, colorimétrie), paysager (aménagements, essences) et urbain (orientation des façades) devra assurer une qualité globale du secteur.

Un accès privilégié pour l'ensemble du secteur est admis depuis le chemin de la Chaume.




Le traitement des clôtures implantées sur limite avec le domaine public, dans une première bande comptant au moins trois mètres de profondeur, devra être le même pour assurer la cohérence du premier plan confortant les aménagements paysagers des abords de la route. Un pré-verdissement est à privilégier avec le positionnement du grillage à l'arrière d'une haie basse ou de séquences de haie ou de massifs arbustifs.

L'implantation des bâtiments respectera une orientation parallèle à la RD 29 ; pour le lot au droit du giratoire, cette disposition sera à adapter. Des longueurs minimums de bâtiments sont souhaitables plutôt qu'un rythme de petits volumes sauf à imposer un gabarit et une palette chromatique.



Légende

Principes d'implantation

-  Accès privilégié
-  Orientation des constructions
-  Masque paysager

II. La mise en valeur de l'activité agricole, de l'environnement et du paysage

Orientations générales applicables

au réseau bocager

Les haies et boisements les plus structurants au niveau du paysage mais également de l'environnement ont été identifiés pour compléter les "espaces boisés classés" portés aux documents graphiques du Règlement.

En effet, leur rôle environnemental comprenant les fonctions hydrauliques, antiérosive et de réservoir de biodiversité, leur rôle économique comprenant les fonctions agronomique, agricole et de valorisation du bois, ainsi que leur rôle social comprenant les fonctions paysagère et patrimoniale démontrent l'importance de leur préservation en particulier pour un projet s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

Pour assurer sa préservation, les haies et boisements doivent être connus, entretenus et valorisés en conciliant les différents enjeux.

Le principe général à mettre en œuvre est de :

- Éviter : il convient préférentiellement d'éviter la destruction de la haie ;
- Réduire : en cas de destruction nécessaire et justifiée, la solution retenue doit être celle du moindre impact ;
- Compenser : en cas de destruction, des mesures de reconstitution sont à définir. Ces mesures ont pour vocation de garantir la replantation d'une haie à fonction équivalente. Elles doivent permettre, à terme, une reconstitution de l'élément.

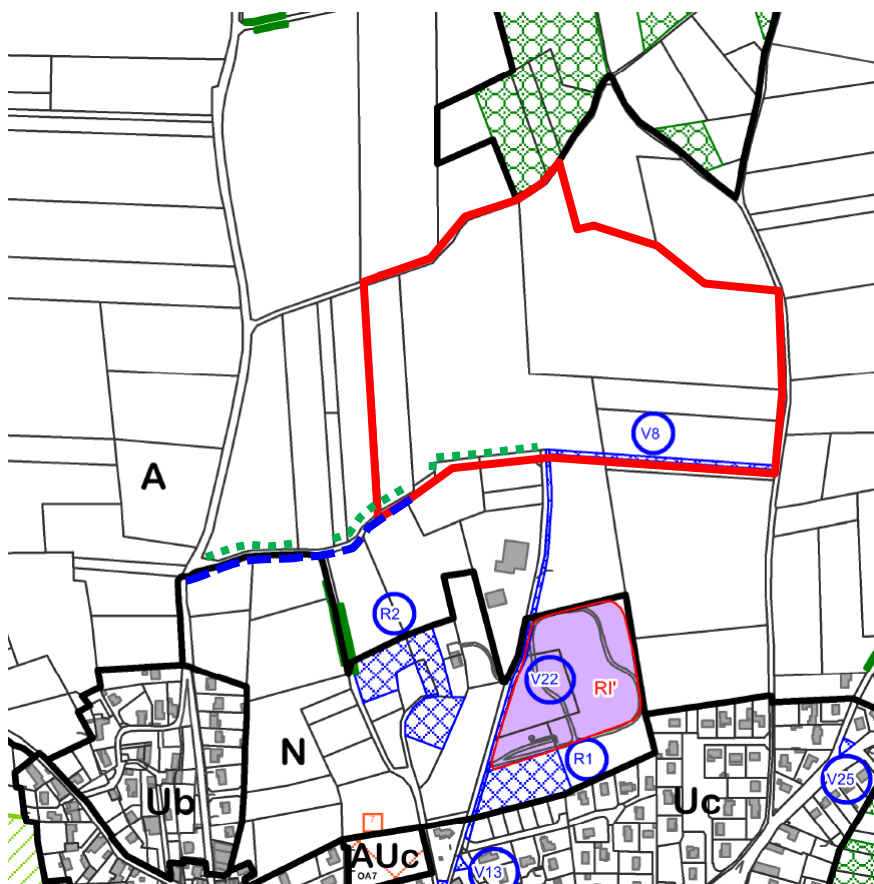
Les haies, boisements ou arbres identifiés en éléments remarquables du paysage sur le plan présenté ci-après sont à préserver. A ce titre, l'utilisation et l'occupation des secteurs repérés, tels que les constructions, les aménagements, les travaux réalisés sur les terrains concernés doivent être conçues pour garantir la conservation de ces éléments paysagers. Toutefois, pour des raisons sanitaires, de sécurité, mais aussi d'exploitation agricole, ces éléments paysagers pourront être reconstitués dans toute la mesure du possible dans un voisinage immédiat en veillant au respect de leur intérêt initial (continuité écologique, rétention hydraulique, maintien des sols pentus, ligne paysagère, etc.).



