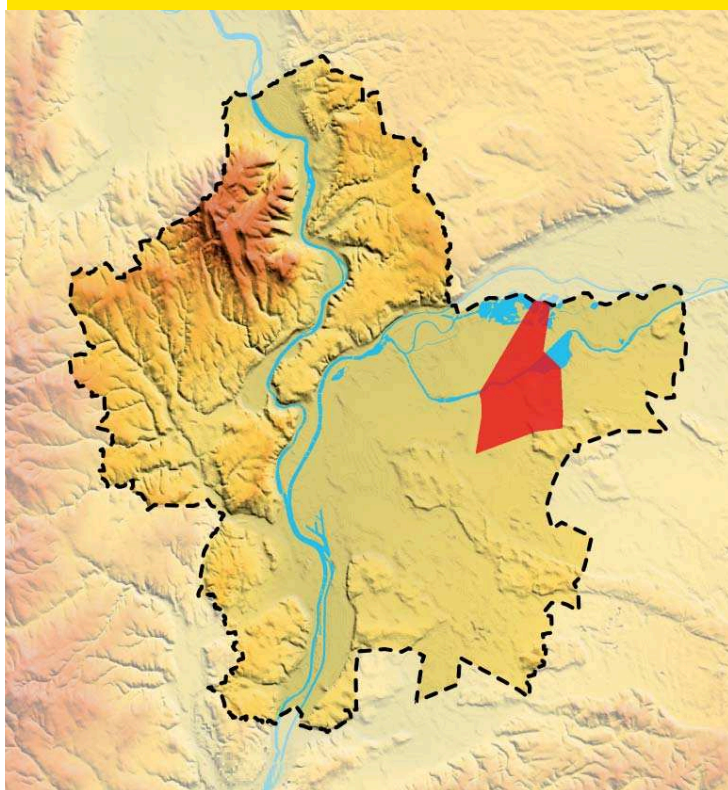


**GRAND LYON**  
communauté urbaine

*Délégation Générale au Développement Urbain  
Planification et Urbanisme Réglementaire*

# PLAN LOCAL D'URBANISME

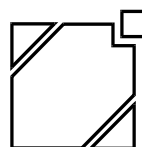


**DÉCINES CHARPIEU**

**RÉVISION N°1**  
**2009**

**Dossier d'arrêt de projet  
et de mise à l'enquête  
publique**

Agence  
d'urbanisme  
pour le développement  
de l'agglomération  
lyonnaise





# **S O M M A I R E**

- **Photographie aérienne de situation**
- **Notice de présentation**
- **Extrait du rapport de présentation et projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**
- **Orientation d'Aménagement par Quartier ou Secteur (OAQS)**
- **Règlement :**
  - . **zone AU**
  - . **zone UIL**
- **Légende et extrait du plan « Zonage et autres prescriptions » (1/5000)**
- **Liste des emplacements réservés de voirie**
- **Légende et extrait du plan « Polarités commerciales et linéaires d'activités économiques » (1/5000)**





# **PHOTOGRAPHIE AERIENNE DE SITUATION**





***Photo aérienne de situation***



## **NOTICE DE PRESENTATION**





# SOMMAIRE DE LA NOTICE DE PRESENTATION

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCTION</b>                                                                             | <b>2</b>  |
| <b>I- OBJET DE LA REVISION DU PLU</b>                                                           | <b>6</b>  |
| <b>II- CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT</b>                                                     | <b>7</b>  |
| <b>1. LES CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE DE DECINES- CHARPIEU</b>                               | <b>7</b>  |
| A. L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE DECINES-CHARPIEU                                                | 8         |
| B. LE CONTEXTE RESIDENTIEL DE DECINES-CHARPIEU                                                  | 10        |
| C. LE CONTEXTE ECONOMIQUE DE DECINES-CHARPIEU                                                   | 11        |
| <b>2. LES CARACTERISTIQUES DU SITE DU MONTOUT</b>                                               | <b>13</b> |
| A. LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU SITE                                                         | 13        |
| B. LES CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES ET PHYSIQUES DU SITE                                      | 15        |
| C. LES CARACTERISTIQUES HYDROGEOLOGIQUES ET HYDROLOGIQUES DU SITE                               | 17        |
| D. LES CARACTERISTIQUES ACOUSTIQUES DU SITE                                                     | 19        |
| E. LES CARACTERISTIQUES DU MILIEU NATUREL ET DU PAYSAGE DU SITE                                 | 20        |
| <b>III- PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT</b>                                                | <b>27</b> |
| <b>1. LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DU SITE</b>                                                   | <b>27</b> |
| <b>2. LES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU SITE</b>                                                   | <b>28</b> |
| <b>IV- ORIENTATIONS PARTICULIERES PRISES EN COMPTE</b>                                          | <b>34</b> |
| <b>1. AU REGARD DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE (SDAL)</b>                     | <b>34</b> |
| <b>2. MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS PREVUES PAR L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME</b> | <b>36</b> |
| <b>3. AU REGARD DE LA PRESENCE DES SITES NATURA 2000</b>                                        | <b>44</b> |
| <b>V- CONDITIONS DE DESSERTE ET DE VIABILISATION DU SITE</b>                                    | <b>45</b> |
| <b>1. LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE AU SITE</b>                                                | <b>45</b> |
| <b>2. LES CONDITIONS DE VIABILISATION EN ASSAINISSEMENT ET EN EAU POTABLE</b>                   | <b>50</b> |
| A. L'ASSAINISSEMENT – EAUX USEES                                                                | 50        |
| B. L'ASSAINISSEMENT – EAUX PLUVIALES                                                            | 51        |
| C. L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE                                                                | 51        |

# INTRODUCTION

L'est lyonnais représente depuis de nombreuses décennies un territoire privilégié d'expansion et de développement de l'agglomération lyonnaise, avec notamment l'installation de grands équipements métropolitains (aéroport de Lyon St Exupéry, parc d'exposition Eurexpo....), l'aménagement de grandes zones économiques (parc technologique de Porte des Alpes...) et la réalisation de nouvelles lignes fortes de transports collectifs (Léa-Leslys, T2...).

Au sein de l'est lyonnais, le Centre-est occupe, depuis le boulevard Laurent Bonnevey à l'ouest jusqu'à la rocade est et depuis Vaulx-en-Velin au nord jusqu'à Vénissieux au sud, une position charnière entre la ville centre de Lyon-Villeurbanne et la polarité économique de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Le Centre-est représente également un des lieux de l'agglomération offrant le plus fort potentiel d'évolution, avec encore d'importantes marges de développement économique et résidentiel, et concentre une part importante de la richesse économique de l'agglomération.

De fait, ce territoire représente un secteur stratégique pour l'agglomération lyonnaise capable :

- d'une part, de répondre à ses ambitions de croissance (économique et résidentielle), de solidarité et de maîtrise de l'environnement ;
- d'autre part, de participer à sa stratégie de rayonnement international ;
- et enfin, de contribuer à l'épaississement du cœur de l'agglomération, en s'appuyant sur le développement des communes de la première couronne est.

L'objectif est d'y développer un modèle urbain durable fondé sur le renouvellement de la ville et une présence forte de la nature, avec une exigence très prononcée de qualité, et sur la réalisation d'une offre de transports collectifs efficaces et performants.

Le Centre-est est aujourd'hui le lieu de la mise en œuvre de grands projets urbains d'agglomération (Carré de Soie, Porte des Alpes, Grands Projets de Villes Vaulx-en-Velin et Vénissieux, Opérations de Renouvellement Urbain de Saint Priest, de Bron Parilly et de Bron Terraillon...), qui participent à une valorisation et à une transformation en profondeur du territoire, renforçant ainsi l'attractivité.

A l'avenir, le site du Montout est amené également à s'affirmer comme un nouveau lieu emblématique et structurant du Centre-est, principalement pour les motifs suivants :



- Dynamisées par l'arrivée du tramway Léa (T3), les villes de Décines- Charpieu et de Meyzieu composent des polarités urbaines importantes de l'est lyonnais, et à ce titre représentent un lieu prioritaire du développement urbain et économique et un lieu d'accueil privilégié d'équipements. Situé à la charnière des communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu, le site du Montout, de par son développement, participe ainsi à l'affirmation de ces polarités urbaines.
- Au sein du Centre-est, le site du Montout occupe un positionnement stratégique et central :
  - a. Il appartient à la dynamique du corridor urbain ouest/est de la ligne T3-Leslys et de la RD 317 (ancienne RD 517), qui s'affirme comme un axe de développement majeur de l'est lyonnais.
  - b. Il se trouve à l'articulation de grandes composantes du réseau vert de l'est lyonnais :
    - au sud, la plaine du Biezins et le V-Vert et au-delà la plaine agricole de l'est de l'agglomération ;
    - au nord, le Grand Large et au-delà le Grand Parc de Miribel-Jonage.
  - c. Il représente aujourd'hui un des derniers sites de développement potentiel le long de la rocade Est, et peut ainsi participer à la valorisation de son parcours.
- Associé aux secteurs riverains de Peyssillieu et du Moulin d'Amont, le site du Montout offre un fort potentiel d'évolution et de mutation, et peut devenir un levier important pour la valorisation et l'attractivité des territoires de la 1<sup>ère</sup> couronne de l'agglomération.

En ce sens, l'implantation d'un grand équipement sportif « métropolitain » et de diverses activités d'accompagnement sur le site du Montout, dans le cadre d'un projet urbain élargi, respecte les valeurs et orientations du site stratégique du Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL), et constitue un véritable facteur de rayonnement et d'attraction à la fois pour le Centre-est et pour l'agglomération lyonnaise.

Cette implantation s'inscrit également dans la continuité des orientations du projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme. En effet, les équipements constituent des éléments structurants essentiels pour le rayonnement de l'agglomération. Leur juste répartition sur l'ensemble du territoire communautaire doit contribuer à l'équilibre des territoires de vie.

*« Qu'il s'agisse de grands équipements d'agglomération (pôles hospitaliers, Eurexpo, pôles universitaires et de recherche...) ou équipements communaux, les pôles d'équipements qui occupent souvent des espaces importants, jouent un rôle structurant dans l'agglomération. Ces pôles d'équipements, par leur superficie, leur morphologie et leur fonctionnement spécifique, se démarquent souvent des quartiers environnants.*

*Le PLU doit donc prendre en compte la gestion spécifique de ces sites, en cohérence avec leur environnement urbain. »<sup>1</sup>*

Par ailleurs, le plan local d'urbanisme doit également permettre et encadrer l'émergence de pôles économiques au cœur des grands sites stratégiques du renouvellement et du développement urbains de l'agglomération. Au service de cette polarisation économique, le PLU doit d'une part, faciliter le fonctionnement quotidien des grands pôles de services (en intégrant leurs besoins spécifiques en termes d'organisation fonctionnelle, de formes urbaines et de desserte par les transports collectifs), et d'autre part organiser les conditions du déploiement économique dans les territoires urbains associés à ces grands pôles.

*« Le PLU doit intégrer la programmation ou l'extension d'équipements phares, participant de la stratégie du développement économique au titre du rayonnement international de la métropole : Palais des Congrès de la Cité Internationale, capacités d'extension d'Eurexpo ainsi que les Hôpitaux Sud,... »<sup>2</sup>*

Le développement engagé d'une offre de transport collectif urbain performante, pensée dans le cadre d'une organisation globale et multimodale des déplacements, s'impose au territoire de l'est lyonnais, à la fois pour offrir une alternative crédible au « tout automobile » et pour proposer un modèle de déplacement plus mesuré et plus durable.

Cette volonté est tout-à-fait cohérente avec les orientations du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise approuvé le 2 juin 2005, qui se fixe pour objectif d'améliorer l'offre de transports collectifs (TC) sur l'agglomération lyonnaise, avec notamment la mise en place de nombreuses lignes fortes sur l'est lyonnais.

Ce futur maillage TC prendra appui sur des lignes fortes en radiales (T2, T3, T4 Leslys, voie ferrée Lyon-Grenoble...) et en rocade (A7, A8...), ainsi que sur des pôles multimodaux structurants (La Soie, Vénissieux gare...), et permettra d'assurer une desserte équilibrée et efficace de l'ensemble du territoire Centre-est, de ses sites stratégiques et de ses pôles d'équipements.

Ce développement ambitieux des TC n'exclut pas pour autant des améliorations et des aménagements significatifs du système viaire actuel.

---

<sup>1</sup> PLU du Grand Lyon, PADD général, p. 38

<sup>2</sup> PLU du Grand Lyon, PADD général, p. 53

A titre d'exemple l'achèvement du boulevard urbain Est (BUE), depuis la RN 346 sur la commune de Vaux en Velin, est nécessaire à la fois pour faciliter les échanges nord-sud au cœur du Centre-est, et pour servir éventuellement de support à la réalisation d'une ligne TC de rocade.

Le développement de l'offre TC doit également s'accompagner de la réalisation d'un réseau deux-roues continu et sécurisé, permettant de connecter les principaux espaces urbains, économiques et naturels de l'est lyonnais.

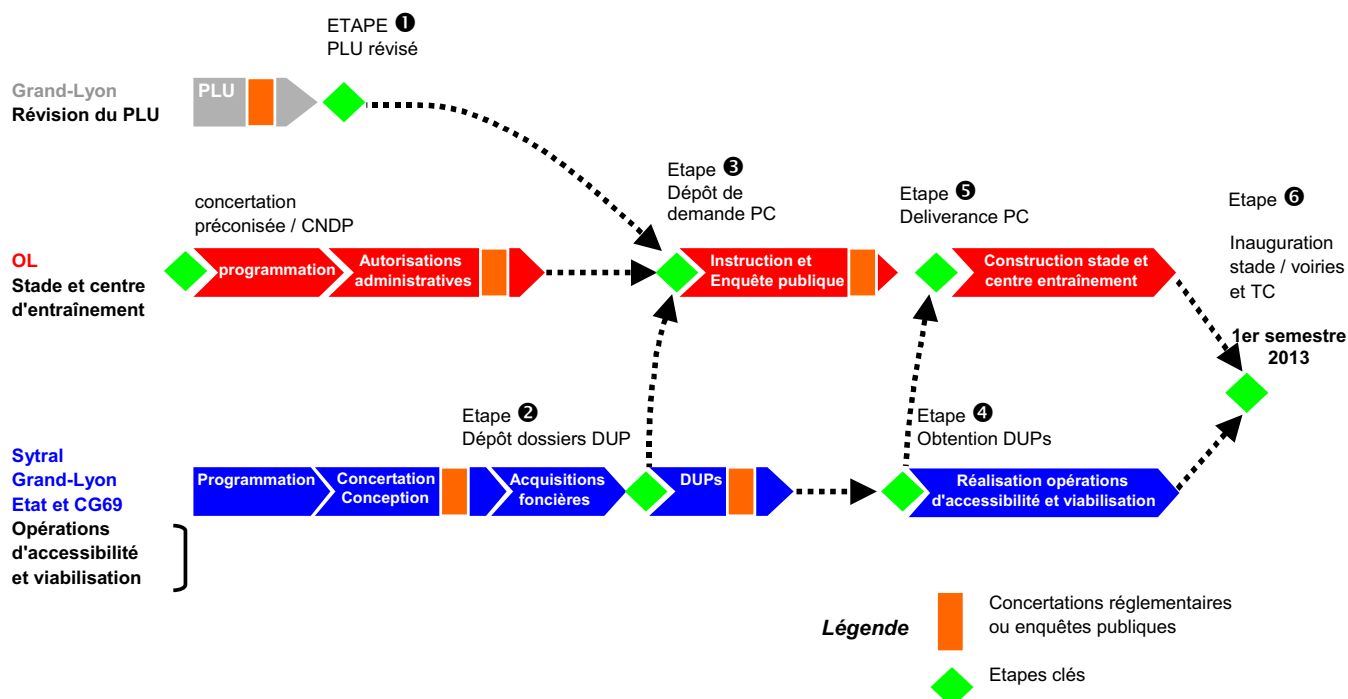
Le développement du site du Montout s'inscrit donc dans cette stratégie globale de mise œuvre de l'organisation multimodale des déplacements dans l'est lyonnais et le Centre-est, et bénéficiera du renforcement du réseau de transports collectifs.