Orientations applicables

au « Hameau agricole »

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation reprend les principales orientations définies pour le « **Hameau agricole** » implanté à **Saugnieu** visant au regroupement à terme des constructions et installations nécessaires aux exploitations de la commune et à la valorisation de leurs activités et productions. Elle est issue des conclusions d'une étude menée par la CCEL pour la définition de la Zone Activité Agricole de Colombier Saugnieu (de 2015 à début 2016).



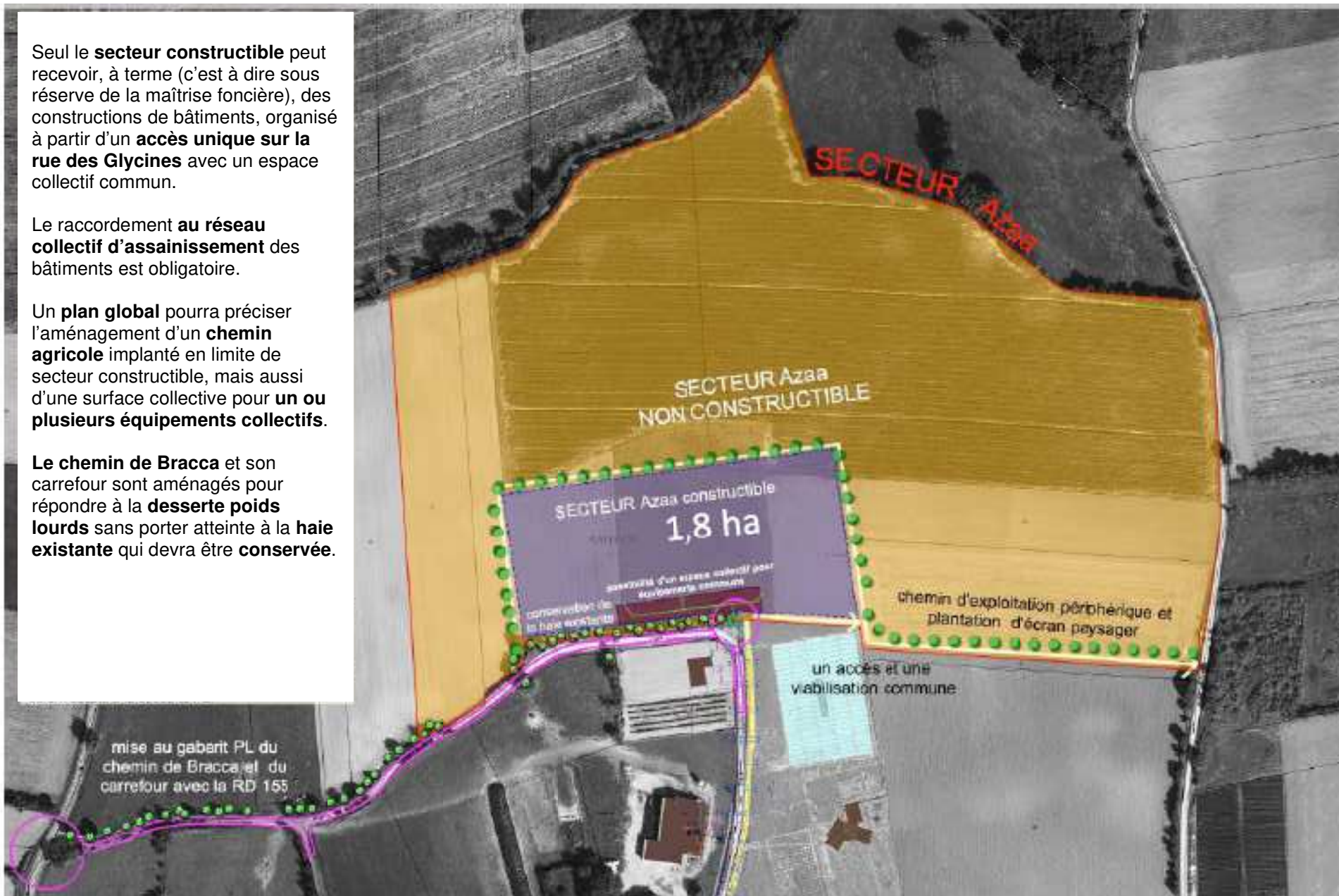
- Secteur OAP
(schéma et principes en page suivante)
- - Principe d'élargissement du chemin
pour mise au gabarit PL
- - - Principe d'élément naturel Remarquable
du Paysage (séquences de haies à préserver)