# I - OBJET DE LA REVISION DU PLU

La révision n°1 du PLU concerne la réalisation d'un équipement sportif, le Grand Stade (capacité de 60000 places) et de ses diverses activités d'accompagnement (centre de loisirs, centre d'entraînement, hôtels, bureaux...) sur le site du Montout à Décines-Charpieu. Ce projet important nécessite une adaptation et une évolution des dispositions du PLU.

Cette révision du PLU constitue l'un des éléments du processus de réalisation du programme de constructions sur le site du Montout à Décines-Charpieu. Le schéma ci-dessous vise à resituer, de manière informative et synthétique, l'inscription de la présente révision dans un enchaînement général des procédures administratives nécessaires à la délivrance des autorisations d'urbanisme et à la réalisation des constructions ainsi que des opérations de desserte et de viabilisation du secteur du Montout.

## *Projet Grand-Stade : Processus de réalisation / articulation synthétique des procédures*

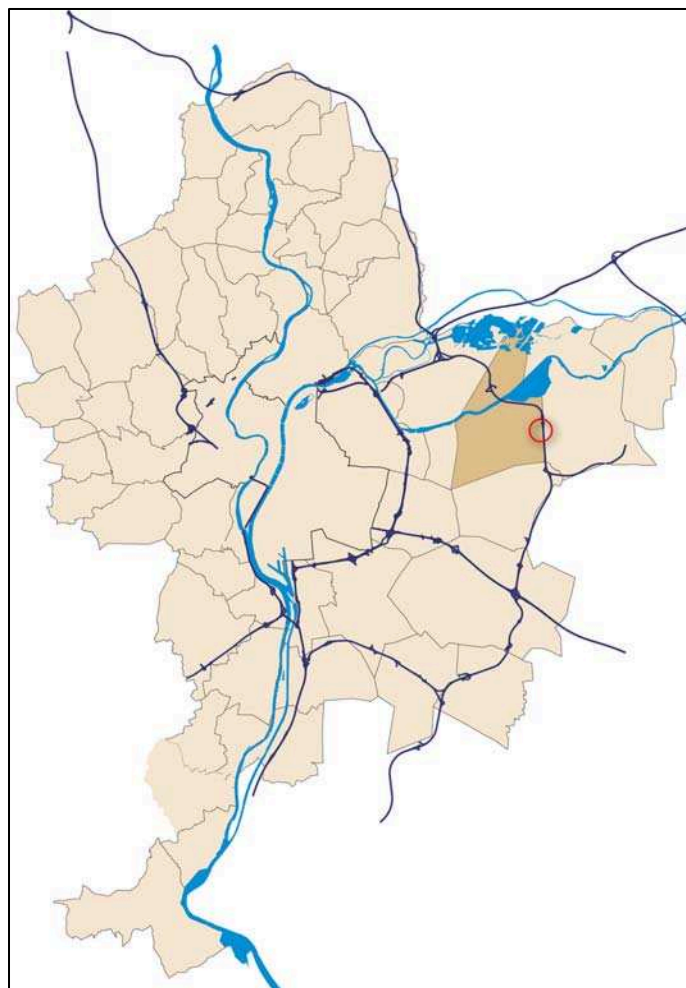


## II- CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT

### 1. LES CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE DE DECINES-CHARPIEU

La commune de Décines-Charpieu fait partie intégrante du territoire de la Plaine de l'Est. Ce territoire couvre des réalités et des dynamiques très contrastées. Les communes de l'Est, qui accueillent les grands ensembles des années 1970, ont engagé des opérations de renouvellement urbain ambitieuses pour enrayer la baisse ou la stagnation de la population.

Les projets urbains d'envergure (Porte des Alpes, Carré de Soie, Renault Trucks) et l'amélioration des transports en commun (tramways T2, T3) ont permis aux communes de l'Est de bénéficier d'une nouvelle dynamique immobilière et du report du marché du centre de l'agglomération.



Localisation géographique  
de la commune de Décines-Charpieu et du site du Montout

Les communes de ce secteur (Décines-Charpieu, Meyzieu, Chassieu, ...), avec un habitat pavillonnaire dominant, sont en forte expansion démographique et structurent leur développement autour de la requalification de leur centre.

Ce territoire renoue avec une attractivité résidentielle. Il dispose de capacités résidentielles très importantes, inégalement réparties, qui constituent un atout de développement à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, plusieurs communes de taille importante sont candidates à la croissance démographique si les conditions sont réunies, notamment le renforcement de la politique foncière et des équipements de proximité (sportifs, éducatifs, socio-culturels).

Décines-Charpieu est reliée à de grandes infrastructures de voirie (la rocade Est, et bientôt le boulevard urbain Est). Elle a bénéficié des effets des avancées industrielles du

XXème siècle, de la construction du Chemin de fer de l'est lyonnais et du canal de Jonage, deux infrastructures favorisant les échanges économiques. De ce fait, elle a subi la pression de l'urbanisation des récentes périodes de croissance et son développement affiche aujourd'hui l'image d'un territoire où l'urbanisation s'est étalée de façon fragmentée. Décines-Charpieu est une commune qui possède des atouts environnementaux incontestables, notamment par ses zones naturelles et agricoles (le Grand Large, le parc de Miribel Jonage par exemple), ainsi qu'un fort potentiel de développement et de renouvellement urbain.

L'arrivée de la ligne de transport en commun en site propre LEA (Tramway T3), l'opération d'aménagement initiée sur le centre (zone d'aménagement concerté de la Fraternité) et plus généralement l'attractivité de la commune (attractivité des équipements par exemple avec le Toboggan), la font s'inscrire dans une dynamique urbaine forte, à l'image de l'ensemble des communes du territoire du Rhône Amont (de Vaux en Velin à Meyzieu).

#### **A. L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE DECINES-CHARPIEU**

La commune de Décines-Charpieu présentait au 1<sup>er</sup> juillet 2005 une population totale de 24 500 habitants (estimation INSEE issue des enquêtes annuelles de recensement de 2004 à 2007) pour 24 175 habitants en 1999, traduisant une certaine stabilité de la population (légère augmentation d'environ 1,3%). La répartition des tranches d'âge est particulièrement homogène avec :

- 26% de 00-19 ans,
- 27% de 20-39 ans,
- 28% de 40-59 ans
- 18% de 60 ans et plus.

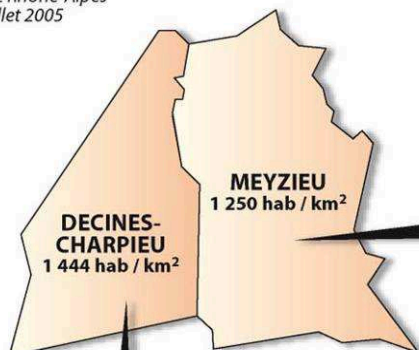
La démographie des communes appartenant au secteur Est a poursuivi son augmentation jusqu'en 1990 ; cette évolution démographique étant directement liée à un mouvement migratoire du Centre en direction des communes périphériques. Toutefois, de 1990 à 1999, cette évolution s'est inversée et certaines communes de l'Est lyonnais comme Vaulx-en-Velin ont commencé à enregistrer une baisse sensible de leur population (de l'ordre de 0,3% par an). Cette tendance a été très peu marquée sur la commune de Décines-Charpieu qui a enregistré sur cette période une diminution de 0,17% par an (soit une variation absolue de population de -371 personnes) principalement liée à un solde migratoire défavorable.

La population des ménages recensés sur la commune de Décines-Charpieu a augmenté de 6,5% entre 1999 et janvier 2005, portant le nombre total de ménages à 9 524, chacun

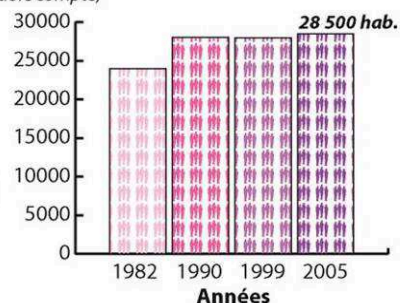
abritant en moyenne 2,5 personnes contre 2,7 en 1999. Cette augmentation des ménages s'accompagne d'une augmentation du nombre de logements de 4% depuis 1999.

## DONNEES DEMOGRAPHIQUES COMPARATIVES

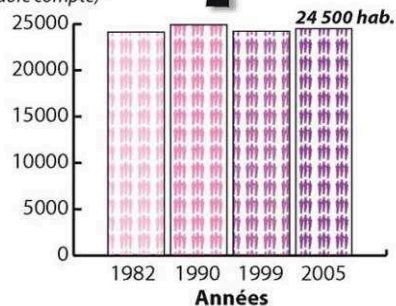
Source : INSEE Rhône-Alpes  
RGP Juillet 2005



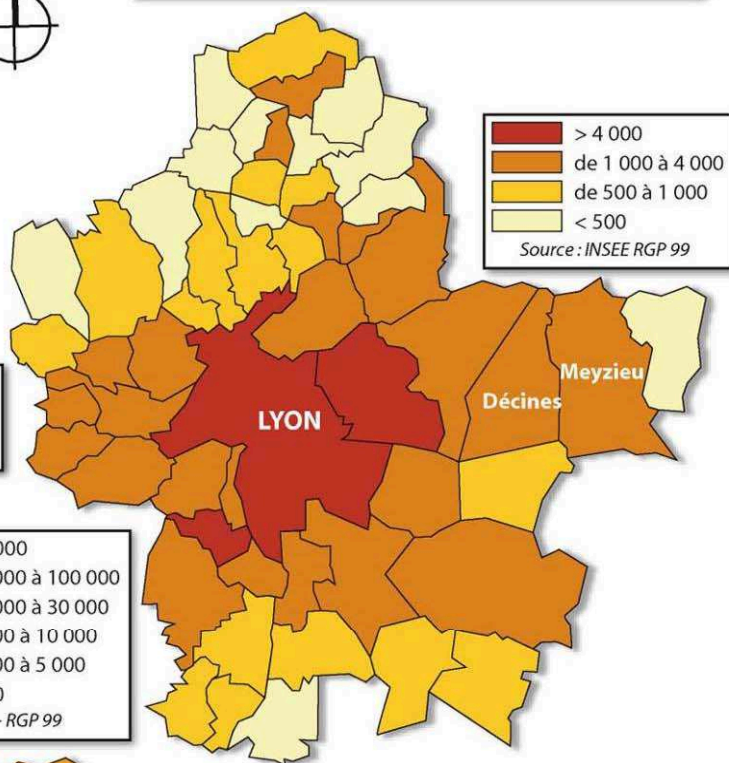
Nbre d'habitants  
(population sans double compte)



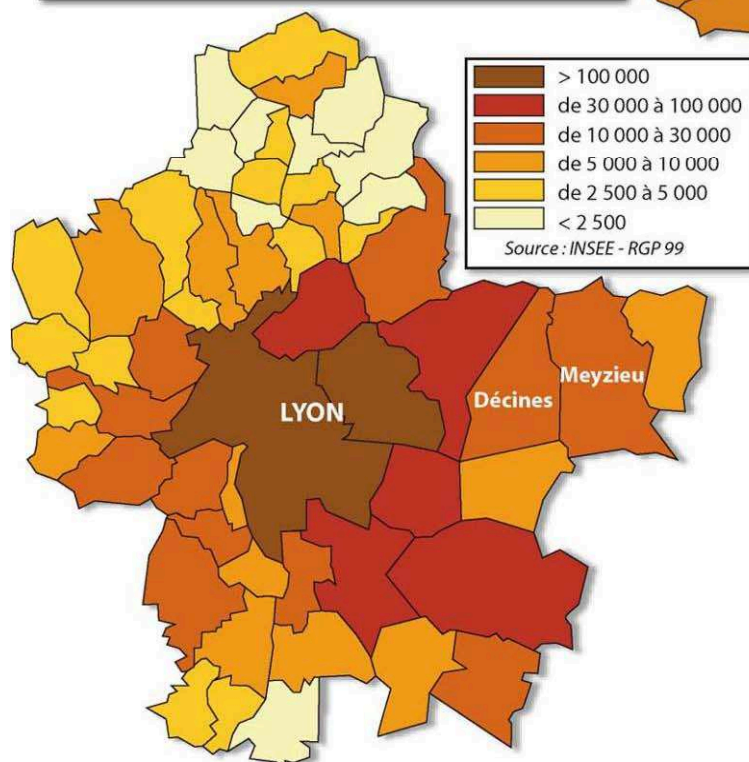
Nbre d'habitants  
(population sans double compte)



## DENSITE DE POPULATION DU GRAND LYON



## POIDS DEMOGRAPHIQUE DU GRAND LYON



## B. LE CONTEXTE RESIDENTIEL DE DECINES-CHARPIEU

Mis en élaboration en octobre 1991, le premier Programme Local de l'Habitat (PLH) de la communauté urbaine de Lyon a été adopté en novembre 1995 et révisé en décembre 2002. Par délibération du 20 octobre 2003, la communauté urbaine a adopté l'élaboration d'un second PLH approuvé le 10 janvier 2007. Ce document engage et précise des règles d'actions dans le domaine des logements et présente les caractéristiques des logements de l'agglomération lyonnaise qui est divisée en plusieurs secteurs, la commune de Décines-Charpieu appartenant au secteur Rhône Amont.

|                         | Résidences principales en 2004 (et leur évolution entre 2001 et 2004 en %/an) | Part de logements individuels (en 1999) | Nombre de logements sociaux en 2004 (et taux par rapport au nombre de résidences principales en %) | Rythme de construction entre 1999 et 2004 |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Décines-Charpieu</b> | 9772 (+1,14 %/an)                                                             | 41%                                     | 1999 (20,46%)                                                                                      | 128 logements/an                          |

La commune de Décines-Charpieu présente un parc de logements marqué par un habitat individuel développé (41% contre 38% en moyenne sur le secteur de la Plaine de l'Est et 18% sur le Grand Lyon). Le parc social représente quant à lui 20,46%, concentré en grande partie sur le quartier « Le Prainet ». Ce quartier, inscrit en Zone Urbaine Sensible (ZUS), regroupe environ 13% de la population totale de la commune répartis dans 26 immeubles, lesquels sont gérés par trois organismes HLM (la société Habitations modernes et familiales en Rhône-Alpes, l'OPAC du Rhône et la S.A. Villeurbannaise d'HLM).

L'offre en habitat se traduit par l'abondance de moyens et grands logements (36% de T3 et 33% de T4) mais apparaît relativement faible en petits et très grands logements (16% de T1 et T2, 15% de T5 et plus). Le parc Décinois suscite l'intérêt de nombreux ménages, provoquant l'accroissement des délais d'attente. Cette attractivité se confirme avec la provenance des ménages formulant une demande de logement sur Décines-Charpieu, et n'habitant pas la commune (56% des demandes).



### **C. LE CONTEXTE ECONOMIQUE DE DECINES-CHARPIEU**

La commune compte environ 1 100 entités économiques, toutes activités confondues, soit 9 840 emplois (source : SIREN, janvier 2003). Plusieurs entreprises ou certaines de leurs filiales, ont contribué à façonner l'identité économique de la commune, notamment dans le secteur de la chimie avec les usines de la Soie artificielle de Rhône Poulenc (ARCHEMIS), ou l'entreprise GIFRER et BARBEZAT.

Le tissu économique est principalement constitué de petites et moyennes entreprises (PME) de taille plus modeste (environ 250 entreprises industrielles). Le territoire reste encore très marqué par les activités industrielles (biens d'équipement mécanique, électriques...), même si on constate un développement des activités commerciales (environ 100 commerces de gros et 203 commerces de détail, soit 1 500 emplois). Le secteur tertiaire se développe à la faveur du projet du Carré de Soie, mais joue pour l'instant un rôle encore marginal.