Seul le **secteur constructible** peut recevoir, à terme (c'est à dire sous réserve de la maîtrise foncière), des constructions de bâtiments, organisé à partir d'un **accès unique sur la rue des Glycines** avec un espace collectif commun.

Le raccordement **au réseau collectif d'assainissement** des bâtiments est obligatoire.

Un **plan global** pourra préciser l'aménagement d'un **chemin agricole** implanté en limite de secteur constructible, mais aussi d'une surface collective pour **un ou plusieurs équipements collectifs**.

Le chemin de Bracca et son carrefour sont aménagés pour répondre à la **desserte poids lourds** sans porter atteinte à la **haie existante** qui devra être **conservée**.



III. Le développement de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry

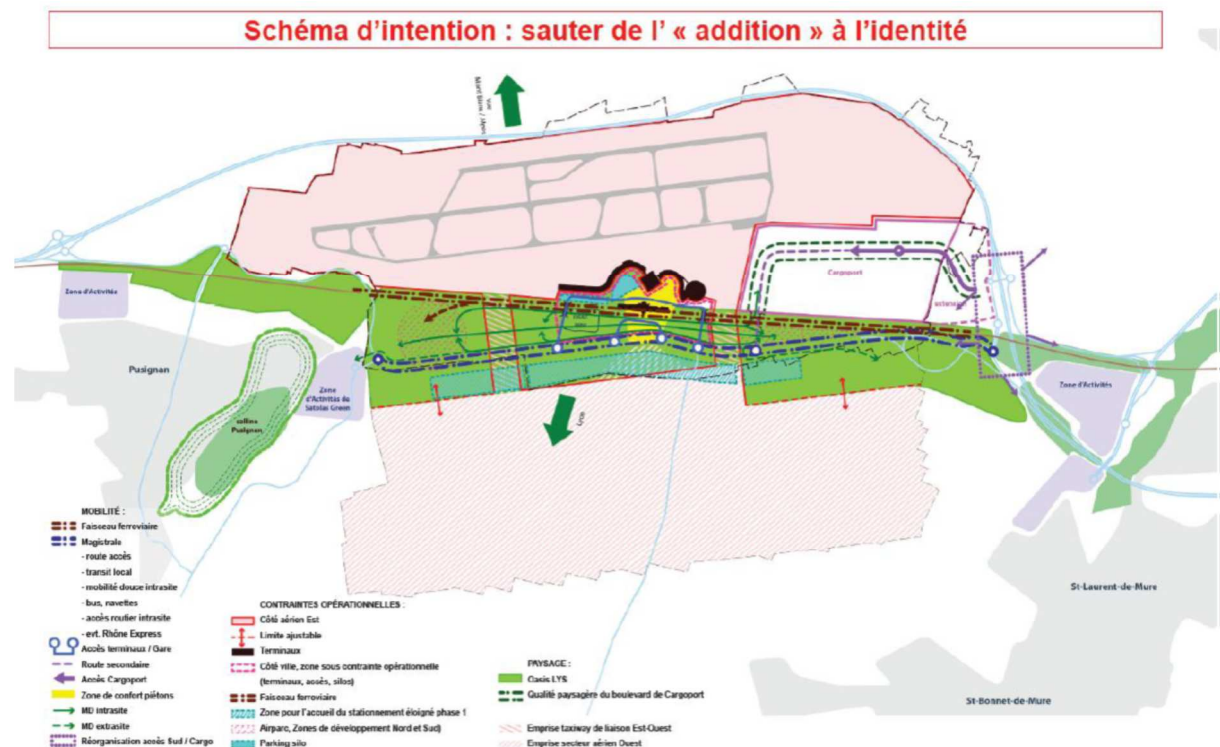
Orientation d'aménagement et de programmation liée au projet de développement de l'aéroport Lyon – Saint-Exupéry

Le chapitre ci-après a été établi à partir de la synthèse de l'étude « Plan guide d'aménagement urbain » réalisée par le cabinet GULLER-GULLER en 2014 et 2015 inscrite au Schéma de Composition Générale réalisé en concertation avec Aéroports de Lyon et l'Etat, mais aussi les autres Personnes publiques concernées par le projet. Les principes énoncés ci-après constituent des orientations visant un objectif qualitatif global de gestion économe du foncier, de mobilisation de nouveaux espaces agro-naturels conditionnée, d'insertion paysagère, d'identité urbaine et architecturale, etc. Cette OAP serait considérée comme respectée si l'objectif était atteint y compris par la mise en œuvre d'un autre principe.