Le développement commercial sera renforcé par l'opération de ZAC de centralité qui vise à développer l'appareil commercial en le densifiant (6000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales) et en le modernisant afin de l'adapter aux besoins des nouveaux consommateurs. Ce travail est fait en cohérence avec le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC), et dans le but de renforcer l'attractivité commerciale du centre ville et de lutter contre l'évasion commerciale en périphérie.

Au titre des activités industrielles, les entreprises (250 PME environ) jouissent d'un cadre privilégié au sein de la zone industrielle de « La soie » pour laquelle des opérations de requalification ont été mises en œuvre, et au sein du parc d'activités des Pivolles dont la qualité architecturale et environnementale est avérée. Le secteur du bâtiment et des travaux publics est également bien représenté, ainsi que le textile avec des entreprises phares en matière de tissus techniques.

D'autres activités viennent compléter l'activité économique de la commune, notamment dans les secteurs de l'habillement, de la distribution pharmaceutique, de l'usinage de matière plastique ou de la blanchisserie industrielle.

Décines-Charpieu bénéficie par ailleurs d'un emplacement stratégique exceptionnel au confluent de voies routières importantes (future Boulevard Urbain, rocade Est et tramway T3).

En matière de création d'entreprises, ce secteur Est jouit d'un très fort taux de création, du fait notamment, d'un réseau efficace d'accompagnement des porteurs de projets.

Pourtant le foncier disponible se raréfie. Il ne reste actuellement que des possibilités d'extension au sud de la commune. Trois parcs d'activités ont néanmoins vu le jour ces deux dernières années et sont encore, pour partie, en cours de commercialisation (2 400 m<sup>2</sup> de locaux mixtes rue Vaucanson et 6 000 m<sup>2</sup> rue de Lombardie, environ 3000 m<sup>2</sup> pour le mas des entreprises rue Emile Zola), confirmant ainsi l'attractivité du territoire.

## 2. LES CARACTERISTIQUES DU SITE DU MONTOUT

### A. LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU SITE

Le site du Montout est situé en façade de la rocade Est (RN 346), en frange est de la commune de Décines-Charpieu, en limite administrative avec la commune de Meyzieu, et à environ un kilomètre d'une station du tramway T3.

Ce site est bordé par des secteurs contrastés :



- **au nord** : par les terrains de la friche dit « ABB » et plus loin par la RD 317 (Jean Jaurès), axe urbain reliant les communes de Meyzieu et de Décines-Charpieu, au travers de l'échangeur n°6 de la RN 346 ;
- **à l'est** : par la rocade Est sur la section comprise entre les échangeurs n°6 et n°7 ;
- **au sud** : par la rue Marceau, longeant d'une part les terres agricoles du V-Vert branche Nord (partie est), et d'autre part les premières maisons du bourg de Charpieu ;
- **à l'ouest**, la rue Sully, le long de laquelle sont situés les quartiers résidentiels des Malinières et du Prainet.

Le site du Montout présente trois limites avec des secteurs urbanisés, dont deux avec des secteurs à vocation résidentielle.

#### ***a) Une séquence résidentielle limitrophe au sud : rue Marceau***

Au droit de l'intersection de la rue Marceau et de la rue Sully, sur la commune de Décines-Charpieu, l'angle Sud Ouest du Montout fait face aux maisons de bourg situées en partie est du quartier Charpieu. Cette occupation des rives par de l'habitat individuel persiste le long de la rue Marceau de manière discontinue jusqu'à la hauteur du chemin du Montout.

### ***b) Une séquence résidentielle limitrophe à l'est : rue Sully***

Du nord au sud, la rue Sully est longée sur sa rive ouest par les quartiers d'habitat de :

- **Malinières** : l'occupation des sols est de type logements individuels de moyenne densité, organisé en lotissements quasi fermés.



- **Prainet** (partie nord) à majorité occupé par des immeubles de logements collectifs de petit et de moyen gabarit. Il s'agit du quartier d'habitat social le plus important de la commune de Décines-Charpieu, 864 logements répartis en 26 immeubles. Ce quartier a été le premier à être entré dans un dispositif de la Politique de la Ville. Il a bénéficié à ce titre d'un **vaste projet de rénovation** qui s'est décliné à la fois en un programme de réhabilitation des immeubles, d'opérations de réaménagement des espaces extérieurs, une requalification des commerces, et l'implantation de services, qui ont été particulièrement positifs.

## B. LES CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES ET PHYSIQUES DU SITE

Le site du Montout est dominé au sud par la colline du Biézin (culminant à 240 m) qui se prolonge au nord par la butte de la Berthaudière rejoignant le bassin du Grand Large. La butte surplombant le site au sud-ouest (angle de la rue de Marceau et du chemin de Montout) constitue la principale contrainte topographique.

Ce territoire représente également un espace paysager sensible à la jonction de grandes composantes naturelles et écologiques de l'est de l'agglomération :

- **au nord**, à forte valeur écologique, le canal de Jonage et le bassin du Grand Large (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique -ZNIEFF- de type 1), et au-delà le parc de Miribel-Jonage (ZNIEFF de type 2).
- **au sud**, l'Espace Naturel Sensible (ENS) de la « branche Nord du V-Vert », qui abrite les collines du Biézin, prolongées au nord par la butte de la Berthaudière, et qui se raccordent à la plaine agricole à l'est de l'agglomération.

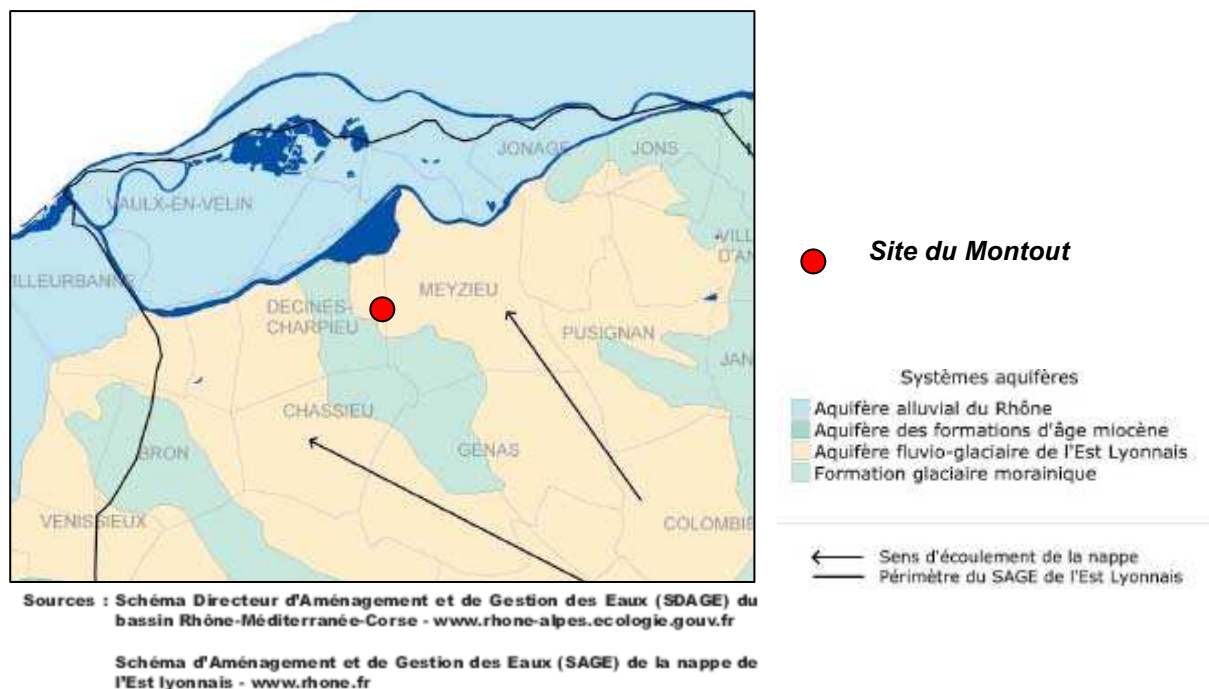






## C. LES CARACTERISTIQUES HYDROGEOLOGIQUES ET HYDROLOGIQUES DU SITE

Le site est localisé à proximité de différentes nappes aquifères comme le montre la figure ci-dessous :



- La nappe aquifère du Rhône en rive droite, située dans les terrains alluviaux du Rhône. Son fonctionnement est intimement lié à la dynamique fluviale ;
- La nappe aquifère de l'Est lyonnais, en rive gauche, présente dans les couloirs fluvio-glaciaires de Décines-Charpieu et Meyzieu constitués d'alluvions postwürmiennes. Cette nappe constitue la deuxième ressource en eau potable de l'agglomération lyonnaise ;
- La nappe aquifère contenue dans la molasse Miocène sous jacente.

Le toit de ces nappes se situe à très faible profondeur. La puissance de la nappe aquifère du Rhône est de l'ordre de 10 à 20 m, celle de l'Est lyonnais de 20 m, et celle de la molasse de 150 m. L'écoulement se fait dans le sens sud-est – nord-ouest, orienté par les collines morainiques pour les nappes de l'Est lyonnais et de la molasse.

La nappe du Rhône a un écoulement orienté par le fleuve vers l'ouest. La nappe aquifère du Rhône est une nappe phréatique dite libre, c'est-à-dire qu'aucun terrain imperméable ne s'interpose entre elle et la surface du sol. Elle est alimentée par le Rhône, par la nappe de l'Est lyonnais directement ou via le Canal de Jonage, par le canal de Miribel et accessoirement par les eaux souterraines venant de la côtière de Dombes via le canal de Miribel.

**GEOLOGIE**

**Captage Rubina**

**Captage La Garenne**

**Site du Grand Montout**

**Commune de MEYZIEU**

**Commune de DECINES-CHARPIEU**

**Commune de CHASSIEU**

**Legend:**

- Dépôts artificiels
- Loess et limons
- Alluvions fluviales modernes
- Alluvions fluviales wurmiennes
- Complexes morainiques wurmiennes
- Captages AEP
- Périmètre de protection immédiat
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection éloigné
- Limite de communes

0 200m 500m

Extrats cartes IGN 3031OT Lyon/Villeurbanne 2001 éd.1 et 3131O Meyzieu/Montluel 1995 éd.4 d'après carte géologique de Lyon - BRGM

Commune de Décines-Charpieu – Révision n°1 du PLU – Arrêt de projet 2009 – Notice de présentation



## D. LES CARACTERISITQUES ACOUSTIQUES DU SITE

Le site du Montout est caractéristique d'un secteur situé en frange de zone urbaine, traversé par une grande infrastructure routière, le long de laquelle se sont développées des zones industrielles et commerciales. L'ensemble comprend encore une vaste zone agricole entourée de cette urbanisation. Les infrastructures de transports constituent les principales sources de bruit du secteur, avec par ordre d'importance :

- la RN 346,
- la RD 317 (avenue Jean Jaurès),
- la route de Jonage (RD 6),
- la rue Sully,
- la rue Marceau,
- les autres voies de desserte.

Les autres sources de bruit sont liées aux activités industrielles, commerciales et domestiques. Notons également la perception des avions de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Le secteur est largement dominé par le bruit de la RN 346 qui constitue le bruit de fond dès que l'on s'éloigne de cette voie.

Les principales voiries du département du Rhône ont fait l'objet d'un classement au titre des voies bruyantes par arrêtés préfectoraux :

- du 2 mars 1999 pour les autoroutes,
- du 26 mai 1999 pour les routes nationales,
- du 18 Juin 2004 pour les voies communautaires.

Ces arrêtés classent les principales infrastructures routières et ferroviaires en fonction de leur niveau de bruit. Ce classement est établi en ordre décroissant de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. Il a notamment pour objet de déterminer des niveaux de référence diurne et nocturne pour chaque voie répertoriée, en vue de fixer les niveaux d'isolement nécessaires à la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs concernés. Le classement des infrastructures au droit du site d'étude est reporté dans le tableau ci-après :

| Infrastructures | Catégorie | Type de tissu | Largeurs affectées par le bruit au sens des arrêtés préfectoraux*. |
|-----------------|-----------|---------------|--------------------------------------------------------------------|
| RN 346          | 1         | ouvert        | 300 m                                                              |
| RD 517          | 3         | ouvert        | 100 m                                                              |
| RD6             | 3         | ouvert        | 100m                                                               |

(\*) : la largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau, comptée de part et d'autre de l'infrastructure, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

## E. LES CARACTERISTIQUES DU MILIEU NATUREL ET DU PAYSAGE DU SITE

Le site du Montout représente un territoire à la jonction de grandes composantes naturelles et écologiques de l'est de l'agglomération : l'île de Miribel Jonage au Nord et la « branche Nord du V-Vert » au sud

### a) Un secteur sensible situé au nord du site du Montout : Miribel Jonage

Ce secteur, situé au nord du site du Montout et de la rocade Est, présente de nombreuses caractéristiques paysagères et naturelles qui ne sont pas directement impactées par l'ouverture à l'urbanisation du site. Par ailleurs, les différents périmètres de protection (ex : protection de captage,...) définis sur ce secteur ne couvrent pas le site du Montout. Néanmoins la présence de ces éléments structurants devra guider les futures orientations spatiales d'aménagement du site du Montout.

#### ▪ *Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)*

Les ZNIEFF sont un inventaire des espaces naturels terrestres remarquables du territoire français. Une ZNIEFF est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. L'inventaire des ZNIEFF identifie, localise et décrit les sites d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats. Il rationalise le recueil et la gestion de nombreuses données sur les milieux naturels la faune et la flore. Deux catégories de zones sont distinguées : type 1 et 2. Ces deux catégories sont présentes au nord du site du Montout :

- **Une ZNIEFF de type I**, n° 69130005, « Bassin de Miribel-Jonage », qui couvre une surface de 2 858 ha et contient 137 espèces et/ou habitats déterminants. L'intérêt de cette zone est de représenter une mosaïque remarquable de milieux naturels fluviaux : forêts alluviales, prairies naturelles, communautés végétales aquatiques, plans d'eau, ... favorisant la présence d'une faune riche et variée (Castor, Ombre, Oiseaux, ...).

- **Une ZNIEFF de type I**, n° 69130006, « Bassin du Grand Large », sur les communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu, qui couvre 200,1 ha. Cette zone présente un fort intérêt ornithologique et contient 36 espèces et/ou habitats déterminants ;

- **Une ZNIEFF de type II**, n° 6913, l'ensemble formé par le fleuve Rhône, ses îles et ses brousses à l'amont de Lyon, formant un complexe écologique fonctionnel remarquable.

## ▪ **Les sites NATURA 2000**

De par la présence de certains habitats (dont la forêt alluviale résiduelle et la prairie calcaire sèche à orchidées) et d'espèces reconnues d'intérêt communautaire (pelouses, milieux alluviaux et aquatiques), « l'île de Miribel-Jonage » a été reconnue d'importance communautaire en application de la directive Habitats (site Natura 2000).

Les sites Natura 2000 situés en partie sur le territoire communal et pouvant être concernés portent les références suivantes :

### **- Le site n° FR 8201784 intitulé « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage ».**

Ce site Natura 2000 est localisé sur les départements du Rhône pour la plus grande partie (65 %) et sur celui de l'Ain. Il couvre une surface de 2 854 ha. La démarche de document d'objectifs est entamée sur ce site, mais non finalisée à cette date.

Il recèle encore de rares milieux témoins de ce qu'était le fleuve naturel avant son aménagement. La directive Habitats n'intéresse qu'une partie du site : il s'agit notamment des forêts de bords de rivières et des milieux humides associés au Rhône. Quelques prairies sèches à orchidées sont aussi d'intérêt communautaire. Le site abrite toute une faune visée par la directive Habitats dont de nombreuses espèces de poissons ainsi que le castor, qui trouvent ici les conditions favorables à leur existence.

Le canal de Miribel, simplement bordé d'enrochements, a retrouvé au cours des décennies une physionomie diversifiée favorable à un grand nombre d'espèces piscicoles.

L'île de Miribel-Jonage située en zone péri-urbaine au nord-est de l'agglomération lyonnaise constitue une entité artificielle, délimitée par deux canaux :

- canal de Miribel créé en 1850 pour la navigation (activité disparue),
- canal de Jonage créé en 1900 pour la production hydro-électrique.