A - Optimiser l'Est, préserver le long terme

1. La plateforme

Au vu de la croissance permanente du nombre de voyageurs, le projet doit garantir sa marge de manœuvre fonctionnelle et opérationnelle, passant d'une évolution « additive » traditionnelle vers un lieu aménagé selon une ambition de qualité élevée, « urbaine », avec en objectifs : attractivité, fonctionnalité et lisibilité.



4 Partie A : Optimiser l'Est, préserver le long terme

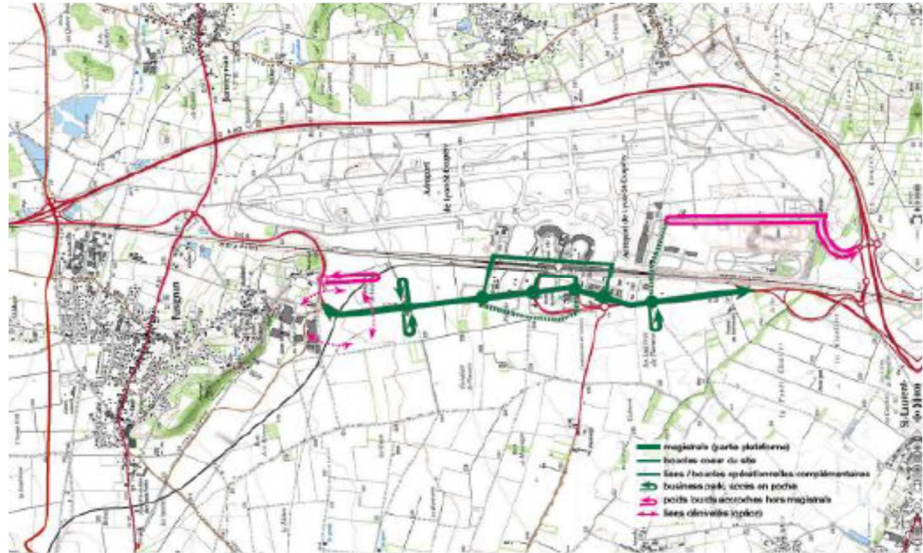
SA AEROPORTS DE LYON – DPIA – Schéma de Composition Générale

03 juillet 2015

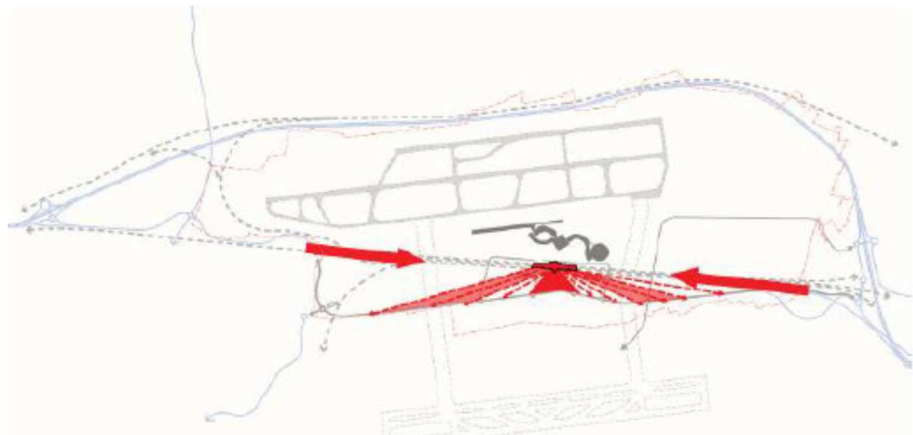
Page 95 /

L'optimisation de l'Est constitue donc un enjeu pragmatique à court et moyen terme, à trois niveaux :

- Les éléments fonctionnels intangibles :
 - Les secteurs aéronautiques
 - Les diverses servitudes aéronautiques
 - La magistrale redressée et les boucles d'accès aux terminaux simplifiées et améliorées. A l'Est, moins d'accès en surface et le passage en souterrain
 - Le nœud multimodal et son évolutivité garantis



- Les principes urbanistiques et l'attractivité
 - La place du piéton prioritaire
 - Le stationnement réorganisé : en cœur du site, des silos compacts
 - Les lieux d'échanges principaux valorisés : terminaux, parvis, zone de confort piéton
 - Le paysage caractéristique de la plateforme
 - La visibilité de la gare TGV en tant qu'emblème de la plateforme : les vues sur Lyon et le Mont-Blanc
 - La compacité de l'urbanisation dans les secteurs de diversification, les façades principales qualitatives vers les pistes, la magistrale, la voie LGV...



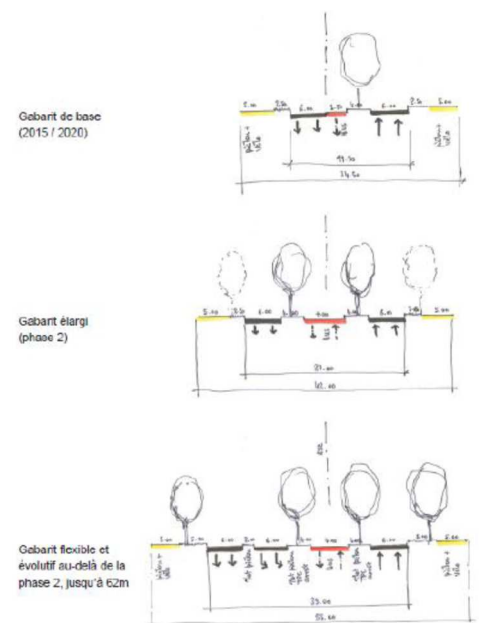
- Les opportunités sur le principe de préservation des potentiels et de mise en place d'un cadre favorable aux investissements.

Les principes en matière d'accès et de mobilité

Dans les zones proches des terminaux et à la gare, l'espace est libéré pour un aménagement piéton et paysager de qualité, approprié pour accueillir les flux piétons croissants dans les bonnes conditions, optimiser leur orientation et garantir le confort des modes de transport durables. Le système de voiries vers les terminaux et les stationnements dans le cœur du site Est est simplifié (à noter, le besoin de réaliser 3000 places complémentaires d'ici 2020). En plaçant, à partir de 2020, les nouveaux silos « stationnement de proximité » Sud et Nord à l'Ouest de la ligne LGV, le nombre de VL qui franchit la voie LGV est minimisé. Les fonctions de dépose minute, de gare routière de stationnement pour les salariés sont centralisées et dans la mesure du possible, mutualisés dans le temps.

La magistrale est transformée en boulevard. Les ronds-points actuels sont remplacés par des carrefours à feu. Ces derniers facilitent la priorisation des TC (mise en site propre au moins dans les tronçons chargés) et simplifient les traversées piétonnes (par exemple entre stationnement P5 et cœur de site). Ils évoquent une atmosphère plus urbaine que les ronds-points, ce qui s'inscrit dans la logique de valorisation de l'espace public dans le cœur du site. En vue de la croissance des flux à long terme, les carrefours à feu sont plus capacitaires que les giratoires.

Les voiries sont dimensionnées a priori pour les besoins du site et non pas pour le transit. Le transit reste possible, mais avec cinq carrefours à feu. Le réseau des voiries est évolutif. Les plans guide d'aménagement proposent un dimensionnement de base pour les 10 à 15 ans à venir ainsi qu'une réservation à long terme (magistrale, réservation phase ultime : gabarit de 62 mètres). Le dimensionnement de base est complété au fur et à mesure si la croissance des flux ou la priorisation des TC exigent une voie ou un stockage supplémentaires.



2. [Le cœur du site : l'image du papillon](#)



Dorénavant, l'objectif est de dépasser l'approche additive et le manque de lisibilité et d'orienter le cœur du site vers un avenir qualitatif. L'image directrice affichée pour le développement du cœur du site Est est celle du papillon : elle rayonne l'intention de donner une cohérence et une attractivité à ce lieu d'échanges multiples à moyen terme.

Le stationnement dans le cœur du site passe en majeure partie de la surface en silo. Pour le reste, un stationnement en surface qualitatif est nécessaire avec des éléments d'aménagement paysager.

3. [Secteurs de développement et programmation sur la plateforme](#)

Pour le développement urbain et la programmation sur la plateforme, quatre secteurs sont distingués.

Le secteur centre (entre taxiways Nord et Sud) est à priori réservé aux fonctions et systèmes d'accès aux terminaux et à la gare et est soumis aux contraintes opérationnelles. L'immobilier complémentaire haut de gamme cherchant la proximité aux flux de passagers, aux terminaux et à la gare peut être accueilli, en priorité accolé au cœur du site (rayon de 400 à 500 mètres autour de la gare). A condition qu'il ne compromette pas la fonctionnalité et l'évolutivité des exigences opérationnelles de l'aéroport. La structure urbaine et les gabarits des bâtiments doivent garantir la vue sur la gare LGV.

Le secteur Cargoport reste réservé aux fonctions logistiques avec affinité aéroportuaire et, à terme, CAREX. Les plans guide d'aménagement mettent l'accent sur les éléments de qualité à développer et à garantir dans le secteur : notamment les façades principales (côté pistes, voie LGV, autoroute), l'aménagement du boulevard de l'Europe avec des surfaces pour la mobilité douce, la mutualisation de services et de surfaces de stationnement, les bâtiments en couche et modulaires, la compacité de l'urbanisation (bâtiments rapprochés).