Ces aménagements ont fortement modifié la nature du site, qui était l'un des plus grands bassins de tressage de la vallée du Rhône (existence de dizaines d'îles instables).

### **- Le site n° FR 8201638 intitulé « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon ».**

Ce site est localisé sur les départements de l'Ain (87 %), du Rhône (7 %) et de l'Isère (6 %), pour une surface totale de 382 ha.

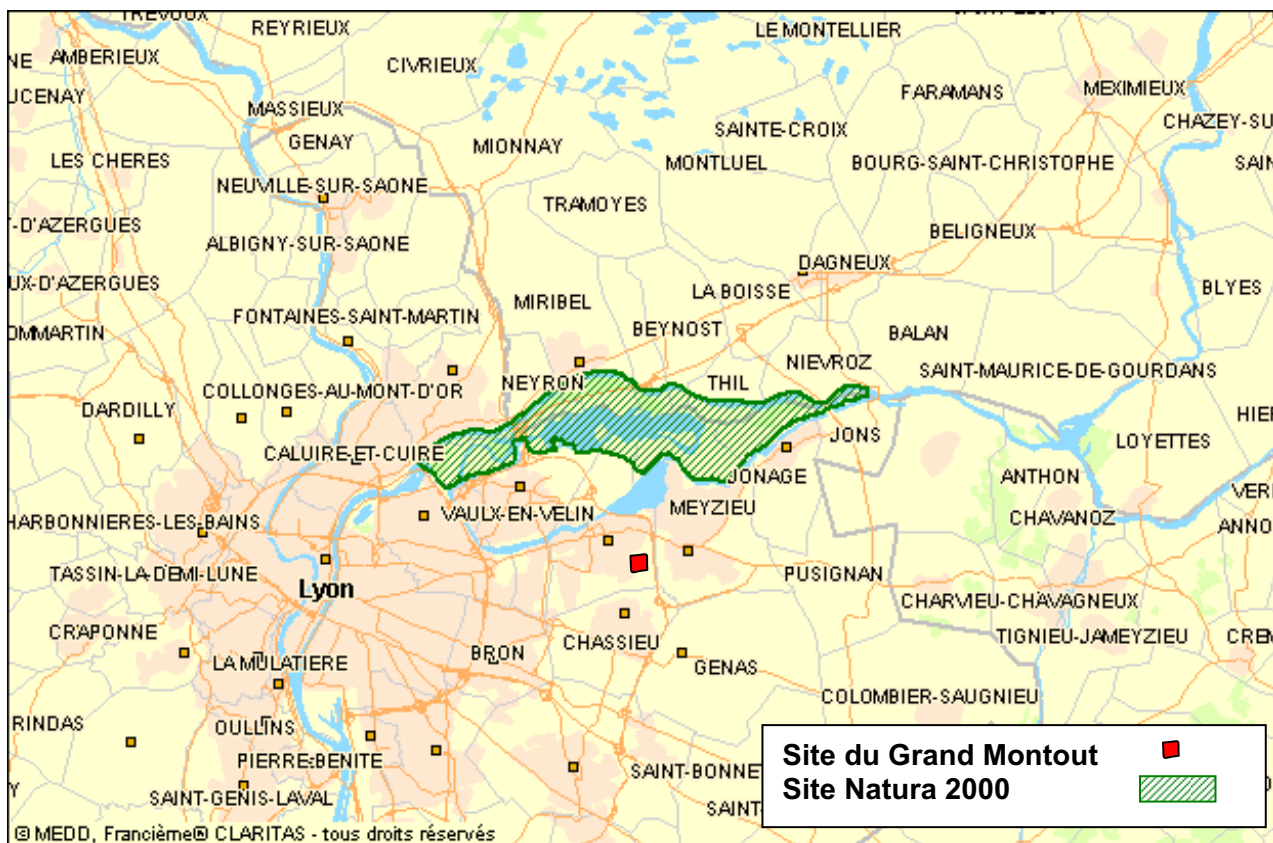
Il est constitué de milieux typiques tels que les « lînes », « rizes », « brotteaux » ou « côtières », qui présentent un intérêt scientifique depuis longtemps reconnu en tant qu'écosystèmes abritant des espèces remarquables ou comme éléments caractéristiques d'une géomorphologie liée à une dynamique fluviale. Ainsi les rizes, ruisseaux résurgents de la nappe phréatique, ne trouvent leurs équivalents en France que dans la plaine rhénane. Les zones inondables riveraines du fleuve sont le support d'associations végétales hydrophiles dont la ripisylve, ou forêt alluviale, constitue l'élément principal.

Contigus à ces zones humides, les terrains alluviaux d'origine fluvio-glaciaire contribuent à enrichir écologiquement ces milieux en favorisant une végétation xérophile (adaptée à la sécheresse) donnant au paysage de ces brotteaux un faciès de steppe opposé au précédent. De cette juxtaposition découle tout l'attrait de ces zones naturelles qui sont perçues par le public comme des lieux où la nature conserve ses droits et qui sont à ce titre largement fréquentées à la belle saison. Leur intérêt social n'est donc pas en reste.

De par leur situation géographique, elles sont de plus d'un intérêt majeur pour la bonne conservation des réserves aquifères potentielles de l'agglomération lyonnaise. Parfois en contradiction avec ces vocations prioritaires, des activités économiques et touristiques se développent sur certains secteurs: agriculture intensive (maïs), extraction de granulats, golf, camping, pompage, irrigation...

Ces deux sites Natura 2000 ont été transmis à la Commission européenne respectivement en juillet 2003 et mars 1999 au titre de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages, dite Directive Habitats.

Les sites Natura 2000 sont relativement éloignés du site du Montout (approximativement 3 km), et en sont séparés par différents territoires urbanisés (friche industrielle « ABB », espace commercial et résidentiel situé au nord de la RD 317), et également par la rocade Est.



*Source Ministère de l'écologie et du développement durable*

#### **b) Le secteur du V-Vert situé au sud du site du Montout.**

Le site s'inscrit dans la pointe nord de l'espace naturel sensible intitulé : "V-Vert branche Nord", qui s'étend de Bron à Meyzieu. Cet espace naturel, à vocation principalement agricole, subit la pression d'une urbanisation en plein développement dans l'Est de l'agglomération lyonnaise.

Cet espace constitue une zone naturelle sensible du Département du Rhône. Les zones naturelles sensibles du Département ont fait l'objet d'un classement d'intérêt allant de 1 à 4 (ordre décroissant), en tenant compte à la fois de l'intérêt patrimonial naturel et paysager, ainsi que de l'urgence à mettre en place un plan de gestion et de mise en valeur du site pour le public. Le V-Vert branche nord appartient à la classe d'intérêt n°2 pour sa valeur paysagère et ses enjeux forts à l'échelle du territoire de l'agglomération.

Le V-Vert constitue en effet pour l'Est de l'agglomération lyonnaise un espace important de l'expression de la biodiversité. Le V-Vert demeure une zone de refuge pour bon nombre d'espèces animales et végétales présentant un fort intérêt écologique. La vocation principalement agricole de ces espaces tend à privilégier le développement de l'avifaune au détriment de la faune terrestre qui subsiste néanmoins au droit des quelques boisements répartis ponctuellement sur le territoire couvert par le V-Vert.



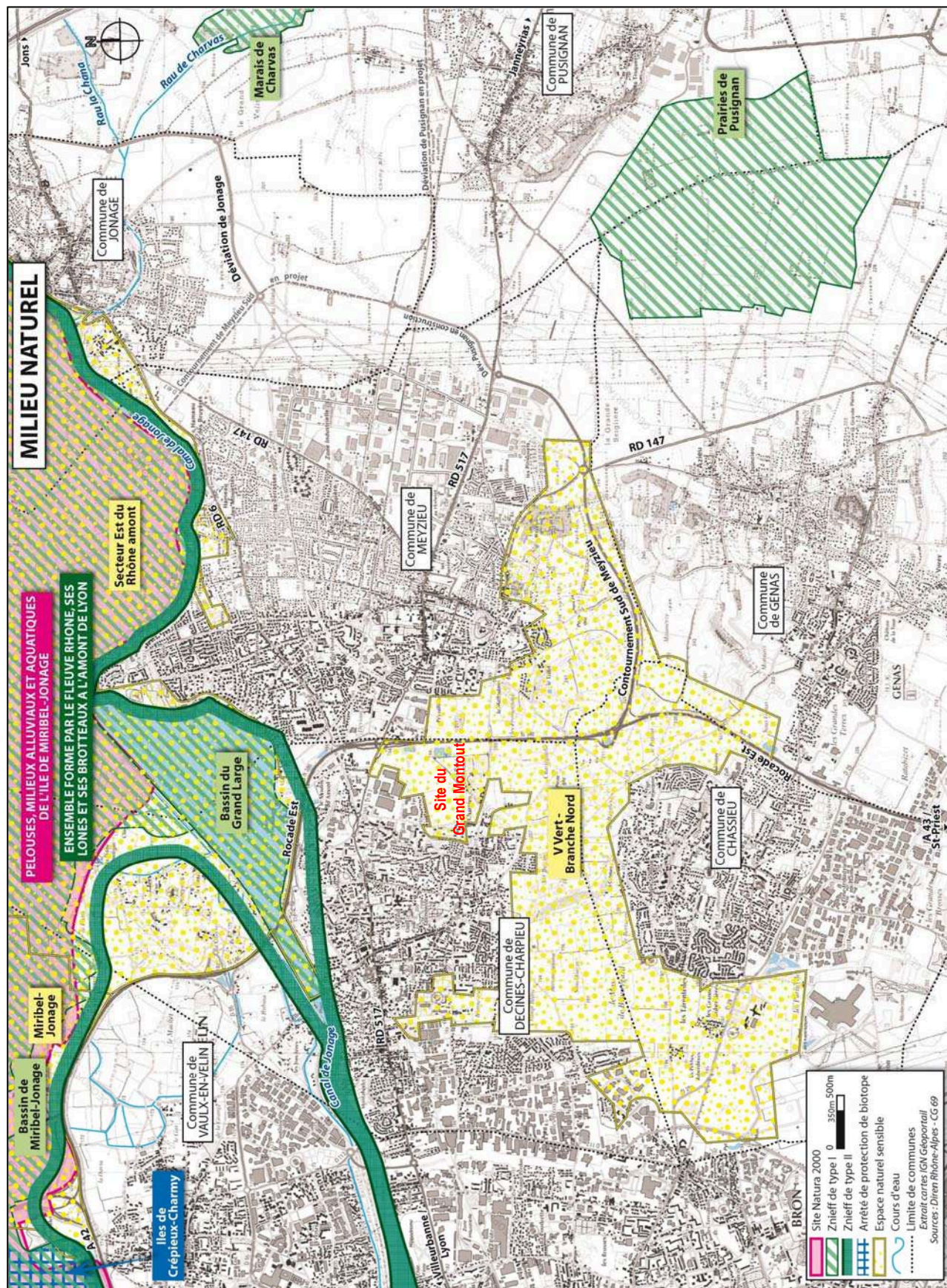
La plupart des espèces d'oiseaux recensées sur le site sont des espèces communes dans l'Est Lyonnais ou dans le département du Rhône. On peut toutefois mettre en évidence la présence de la **Pie grièche écorcheur**, dont les populations sont en bonne santé dans le nord de la région Rhône-Alpes, mais qui est classée **en déclin** au niveau national, et qui figure en annexe I de la Directive Oiseaux, et en annexe II de la Convention de Berne.

Au niveau des mammifères, la présence du **blaireau** est intéressante dans ce contexte périurbain. L'amphibien le plus sensible est le **crapaud calamite** (annexe IV de la Directive Habitats, annexe II de la Convention de Berne), dont l'Est Lyonnais est le principal bastion pour le département du Rhône. L'espèce est déjà connue à Meyzieu, Genas et saint-Priest. On veillera à conserver ou reconstituer des biotopes pour cette espèce pionnière.

Les secteurs sensibles sont le bois ainsi que le bassin du Montout qui sont des lieux de ponte des crapauds calamites. La présence des haies d'épineux est particulièrement favorable à la présence de la Pie grièche écorcheur. Enfin, on notera que la présence d'une colonie de blaireaux au droit du bois du Montout atteste de l'utilité et de la valeur écologique de ce milieu.

**Cartographie – Plan B Architecte Urbaniste**







### III- PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

#### 1. LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DU SITE

Au cœur du territoire Est de l'agglomération, le site du Montout constitue à la fois :

**a) Un site à l'articulation du centre de l'agglomération et du pôle économique de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry :**

Cette position « centrale » dans l'Est, et plus précisément pour Rhône Amont, est de nature à rééquilibrer, à l'échelle de l'agglomération, l'attractivité du territoire Est en dotant ce secteur d'un équipement à dimension métropolitaine.

- Un site positionné dans la dynamique est-ouest du « corridor de développement urbain » de T3-Lesly (Carré de Soie, projet pôle de santé sur le site ARCHEMIS, ZAC de la Fraternité à Décines, ZAC des Gaulnes...), et pouvant participer à la « mise en cohérence » des territoires de franges de la rocade Est de Décines-Charpieu et de Meyzieu.
- Un site sensible au regard du paysage s'inscrivant dans une séquence paysagère structurante nord-sud à révéler :
  - au sud, la branche nord du V-vert, en lien direct avec la plaine agricole à l'est de l'agglomération,
  - au nord, le Grand Large et au-delà le parc de Miribel-Jonage.

**b) Un site en attente d'une amélioration de qualité urbaine**

Cet ensemble urbain très hétérogène et mixte (tissus pavillonnaires, activités commerciales, équipements publics communaux (lycée, collège), ou d'agglomération (établissement pénitentiaire pour mineurs...) souffre d'un déficit de qualité urbaine, tant sur le plan de l'organisation spatiale que sur un aspect purement architectural.

Bordé à l'est et à l'ouest par les quartiers plus urbains de Décines-Charpieu et de Meyzieu, dont les ensembles d'habitat collectif du Prainet et du Mathiolan, ce territoire révèle notamment :

- de part et d'autre de l'axe Jean-Jaurès / République, un paysage d'entrée de ville peu qualifié et peu structurant marqué par un tissu commercial périphérique lâche et peu dense (« triangle du Réservoir », pôle commercial de Peyssilieu) ;
- une façade de Rocade encore mal valorisée et sous exploitée.

De plus, la présence de la rocade Est introduit une coupure physique forte entre les communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu, scindant plus précisément le territoire « Montout, Moulin d'Amont et Peyssillieu », laquelle coupure est aujourd'hui à peine atténuée par les trois liaisons viaires existantes. En effet, leur profil routier, voire autoroutier pour l'échangeur Jean Jaurès-République (RD 317), n'est pas de nature à faciliter des échanges plus urbains (modes doux, ...), encore moins à être support, à leur endroit, de continuité urbaine.

Aujourd'hui, dans la continuité de l'arrivée du tramway Léa (T3), de la station Décines-Grand Large et de l'établissement pénitentiaire pour mineurs du Rhône, des projets publics importants (en particulier le projet urbain du quartier du Mathiolan à Meyzieu et le projet de restructuration du lycée Charlie Chaplin à Décines-Charpieu) amorcent déjà la transformation urbaine de ce territoire.