Les deux secteurs Sud et Nord constituent des secteurs de diversification.

Ils répondent à des échéances au-delà de l'échelle du PLU de Colombier Saugnieu.

4. [Qualité et identité](#)

A la convergence des propositions des plans d'aménagement, la qualité et l'identité de la plateforme aéroportuaire s'articulent autour des fondamentaux ainsi que des éléments particuliers suivants :

- La fonctionnalité pour tous les usagers, côté ville ainsi que côté aérien
- Le cœur du site attractif, confortable pour les piétons, avec un parvis aménagé et animé
- L'aménagement de la magistrale en boulevard
- L'"Oasis LYS" : la qualité paysagère et les structures d'espace vert principales depuis les sorties de l'autoroute jusqu'au cœur du site
- Les vues sur la gare TGV, emblème de la plateforme
- A l'échelle des urbanisations complémentaires et de l'immobilier sur la plateforme : les façades principales qualitatives vers la magistrale, les pistes, la voie LGV : la relation forte bâti et paysage/ espace ouvert à l'échelle des îlots.

5. [Phasage](#)

L'optimisation Est se décline en trois grandes étapes, dont deux concernent pour partie la période du PLU – à noter que les horizons sont estimés au regard d'objectifs de trafics passagers) :

- étape 1 / horizon 2015-2019
- étape 2 : phase 2.1 : magistrale cœur du site / horizon 2020-2024,
phase 2.2 : magistrale tronçon Sud / horizon 2025-2029.

B – Assurer la qualité architecturale, urbaine, paysagère et environnementale

Enjeux et exigences fondamentales

En cohérence avec l'exigence principale de l'aéroport d'être fonctionnel et opérationnel, l'aménagement et l'architecture doivent intégrer une ambition d'esthétique avec le pragmatisme fonctionnel.

L'aéroport doit se distinguer par un fonctionnement, un aménagement et une architecture excellents. Entant que porte d'entrée de l'espace métropolitain lyonnais, il doit représenter un exemple d'excellence de l'architecture lyonnaise avec l'utilisation de matériaux durables. Cela implique une attention particulière concernant l'intégration paysagère et la durabilité.

Toute construction doit s'inscrire dans une ambition élevée de durabilité et de qualité et doit contribuer à une qualité d'ensemble cohérente, la qualité d'image et l'identité de la plateforme aéroportuaire. L'aménagement et l'architecture doivent contribuer aux bonnes expériences et au bien-être des usagers de la plateforme, et notamment des passagers aériens et des usagers du nœud TC autour de la gare TGV.

Même si l'aéroport et son opération impactent la nature fortement, la plateforme doit s'intégrer dans son contexte naturel et doit contribuer à son fonctionnement, en ce qui concerne la biodiversité, les réseaux verts et bleus et les corridors de la faune.

Un manuel de design et de qualité pour LYS et...

Pour répondre à tous ces enjeux, ADL a préparé un "cahier de prescriptions urbanistiques, architecturales, paysagères et environnementales" qui fonctionne comme manuel de design et de qualité pour la plateforme. Ce manuel s'applique autant aux projets ADL qu'aux projets de tiers sur la plateforme.

L'aéroport n'est pas une île isolée dans son territoire. L'ambition de constituer une porte d'entrée métropolitaine attractive doit non seulement s'appliquer à la plateforme, mais aussi aux territoires voisins et aux corridors principaux entre l'aéroport et les espaces urbains principaux du Grand Lyon et des agglomérations voisines. Dans ce sens, le manuel de design et de qualité d'ADL doit inspirer les acteurs des territoires voisins pour définir des standards d'excellence identiques.

Les prescriptions du manuel de design et de qualité

Le grand cadre de toute opération sur l'aéroport est donné par les ambitions en matière de qualité, de durabilité et d'innovation, ADL vise à développer l'aéroport vers un lieu aménagé selon une ambition de qualité élevée, "urbaine", avec les mots d'ordre suivants : attractif, fonctionnel lisible.

ADL s'engage à dépasser les standards habituels en matière de durabilité et visent à devenir un exemple d'excellence. Le chemin vers la durabilité, vers la qualité est un processus d'apprentissage. L'intention d'ADL est d'innover avec chaque projet, de pousser les propres ambitions avec l'expérience croissante. Dans ce sens, l'aéroport sera dans les années à venir un laboratoire et un lieu permanent d'échanges entre les différents acteurs ou ceux-ci partagent et développent une même vision et contribuent à un processus évolutif et émergent d'expérimentation et de bonnes pratiques.

Outre les réservations opérationnelles et fonctionnelles sur la plateforme, les "invariants" à respecter pour tout projet et toute planification sur la plateforme comprennent :

- L'inscription de la plateforme dans le grand paysage de la Plaine de St Exupéry, la maximisation des synergies avec le territoire en matière de mobilité et de logistique ;
- Le système d'accès principal : magistrale, boucles, voies LGV/terrée, avec la garantie de l'espace par leur évolution ;
- Les ouvertures et les continuités paysagères de la plateforme, en direction Nord/Sud à travers les secteurs/urbanisations futures, le long la magistrale, la tranchée ouverte de la voie LGV, en direction Est-Ouest (réservations taxiways et l'espace ouvert du cœur du site) ;
- La compacité et la perméabilité des structures urbaines, la qualité d'adresse de leurs façades principales ;
- Les profils économiques clairs dans les secteurs côté ville, la sélectivité concernant l'accueil d'activités non-aéronautiques en fonction de leur affinité avec la plateforme et la mobilité aérienne, afin d'éviter une perte de qualité et de valeur.

Pour augmenter la qualité et **la cohérence d'image paysagères à travers les échelles**, le manuel de design et de qualité propose comme éléments principaux de l'aménagement paysager :

- Les bocages qui segmentent la plaine St Exupéry et créent une profondeur visuelle et spatiale ;
- Le modelage du terrain comme référence aux multiples carrières marquant la plaine ;
- Le paysage agricole provençal de l'aire de chalandise de l'aéroport.

Dans le cœur du site, ces éléments paysagers et l'aménagement de l'espace public garantissent une qualité élevée de séjour et le confort maximal des usagers, notamment des voyageurs.

Les ouvertures paysagères principales de la plateforme sont marquées par la continuité de design et la qualité particulière de l'usage des éléments paysagers principaux.

La cohérence d'image de la plateforme implique que l'aménagement de l'espace public garantit une qualité élevée de séjour et le confort maximal des usagers, notamment des voyageurs.

Les ouvertures paysagères principales de la plateforme sont marquées par la continuité de design et la qualité particulière de l'usage des éléments paysagers principaux.

A l'échelle des secteurs, l'objectif est de garantir **des environnements de travail attractifs**.

A cette fin, dans une optique de compétitivité internationale de l'offre sur la plateforme, les exigences principales concernent :

- La compacité et la densité élevée des urbanisations
- Le partage et la mutualisation d'espaces publics, de services, du stationnement, des accès,
- La maîtrise de l'impact sur l'environnement pour l'ensemble d'un secteur et non seulement pour l'îlot isolé,
- L'ouverture spatiale et programmatique des îlots vers leur contexte.

Ces prescriptions urbanistiques sont à respecter au moment où un projet et un plan de développement urbain pour un secteur ou la partie d'un secteur du côté ville de l'aéroport est développé.

En matière **d'architecture**, les éléments de repère (terminaux, gare, tour de contrôle) autant que tous les bâtiments et équipements ADL doivent définir et soutenir la cohérence d'image (par exemple usage de matériaux naturels, sobres et neutres, cohérents avec l'ambition de durabilité et avec les éléments d'aménagement paysager principaux) et l'attractivité de la plateforme (p.ex. innovation typologique, cohérence bâti-paysage/espace ouvert). Ainsi, ADL fixe le standard pour l'immobilier tiers sur la plateforme qui devra rayonner le même esprit de qualité, de durabilité, d'innovation par rapport aux usages particuliers accueillis.

Finalement, ADL s'engage à accompagner les démarches de planification et de réalisation urbanistique, architecturale et paysagère par **un suivi orienté vers la qualité, la cohérence d'image et de fonctionnalité**. Le dispositif prévu comprend l'implication des divers départements d'ADL concernés, l'accompagnement par l'architecte urbaniste conseil, un suivi plus large pour les projets les plus importants et/ou sensibles.

Objectifs du plan d'aménagement urbain :

Ce plan d'aménagement intègre plusieurs objectifs :

- **Objectifs fonctionnels :**

- Rationaliser les accès du site en améliorant leur visibilité depuis les voies d'accès
- Mieux gérer la vitesse et le croisement des véhicules
- Intégrer les modes doux et donner la priorité aux transports en commun routiers

- **Objectifs de capacité :**

- Résoudre les ralentissements observés quotidiennement sur le carrefour nord proche de la station-service et sur l'accès à la gare TGV
- Dévier la forte circulation de transit en amont du carrefour de l'Europe
- Lisser le calibre des voiries et intégrer des voies de pré-sélection à l'amont des carrefours
- Gestion des carrefours par feux tricolores

- **Objectifs de qualité urbaine :**

- Un boulevard multimodes paysager en colonne vertébrale du site au lieu d'un système de voiries purement routier
- Eloigner la circulation des véhicules particuliers du cœur du site au lieu d'un système de voiries purement routier
- Eloigner la circulation des véhicules particuliers du cœur de site en écartant les accès nord et sud des terminaux
- Rendre le parvis Est piétonnier en aménagement un transit souterrain des véhicules
- Donner une image plus urbaine du secteur Est gare TGV avec de l'immobilier tertiaire et de stationnement, du paysage, une circulation routière largement apaisée, une relocalisation des fonctions support piste.