## **2. LES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU SITE**

Le projet du Grand Stade et de ses diverses activités d'accompagnement sur le site du Montout répond aux objectifs d'aménagement suivants :

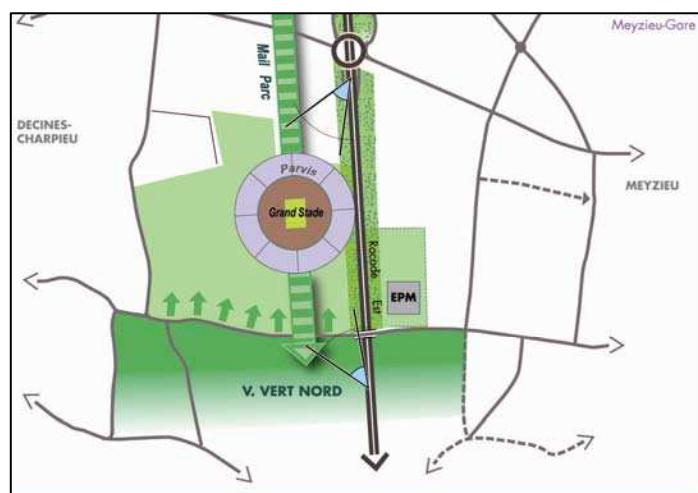
### **a) Valoriser et mettre en scène la perception du Grand Stade en s'appuyant sur les lignes de force du site et du paysage.**

La position du futur stade est relativement contrainte. L'implantation du Grand Stade dans la moitié sud du secteur permet d'offrir une perception valorisante de l'équipement dans son site, de l'exposer aux vues lointaines depuis la rocade Est et d'effectuer également une transition habile entre un paysage naturel au sud (le V-Vert) et un paysage plus urbain au nord (l'entrée est de Décines-Charpieu). Si la dimension et le symbole porté par la construction justifient que l'ensemble de la composition urbaine alentour soit issu du dessin du stade, il faut également garder à l'esprit la préexistence de la ville, la présence de secteurs résidentiels (malgré des tracés viaires souvent peu structurés), et la puissance de la direction nord sud de la rocade Est. La réalisation d'espaces extérieurs de représentation (parvis du stade) et d'accès (mail paysager nord) vastes et lisibles participe également à la mise en scène de l'équipement. La problématique des altimétries doit être finement étudiée afin de gérer les deux grands niveaux de référence, à savoir le terrain naturel et le parvis.



Les orientations d'aménagement suivantes sont également envisagées :

- Faire coïncider les axes de composition de l'équipement avec les lignes de force paysagères et urbaines du site (axes est-ouest et nord-sud).
- Définir dans leur dessin et leurs usages, les espaces extérieurs majeurs (parvis, mail, zones de stationnement) qui imposeront leur géométrie et leur nivellement aux autres aménagements. Le parvis notamment devra présenter une rigueur de forme et de niveau qui ne devrait pas être remise en cause par des éléments externes.
- Travailler à rendre lisible et valorisante la perception du socle technique du stade depuis la rocade.



**b) Inscrire le futur Grand Stade et ses diverses activités d'accompagnement dans un cadre très paysager pour faire participer l'aménagement du site du Montout à la mise en réseau du Grand Large et de la branche Nord du V-Vert.**

- Concentrer les aménagements à caractère plus « naturel », et d'échelle et de volumétrie moins importantes que le stade (terrains d'entraînement, hôtellerie, parkings), à l'ouest et au sud du Montout, pour exprimer l'idée d'une pénétration de la branche nord du V-Vert au cœur du site.
- Amorcer un lien paysager fort (le mail), support de modes doux et de l'accessibilité en transports en commun, depuis le stade vers l'avenue Jean-Jaurès au nord, en veillant également à conférer à cet espace majeur un usage hors match pour conserver son indispensable caractère de liaison, et envisager à terme le prolongement de la liaison modes doux au-delà vers le Grand Large (au besoin en créant des relais pour articuler ce lien paysager jusqu'au plan d'eau).
- Intégrer et valoriser dans la conception paysagère du projet d'ensemble, notamment les boisements présentant une grande richesse faunistique (notamment avifaunistique), dans la partie sud du site (ancienne pépinière), et proposer les mesures nécessaires pour compenser des effets négatifs sur la faune et la flore en cas d'intervention sur les boisements du site.

**c) Inscrire l'implantation du futur Grand Stade et de ses activités d'accompagnement dans une composition urbaine prenant en compte la présence des secteurs résidentiels et d'équipements existants.**

L'organisation spatiale du site ainsi que la composition urbaine et l'architecture des constructions devront intégrer la présence de secteurs résidentiels existants, notamment :

- Les habitations pavillonnaires plutôt récentes principalement localisées rue Chante Alouette et rue Sully avec le parc des Ruffinières comprenant 49 maisons individuelles,
- Les habitations individuelles plus anciennes disposées au sud et au nord de la rue Marceau avec des corps de ferme témoignant de l'empreinte rurale de la commune,
- Les ensembles collectifs de hauteurs variables constitutifs du quartier « Le Prainet » à l'ouest de la rue Sully. La taille des immeubles varie entre R+6 (au Sud) et R+10 (au nord vers l'avenue Jean Jaurès).

Les orientations d'aménagement suivantes seront à prendre en compte :

- Imposer une modulation des hauteurs des constructions depuis l'équipement central vers les franges du site et les secteurs résidentiels à proximité, afin de limiter toute ombre portée sur les constructions existantes. Cette modulation peut reposer sur les principes suivants :



- Au centre du site, assis sur un parvis d'une hauteur de l'ordre de 7 m, le volume du stade, culminant à environ 60 m, ainsi que deux volumes (centre de loisirs surmonté de bureaux, hôtel) accolés au stade au nord, et pouvant ponctuellement atteindre une hauteur de l'ordre de 45 m ;
- Sur le reste du site, des possibilités de volumes bâtis ponctuels et plus bas, dans un gabarit maximal de l'ordre de 15 m (centre d'entraînement, hôtellerie...), à la fois pour respecter l'environnement résidentiel de la rue Sully et pour préserver une transition douce et paysagère avec les espaces naturels au sud de la rue Marceau.
- Apporter un traitement paysager qualitatif fort aux limites séparatives avec les secteurs résidentiels ou d'équipements existants sur le secteur.

- Intégrer dans la composition urbaine du site et la conception des aménagements, la limitation des impacts acoustiques de l'urbanisation :
  - éloigner des quartiers résidentiels existants la construction génératrice de nuisances acoustiques (le stade),
  - privilégier les implantations des constructions en bordure de la RN 346 dont les destinations et les usages sont compatibles avec la présence du bruit routier.

**d) Organiser la desserte multimodale au sein du site par des aménagements favorisant l'accessibilité des transports collectifs, la sécurité des modes doux et garantissant l'accès des véhicules particuliers aux parkings.**

- Concevoir et dimensionner le mail central (inscrit en emplacement réservé) pour permettre l'implantation d'une station tramway dans sa partie nord ;
- Concevoir et dimensionner la voie traversante nord/ sud pour permettre l'accès viaire au site depuis l'échangeur n°7, notamment pour les besoins liés à la sécurité civile et publique, et pour assurer également l'insertion du tramway T2 et sa connexion avec T3.

**e) Replacer le développement et l'aménagement du site du Montout dans une logique d'amélioration et de renforcement des continuités entre Décines-Charpieu et Meyzieu.**

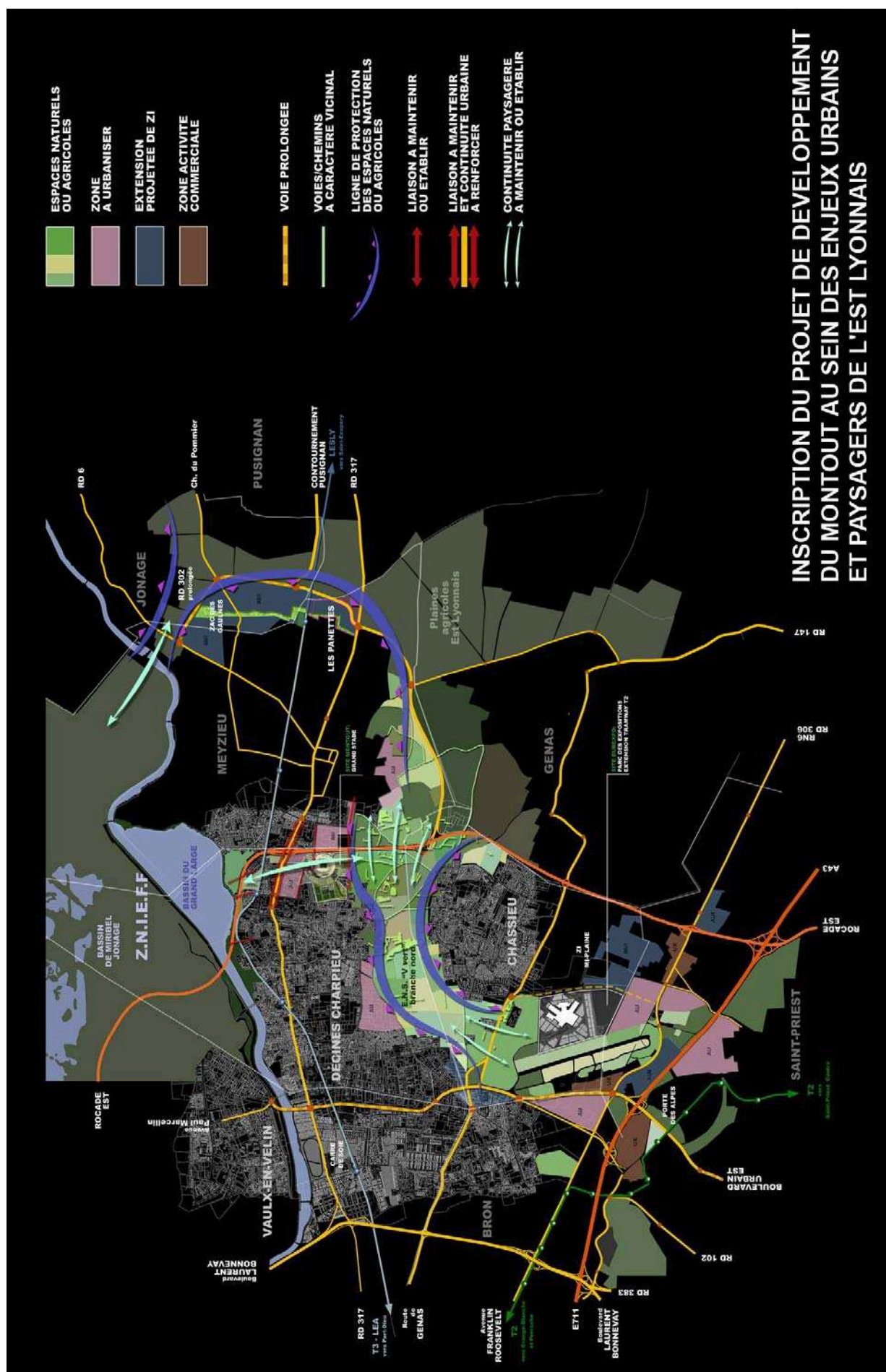
Le site du Montout et les franges de la rocade Est forment aujourd'hui un espace urbain peu qualifié qui fait coupure entre les communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu.

Le projet de Grand Stade et de ses diverses activités d'accompagnement est l'occasion d'intensifier les liens entre les deux rives de la rocade Est et d'affirmer des continuités (urbaines, paysagères...) plus fortes entre Décines-Charpieu et Meyzieu, en permettant notamment :

- la réalisation d'un maillage de voirie interne se connectant de manière cohérente au réseau viaire existant, dans une logique de rue plus que de route, en veillant à développer des usages différents pendant et hors match, afin de ne pas multiplier inutilement les accès.
- la restructuration urbaine de l'axe Jean-Jaurès – République pour participer à la mise en valeur des entrées de villes de Décines-Charpieu et de Meyzieu.

**f) Intégrer le développement du Montout dans les enjeux urbains et paysagers du secteur Centre – Est de l'agglomération lyonnaise.**

- Coordonner le développement du site dans la dynamique du corridor urbain ouest – est de la ligne T3-Leslys et de la RD 317, qui s'affirme comme un axe de développement majeur de l'Est lyonnais.
- Articuler le développement du site avec les grandes composantes du réseau vert de l'Est lyonnais et les corridors biologiques qu'il représente :
  - au sud, la plaine du Biezin et le V-Vert et au-delà la plaine agricole de l'est de l'agglomération ;
  - au nord, le Grand Large et au-delà le Grand Parc de Miribel-Jonage.





## IV- ORIENTATIONS PARTICULIERES PRISES EN COMPTE

### 1. AU REGARD DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL) a été approuvé en 1992 et est actuellement opposable jusqu'à l'approbation du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT). Le projet de développement du site du Montout s'inscrit dans les orientations du SDAL :

- Il participe au développement de l'offre de grands équipements métropolitains qui contribuent à l'image et au rayonnement de l'agglomération et constitue également un équipement économique à part entière qui participe au développement de l'attractivité économique de l'est lyonnais.
- Il contribue à la valorisation de la façade de la rocade Est ainsi qu'à une démarche de requalification urbaine de l'entrée de ville de Décines-Charpieu.

#### **a) Doter l'agglomération d'équipements et d'aménagements modernes et adaptés pour les loisirs et les sports.**

Le SDAL se fixe également comme objectif de « doter l'agglomération d'équipements et d'aménagements modernes pour les loisirs et les sports », étant entendu que « l'agglomération connaît un certain retard dans les équipements sportifs, ainsi que dans la réalisation de grands équipements de loisirs de rayonnement régional ou national qui soient à l'échelle de sa vocation européenne ».

*« La métropole Lyonnaise doit se doter d'équipements de rayonnement régional, voire national. Ainsi les nouveaux produits que sont les parcs d'attractions, les parcs résidentiels de loisirs, mais aussi les équipements permettant l'accueil de grandes manifestations sportives, les golfs, les nouveaux équipements de sports urbains (murs d'escalades, «aquacenters »...) doivent trouver leur place au sein de l'agglomération, dans les secteurs dotés d'une bonne accessibilité »<sup>3</sup>*

#### **b) Le développement d'un des sites stratégiques du SDAL.**

Le site est défini en tant que « site stratégique de développement » et est **situé en territoire urbain**. La définition de site stratégique de développement peut être trouvée dans le SDAL :

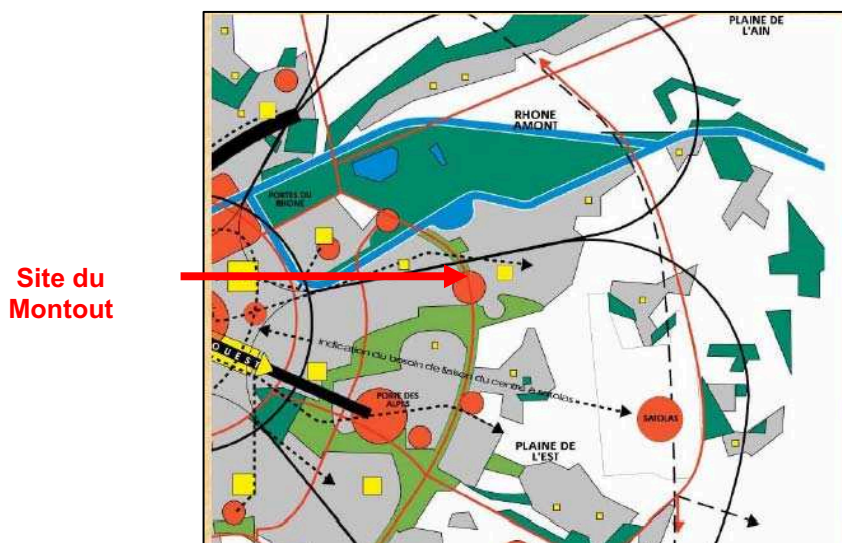
*« Il s'agit d'ensembles territoriaux qui en raison de leur localisation, de leur vocation générale par rapport à des enjeux ou à des besoins d'agglomération, et de par la place qu'ils occupent dans le projet général d'aménagement, appellent, pour aujourd'hui et pour demain des maîtrises particulières et renforcées sous la forme de mesures concrètes ou de dispositions réglementaires »<sup>4</sup>*

---

<sup>3</sup> SDAL, 1992, page 152

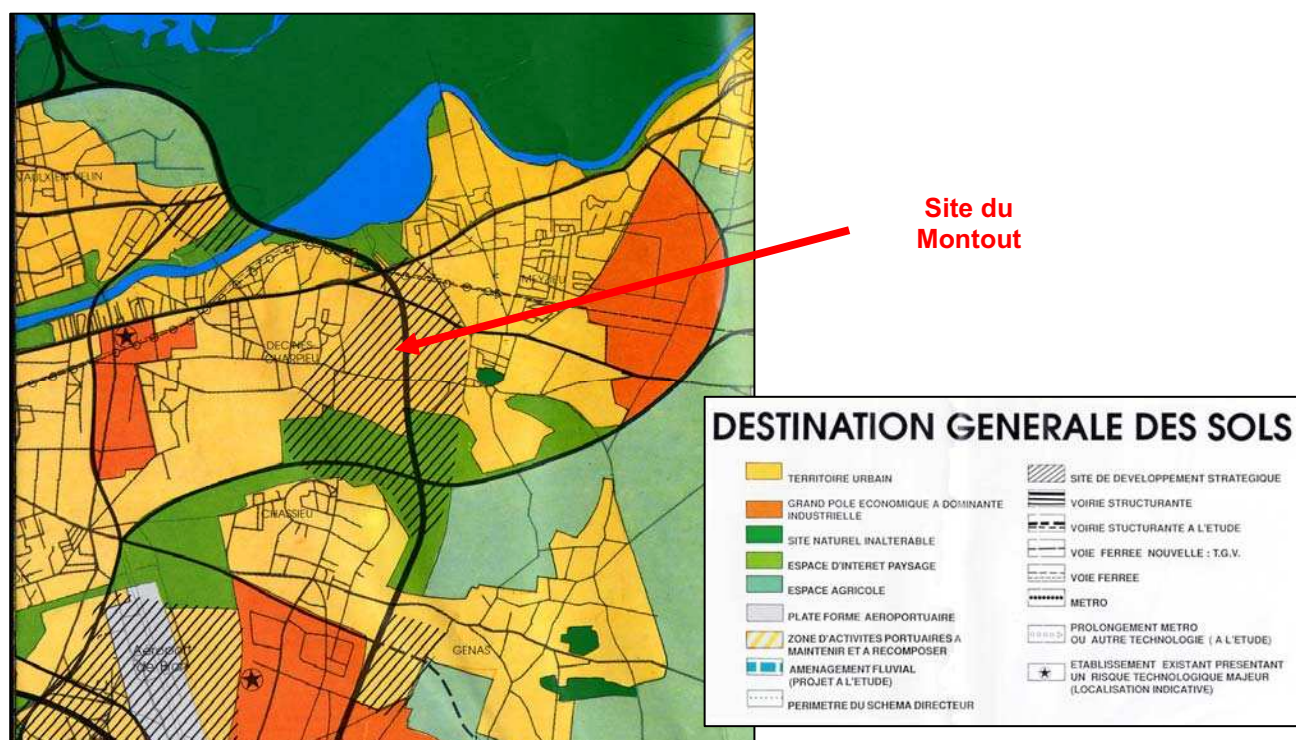
<sup>4</sup> SDAL, 1992, page 231

Plus précisément, le site de Décines-Meyzieu a vocation d'être un « nouveau point d'appui du développement économique et urbain », réservé à l'implantation d'activités. « Les opérations futures devront être bien maîtrisées, elles sont destinées à accueillir des opérations d'ensemble de qualité, organisées selon une stratégie d'agglomération ».



Extrait du Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise de 1992  
Les orientations fondamentales d'aménagement (p. 179)

Selon le SDAL, l'aménagement du site devra répondre aux contraintes de mise en œuvre des sites stratégiques : « il convient en particulier d'éviter que les occupations hâtives et désordonnées ne viennent compromettre la cohérence ou l'excellence de ces sites, et s'opposent par conséquent, aux nécessités et aux ambitions exprimées par l'agglomération ».



**c) Le « site stratégique » du Montout.**

Selon le SDAL, le secteur du Montout s'intègre plus largement au « site stratégique » du secteur de Décines-Meyzieu sur la rocade Est, qui a vocation à devenir un « important site d'accueil du développement économique à court terme créant une offre nouvelle en vitrine de la rocade Est (en partie nord) conjuguée à un parc urbain d'agglomération » (en partie sud).

**2. MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS PREVUES PAR L'ARTICLE L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.**

Les dispositions de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme relatives à la protection des entrées de ville ainsi que les articles 2-2-3, 3 et 13 du règlement de la zone AUIL du PLU s'appliquent sur le site du Montout au droit de la rocade Est. Cependant, les prescriptions d'aménagement développées, qui expriment un parti d'aménagement fort ainsi que la prise en compte de contraintes de sécurité et de nuisances par rapport à la rocade Est, permettent de définir des règles d'implantation différentes s'appliquant aux abords de cette voie.

**a) Concernant la qualité architecturale et paysagère du projet**

***Le stade et son parvis :***

Afin de minimiser l'impact visuel des parcs de stationnement, il est prévu de disposer ces derniers sur deux niveaux en couronne autour du stade pour en constituer le parvis. Largement accessible, ce parvis surélevé mettra en valeur et magnifie le stade proprement dit. Il permettra également d'accéder à mi-hauteur des gradins pour une meilleure desserte et un accès plus spectaculaire.

La disposition du stade et de son parvis à proximité de la rocade Est répondra à plusieurs considérations : limitation des nuisances acoustiques, appropriation par le public grâce à une forte perception depuis la rocade, et identification de l'équipement comme étant à l'échelle de l'agglomération.

Lorsque l'utilisateur empruntera la rocade Est depuis le nord, et qu'il sortira de l'échangeur n°6 de Décines-Charpieu, il découvrira le l'équipement sportif qui ponctuera fortement la séquence plate et rectiligne de cette portion de voie.

### ***La forme du parvis***

Logiquement dérivée de la forme ovoïde de l'arène, la forme circulaire du parvis permettra une insertion visuelle plus douce en évitant les angles. C'est aussi l'image de la première onde de ce qui constituera symboliquement l'impact du stade sur le territoire. Parallèlement, du fait de la proximité et de la tangence du parvis à la rocade Est, la circulation à vitesse relativement élevée permise par le type de voie engendrera, d'une part un ressenti physique du rétrécissement puis de dilatation de l'espace visuel, et d'autre part un effet de moirage par défilement des éléments de façade convexes.

### ***Traitement de la façade du parvis***

Pour permettre ces effets de transparence, et éviter un aspect massif et opaque, la façade du parvis sera végétalisée tout en laissant passer la vue, l'air et la lumière. Cette solution écologique aura aussi le double avantage d'empêcher la surchauffe de la façade, et d'offrir un support important à la biodiversité.

#### ***b) Concernant la prise en compte de la sécurité :***

La desserte du site du Montout et du Grand Stade depuis la rocade Est s'organisera :

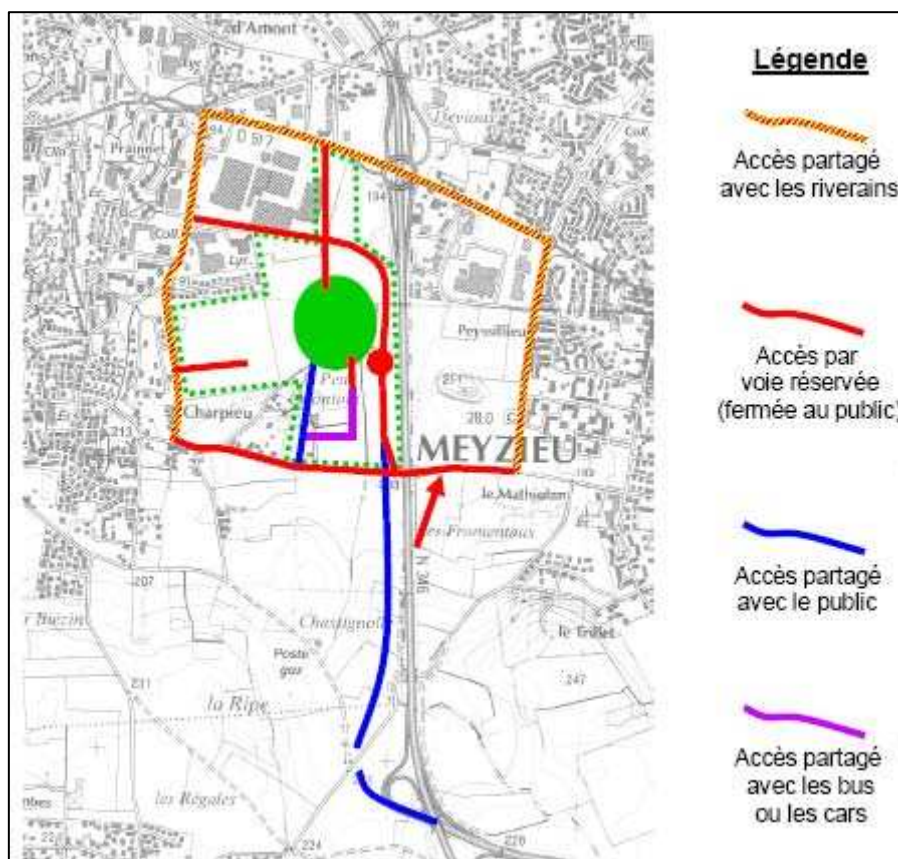
- principalement par le sud, depuis l'échangeur de la RD 302 (échangeur n° 7), qui sera adapté et complété pour offrir un accès direct au secteur du Montout et aux parkings du Grand Stade. La bretelle d'accès à l'échangeur n° 7 depuis le Montout sera dimensionnée pour pouvoir réguler hors de l'emprise de la rocade Est les véhicules sortants ou entrants sur le site du Montout et pour éviter ainsi des remontées de trafic sur la rocade Est. La nouvelle conception de l'échangeur 7 permettra également une gestion fluide et sûre des trafics de transport collectif en provenance de la RD 302 ou d'Eurexpo.
- de manière secondaire, par le nord, depuis l'échangeur n°6 de la rocade Est.

Ce double dispositif d'échangeur/diffuseur garantira dans de bonnes conditions de sécurité les échanges de trafic entre la Rocade Est et le site du Montout. Par suite, cette liaison viaire et TC Nord/Sud assureront une meilleure articulation entre le trafic d'accès aux futurs équipements et le trafic local en isolant l'accès au site depuis les rues des secteurs résidentiels devant être protégés de tout trafic lié à l'usage du site (Bourg de Charpieu, rue de Sully, le Prainet,...).

L'implantation de l'équipement au plus proche de la rocade Est et son éloignement du système viaire existant situé à l'ouest (rue de Sully, rue Carnot, rue Pierre Gay,...) constitueront un des éléments forts pour assurer la gestion de l'interdiction du trafic d'accès au stade dans ces secteurs et une concentration des accès des véhicules particuliers par l'échangeur 7.

La définition de règles d'implantation différentes aux abords de la RN 346 permet également une meilleure prise en compte de la desserte du site du Montout et du futur équipement par les services de sécurité civile et de sécurité publique. L'analyse du réseau viaire a démontré la nécessité de réaliser une voie nord sud jouxtant à l'ouest la RN 346. L'implantation de l'équipement à proximité immédiate de cette voie permet d'assurer la qualité et la rapidité de l'accès des services de sécurité publique et civile depuis la RN 346.

### ***Schéma de principe desserte sécurité***





c) **Concernant la prise en compte des nuisances sonores de la RN 346 dans les règles d'implantation au titre du L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme**

**Notions générales concernant le bruit**

Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant, qui peut donc être caractérisé par une valeur moyenne sur un temps donné.

C'est le niveau énergétique équivalent (en abrégé LAeq) qui répond à la définition suivante : le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente la moyenne de l'énergie acoustique perçue pendant la durée de l'observation.

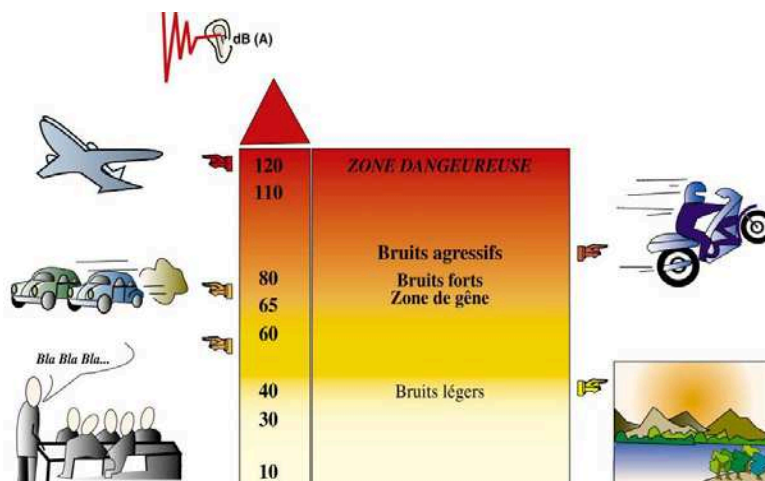
Le LAeq s'exprime en dB (A) et la période de référence utilisée en France est de 6 heures à 22 heures (LAeq 6h - 22h) pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures (LAeq 22h - 6h) pour la période nocturne.

**Décibels (dB) :** Echelle de mesure de pression acoustique caractérisant un son (dB).  
**dB (A) :** l'indice (A) indique qu'un filtre a été utilisé afin d'approcher au mieux la sensibilité de l'oreille humaine.

A titre indicatif on relève environ :

- **40 dB (A)** en rase campagne de nuit,
- **45 dB (A)** en rase campagne de jour,
- **65 à 70 dB (A)** en zone urbaine,
- **70 à 80 dB (A)** sur les grandes artères.

**Isophone :** Ligne fictive passant par tous les points de niveau acoustique équivalent, située à une distance déterminée de la source de bruit.



### **Ambiance acoustique du site d'étude**

Afin de rendre compte de l'ambiance acoustique actuelle sur le site du Montout, une campagne de mesures a été réalisée du 16 mai au 2 juin 2008.

Cette campagne de mesures comprend :

- 9 points fixes de 3x24 heures, réalisés sur le week-end, en façade de riverains situés dans le périmètre d'étude,
- 3 prélèvements de 1/4 d'heure situés en des points significatifs du site, qui donne une valeur « flash » de l'ambiance acoustique en ces points.

Le tableau ci-dessous présentent les résultats aux points fixes, sachant que sont mis en évidence les niveaux de bruit en soirée entre 19h et 22h d'une part, ce qui réglementairement correspond à un niveau de jour, et entre 22h et 24h, période de nuit.

#### **Les résultats aux points fixes:**

| Point fixe | Voirie      | Adresse             | Périodes | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|------------|-------------|---------------------|----------|----------|--------|----------|
| PF1        | Rocade Est  | chemin de Montout   | 19h-22h  | 50.8     | 51.1   | 50.9     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 54.0     | 48.1   | 48.5     |
| PF2        | Rue Sully   | Rue Jacques Brel    | 19h-22h  | 57.7     | 57.1   | 57.2     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 52.2     | 53.0   | 50.9     |
| PF3        | Rocade Est  | Rue Chante Alouette | 19h-22h  | 49.3     | 51.2   | 47.6     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 46.8     | 43.5   | 42.4     |
| PF4        | Rocade Est  | Rue Voltaire        | 19h-22h  | 47.1     | 47.3   | 47.2     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 45.5     | 44.9   | 44.6     |
| PF5        | Rue Marceau | Rue Carnot          | 19h-22h  | 58.3     | 52.5   | 52.2     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 50.4     | 52.1   | 56.0     |
| PF6        | Rue Sully   | 54 Rue Sully        | 19h-22h  | 58.7     | 58.0   | 56.9     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 54.8     | 51.7   | 53.4     |
| PF7        | Rue Sully   | 34 Rue Sully        | 19h-22h  | 54.5     | 55.9   | 54.2     |
|            |             |                     | 22h-24h  | 52.0     | 50.8   | 45.4     |

| Point fixe | Voirie                            | Adresse               | Périodes | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|------------|-----------------------------------|-----------------------|----------|----------|--------|----------|
| PF8        | Route de Jonage                   | 17 Route de Jonage    | 19h-22h  | 67.0     | 66.3   | 63.8     |
|            |                                   |                       | 22h-24h  | 63.5     | 64.4   | 59.7     |
| PF9        | Bd Pierre Mendès France (Meyzieu) | Rue Gauguin (Meyzieu) | 19h-22h  | 56.1     | 55.9   | 52.3     |
|            |                                   |                       | 22h-24h  | 52.0     | 51.6   | 46.7     |

 Valeur minimale sur les trois soirées

Ces résultats permettent de mettre en évidence les éléments suivants :

- tous les points de mesure sont en zone calme (niveau 19h-22h < 60 dB(A) et niveau 22h-24h < 55 dB(A)), à l'exception du point PF8 situé en bordure de la route de Jonage,
- les points les plus calmes correspondent aux points PF3 et PF4, qui sont les points les plus éloignés des voies circulées.