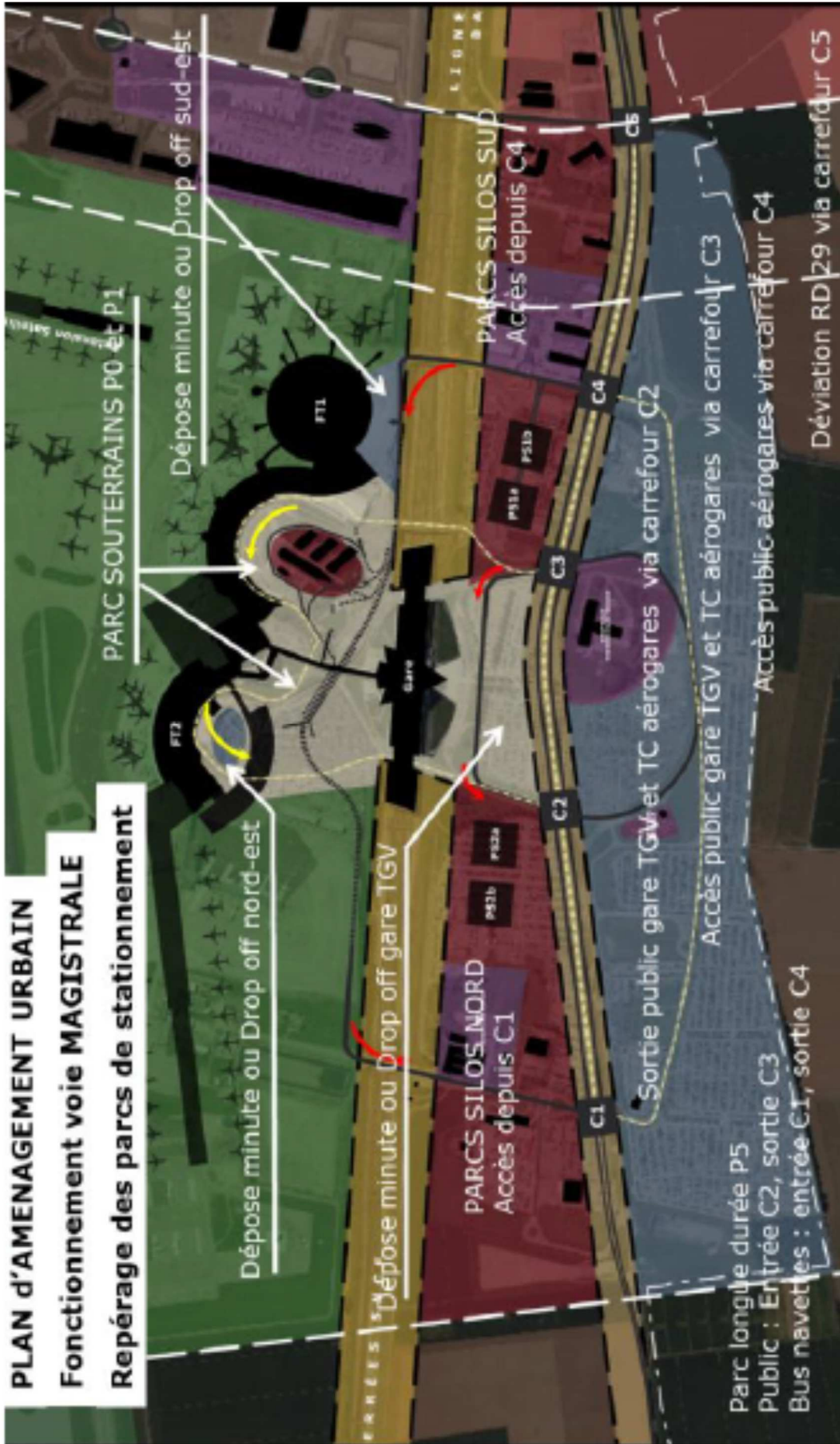


Figure 78 : Plan d'aménagement urbain --- Fonctionnement voie MAGISTRALE --- Repérage des parcs de stationnement



Plan 1.0 – Développement Est phase 1



Plan 2.1 – Développement est phase 2.1



Plan 2.2 – Développement est phase 2.2