### Résultats des prélèvements

Les prélèvements, réalisés en semaine et dans l'après-midi, permettent de rendre compte du bruit engendré par la rocade Est, l'avenue Jean Jaurès et la rue Marceau.

En résumé, le week-end, dans la soirée, l'ensemble du secteur est calme, sauf aux points très exposés au bruit d'une voie circulée (comme la route de Jonage).

Le site du projet a été modélisé en tenant compte de la topographie du site et en considérant les données de trafic actuelles pour les samedis soir de 22h à 24h, qui sera la période de référence choisie pour l'étude. Ces données sont consignées dans le tableau suivant :

| Voirie              | Trafic moyen horaire Samedi de 22h à 24h | Pourcentage de poids lourds |
|---------------------|------------------------------------------|-----------------------------|
| RN 346 (rocade Est) | 845 veh/h                                | 8%                          |
| Avenue Jean-Jaurès  | 495 veh/h                                | 0                           |
| Route de Jonage     | 170 veh/h                                | 0                           |
| Rue Sully           | 120 veh/h                                | 0                           |
| Rue Marceau         | 83 veh/h                                 | 0                           |

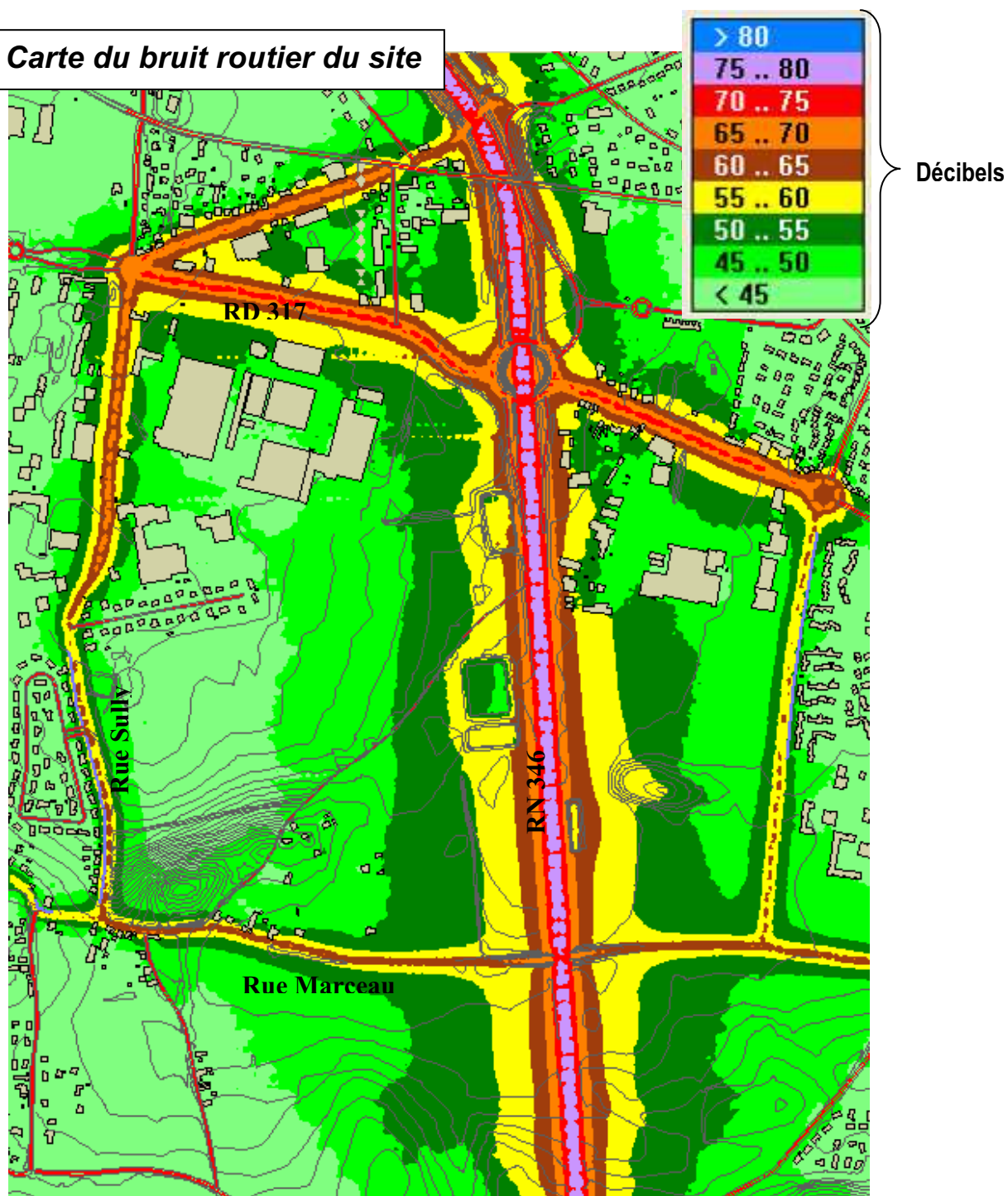
Le modèle établi a été calé aux mesures réalisées sur le site.

Le tableau suivant permet de comparer le niveau de bruit mesuré pendant la campagne de mesure et celui calculé par le modèle au point fixe :

| Points | Niveau mesuré | Niveau calculé | Ecart |
|--------|---------------|----------------|-------|
| PF1    | 48.1          | 47.4           | -0.7  |
| PF2    | 53.0          | 52.6           | - 0.4 |
| PF3    | 43.5          | 43.9           | + 0.4 |
| PF4    | 44.9          | 44.2           | - 0.7 |
| PF5    | 52.1          | 51.7           | - 0.4 |
| PF6    | 51.7          | 52.5           | + 0.8 |
| PF7    | 50.8          | 49.6           | - 1.2 |
| PF8    | 64.4          | 63.9           | - 0.5 |
| PF9    | 51.6          | 51.2           | - 0.4 |

La carte de bruit du secteur ci-après a été dressée par le modèle en régime de jour pour un récepteur situé à 1.8 m de hauteur par rapport au sol.

**Carte du bruit routier du site**



Les nuisances phoniques de la rocade Est ne représentent pas une gêne majeure pour l'implantation du Stade, qui est en soi un équipement générateur de bruit ponctuellement.

D'autre part, les règles particulières d'implantation du stade à proximité de la rocade Est, permettent de mettre l'équipement en retrait des zones d'habitation les plus proches.



Par suite, il est également à noter qu'au titre des études d'impact le futur pétitionnaire sera réglementairement tenu de mesurer les impacts acoustiques des futures constructions et d'en définir les mesures correctives en application de la réglementation.

### **3. AU REGARD DE LA PRESENCE DES SITES NATURA 2000**

Les 2 sites NATURA 2000 identifiés les plus proches ont été transmis à la Commission européenne respectivement en juillet 2003 et mars 1999 au titre de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages, dite Directive Habitat. Ces sites sont :

- Le site n° FR 8201784 intitulé « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage ».
- Le site n° FR 8201638 intitulé « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon ».

Les sites NATURA 2000 sont relativement éloignés du site du Montout, approximativement 3 km, dont ils sont séparés par différents territoires urbanisés et plusieurs infrastructures viaires et de transports en communs :

- friche industrielle « ABB »,
- espace commercial et résidentiel situé au nord de la RD 317,
- la RN 346 supportant un trafic élevé,
- la route de Jonage,
- le canal de Jonage et le bassin du Grand Large.

Le projet d'ouverture à l'urbanisation du site du Montout ne modifie pas la topographie des sites Natura 2000, ne porte pas atteinte au libre écoulement des eaux de surface de ces sites, et n'engendre aucune imperméabilisation des terrains situés dans les espaces protégés. Aucune incidence liée à l'ouverture à l'urbanisation du site, est actuellement connue, ni projetée sur les contre-canaux et les portions de pelouses sèches présentes sur certaines digues (pas de dépôts de matériaux, pas de passages d'engins lourds).

## **V. CONDITIONS DE DESSERTE ET DE VIABILISATION DU SITE**

### **1. LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE AU SITE**

#### ***a) Objectifs***

L'accessibilité au site du Montout s'inscrit dans une politique de développement d'une offre de transport en commun performante, pensée dans le cadre d'une organisation globale et multimodale des déplacements, à la fois pour offrir une alternative crédible au tout automobile et pour proposer un modèle de déplacements plus sobre et plus durable. Cette volonté est cohérente, avec les orientations du plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, qui se fixent pour objectif d'améliorer l'offre de transports collectifs sur l'agglomération lyonnaise, avec notamment la mise en place de nombreuses lignes fortes sur l'est lyonnais.

Le site du Montout bénéficie de conditions de desserte et d'accessibilité répondant aux objectifs suivants :

- favoriser au maximum l'utilisation des transports en commun et des modes doux ;
- maîtriser les trafics dans les zones urbaines et dans les centres des communes ;
- utiliser les infrastructures routières à fort gabarit sans modifier la fonction de la rocade Est (maintien à 2 x 2 voies) ni congestionner le réseau routier ;
- assurer une accessibilité lisible et cohérente avec l'origine du déplacement.

Depuis 2006, les différents maîtres d'ouvrage, gestionnaires de voiries concernées et autorités organisatrices des transports (État, Conseil Général du Rhône, Grand Lyon, Sytral, OL, ...) ont engagé un processus de travail définissant les conditions de faisabilité relatives au système d'accès à mettre en place pour desservir le projet du stade et ses diverses activités d'accompagnement sur le site du Montout à Décines-Charpieu.

Cette démarche a permis :

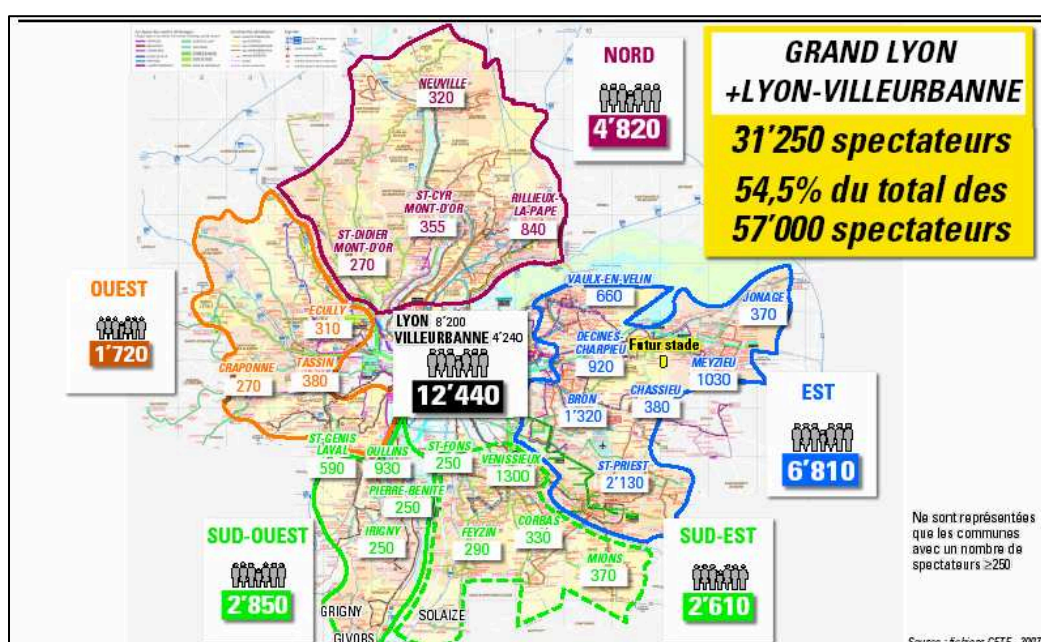
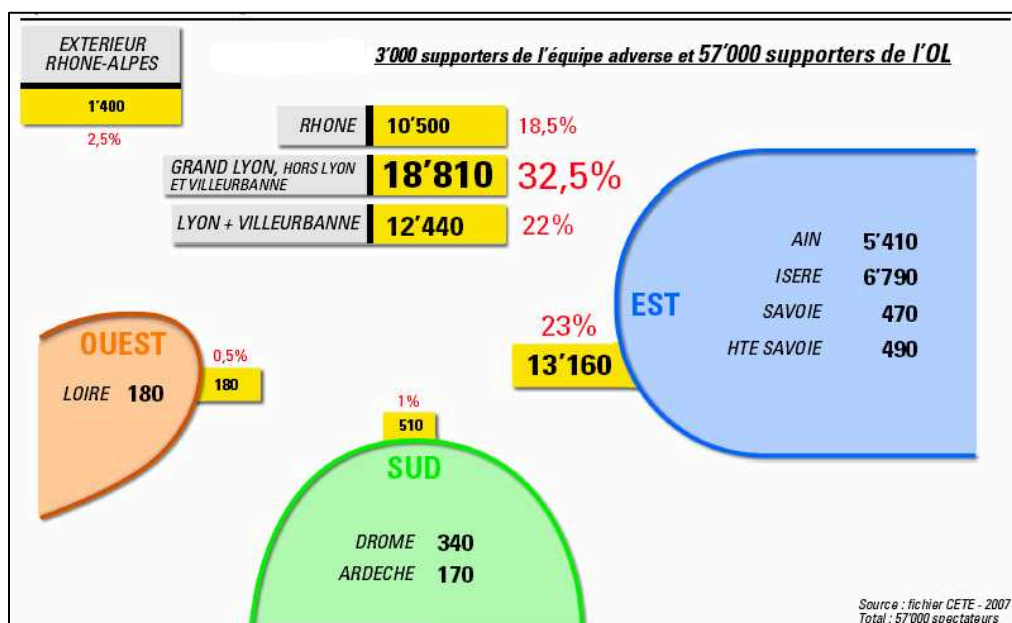
- d'évaluer la génération de trafic en terme de quantités et d'origine du projet d'urbanisation du site ;
- d'apprécier les capacités des réseaux de voirie à moyen terme,
- de tenir compte de l'évolution du trafic sur l'Est lyonnais en cohérence avec les projets de développement urbains du secteur Centre -Est ;
- de définir un scénario multimodal d'accessibilité, en identifiant un certain nombre d'actions de voirie ou de transports en commun à mettre en œuvre.

## b) Le scénario de desserte

L'analyse de la quantité et de l'origine des futurs spectateurs a permis de mettre en relief les éléments suivants : sachant que 3 000 spectateurs sont des supporters de l'équipe adverse acheminés par cars, les 57 000 spectateurs se répartissent de la manière suivante :

- environ 31 000 spectateurs du Grand Lyon ;
- environ 26 000 de l'extérieur du Grand Lyon.

### Origine des spectateurs à l'échelle de la Région Rhône-Alpes



### Origine des spectateurs à l'échelle du Grand Lyon

L'extension de la capacité du stade de 40 000 à 60 000 spectateurs générera une augmentation des usagers en provenance de l'Est de l'Agglomération Lyonnaise et de la Région Rhône-Alpes.

Au vu du réseau de voirie prévu à moyen terme, au vu également de l'augmentation du trafic à long terme (évolution du trafic sur l'ensemble de l'agglomération, développement urbain de l'Est lyonnais intégrant notamment les projets tels que Porte des Alpes, Carré de Soie ou ZAC de la Fraternité,...), il a été évalué les capacités résiduelles de voirie de l'Est lyonnais.

Afin de définir et de dimensionner ce schéma d'accessibilité au Grand Stade, les hypothèses maximalistes du développement urbain du secteur et de fréquentation de l'équipement ont été retenues :

- répondre à un taux de remplissage de 100 % du stade ;
- prendre en compte les jours et les heures les plus contraintes en terme de trafic, soit les mardis et jeudis soir, sachant que de nombreux matchs se tiennent également le week-end ;
- intégrer le développement prévisible de l'Est lyonnais.

Afin de limiter la génération de trafic sur la rocade Est les soirs de matchs, il a été retenu de limiter l'offre de stationnement sur le site du stade. Les données étudiées et les différentes simulations ont permis d'évaluer à 7 000 places le nombre de places de stationnement maximum à créer sur le site.

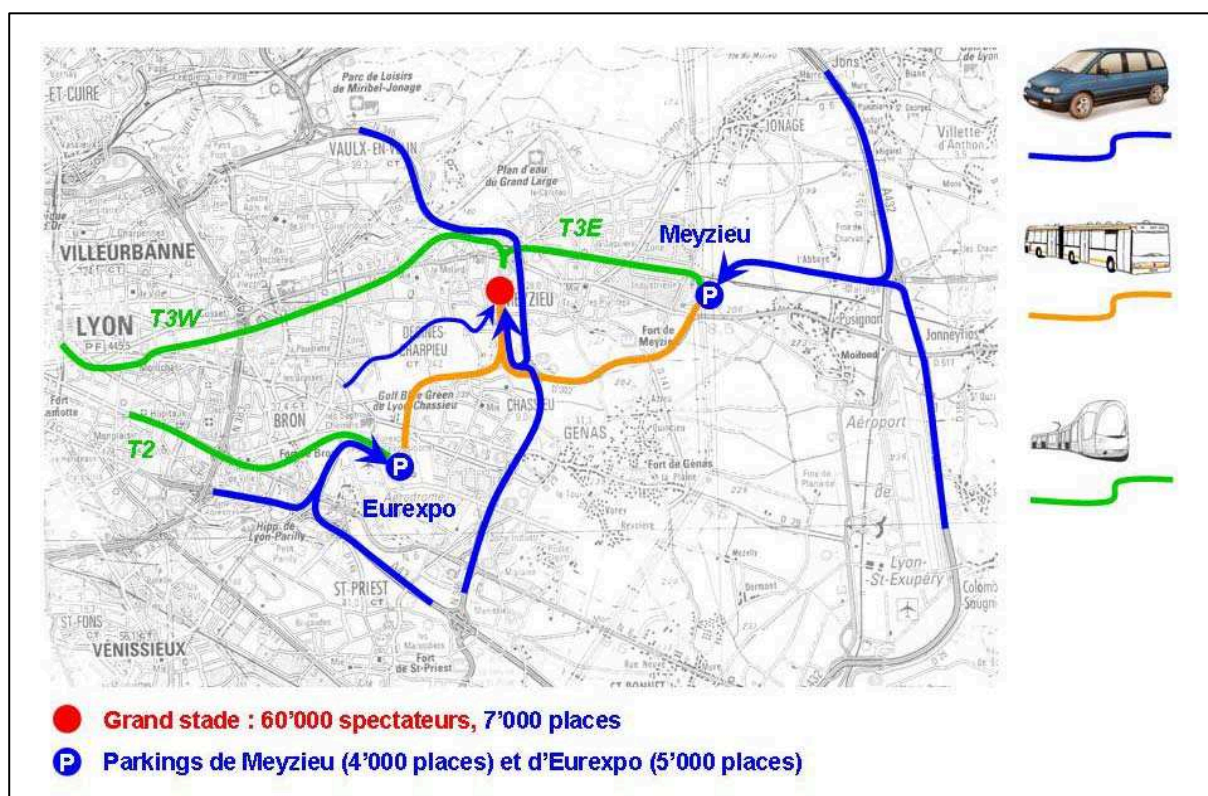
Afin de garantir une situation acceptable des trafics dans le secteur, il convient donc d'organiser le stationnement des véhicules qui n'auront pas accès au parking sur le site et d'acheminer les spectateurs par transports collectifs.

Un système de billettique, mis en œuvre par l'Olympique Lyonnais (billet stade, stationnement et acheminement au stade), garantira la bonne application du dispositif.

Le concept d'accès retenu repose sur les grands principes suivants :

- Un parking sur site limité à 7 000 places, en lien avec les capacités que la rocade Est peut accepter en matière de trafic.
- Deux parkings éloignés, de 6 kms environ du site :
  - un parking d'environ 4 000 places à créer sur le site des Panettes à Meyzieu relié au Grand Stade via la ligne T3 de tramway et par un système de navettes bus,
  - l'utilisation de 5 000 places du parking d'Eurexpo relié au Grand Stade par un système de navettes bus.
- L'offre de transports en commun de l'agglomération lyonnaise sera optimisée et mise en adéquation avec les besoins, en maintenant la qualité de l'offre de service, et prendra appui sur l'ensemble des lignes fortes du SYTRAL et des connexions avec le réseau ferré. L'accessibilité en transports en commun au site du projet est intégrée dans le dispositif de connexion et de maillage des différents réseaux de l'agglomération au travers :
  - **de la ligne de Métro A** qui assure la desserte des secteurs de Villeurbanne, de la Presqu'île de Lyon et du Confluent tout en permettant la connexion avec le réseau SNCF à la gare de Perrache ;
  - **de la ligne de Métro B**, qui en connexion avec la ligne A assure la desserte du projet depuis les secteurs de Lyon rive Gauche, Gerland et le Sud de l'Agglomération ;
  - **de la ligne de Métro D**, qui assure la desserte du projet depuis les secteurs nord ouest (gare de Vaise) et sud est (gare de Venissieux) ;
  - **de l'axe T2 du Tramway** en connexion vers Eurexpo, puis vers le site du Montout, qui assure la desserte du projet depuis le secteur sud-est de l'agglomération (Saint Priest) ainsi que la connexion avec l'axe ferré Lyon-Grenoble ;
  - **De l'axe T3 du tramway** qui en connexion avec le Pôle Multimodal de la Soie et la Part-Dieu assure la desserte du projet depuis le centre de Lyon.





### Schéma du concept d'accès

Par suite, les opérations concourant à la mise en œuvre du scénario d'accessibilité proposé seront réalisées selon le processus décrit dans le schéma : « **Processus de réalisation / articulation synthétique des procédures** » présenté page 6 du présent document (notice de présentation)

## **2. LES CONDITIONS DE VIABILISATION EN ASSAINISSEMENT ET EN EAU POTABLE**

Décines-Charpieu appartient au bassin de la Feyssine. L'émissaire de la plaine de l'Est drainera à terme le bassin versant dans sa totalité, d'où le projet de construction d'une nouvelle station d'épuration (capacité de traitement de l'ordre de 300 000 équivalents habitants) sur les communes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin. Actuellement les eaux usées sont dirigées vers la station de Saint-Fons (700 000 équivalents habitants). La saturation régulière des émissaires et des collecteurs, l'absence de cours d'eau permanents et de réseaux naturels d'évacuation, l'accroissement des surfaces imperméabilisées dans les secteurs urbanisés, entraînent des contraintes de plus en plus importantes sur les réseaux d'assainissement de l'Est lyonnais. Différents aménagements sont prévus pour pallier à la saturation des réseaux (projet de la station d'épuration de la Feyssine). Cependant, le principe d'assainissement des nouveaux aménagements doit se rapprocher du cycle naturel de l'eau et promouvoir une infiltration des eaux pluviales à la parcelle, partout où elle est réalisable dans de bonnes conditions.

### **A) L'ASSAINISSEMENT EAUX USÉES**

Le site se trouve sur la commune de Décines, en limite avec la commune de Meyzieu. Le zonage assainissement du secteur concerné est classé en assainissement collectif. Les eaux usées de Décines-Charpieu sont traitées actuellement au niveau de la station d'épuration de Saint Fons. A l'horizon 2011, elles seront dirigées sur la nouvelle station d'épuration de la Feyssine (située sur les communes de Villeurbanne et Vaulx en Velin).

En terme de fonctionnement du système d'assainissement au droit du site, il existe deux conduites d'eaux usées : une sous l'avenue Jean Jaurès (diamètres 500 et 600 mm) et une sous la rue Sully (diamètre 500 mm). La topographie de la commune de Décines-Charpieu est telle que pour permettre la continuité d'écoulement des effluents, ces derniers doivent être relevés au niveau de la station de relèvement de la Berthaudière pour permettre le franchissement de la colline morainique. Ainsi, les eaux usées de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Sully transiteront par la rue Édouard Herriot pour arriver à la station de refoulement de la Berthaudière, située chemin de la Berthaudière, en rive gauche du canal de Jonage.

Initialement conçue pour relever les eaux usées d'une partie de Décines-Charpieu, la station de relèvement récupère également aujourd'hui les eaux pluviales issues des trop-pleins des puits d'infiltration. Enfin, il existe deux « by-pass » : le premier situé sur le réseau en amont de la station permet de limiter les apports d'eaux à la Berthaudière, le second situé dans la station elle-même permet d'optimiser son fonctionnement. Les « by-pass » se font en direction du Grand Large.

Cette station de refoulement est en limite de capacité concernant les débits y parvenant actuellement. De plus, elle est située dans un site exigu qui interdit toute extension de son génie civil.

Par suite, la récupération des débits d'eaux usées du site du Montout est envisagée en :

- restructurant la station de refoulement de la Berthaudière (délocalisation sur une parcelle plus grande à acquérir et reconstruction d'une nouvelle station de refoulement ayant des capacités adaptées aux rejets futurs). Le déplacement de la station de la Berthaudière s'accompagne d'une restructuration des réseaux d'assainissement (inversement des pentes des collecteurs) et du déplacement des déversoirs d'orage by-pass.
- renforçant le réseau structurant avenue Jean Jaurès.

## **B) L'ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES**

L'assainissement sur le secteur est de type pseudo-séparatif (séparation partielle des eaux usées et eaux pluviales). Quand le terrain ne permet pas l'infiltration des eaux pluviales, il est autorisé un rejet à débit limité (5 l/s/ha) des eaux pluviales au réseau communautaire. Les eaux pluviales du projet d'aménagement seront gérées à la parcelle. Le projet d'aménagement envisage donc l'infiltration in situ des eaux pluviales, par des systèmes de noues, tranchées infiltrantes, bassin.

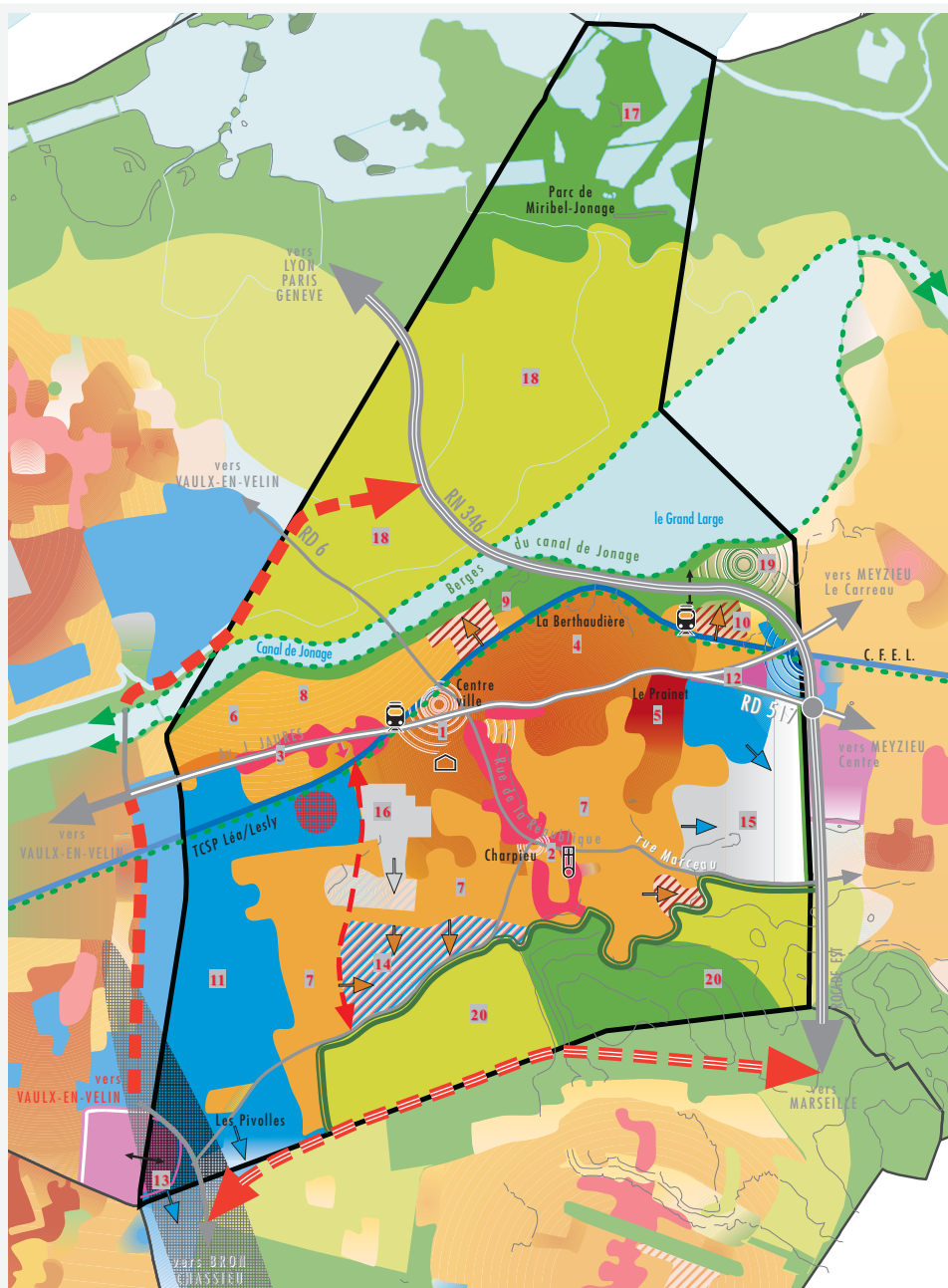
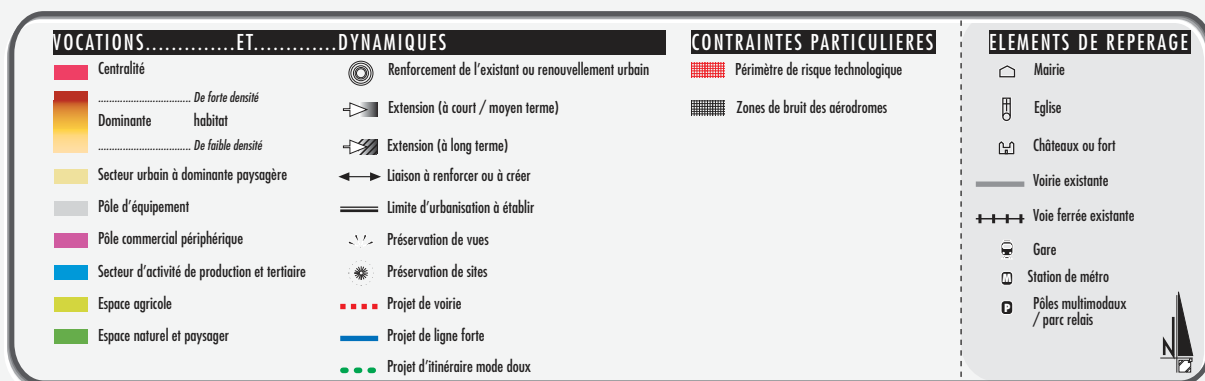
## **C) L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE**

Le réseau d'alimentation en eau potable existant sur le secteur du Montout à Décines-Charpieu doit être renforcé pour répondre aux besoins futurs du développement du site du Montout, notamment en terme de défense incendie. Pour assurer la demande en eau potable et la défense en incendie du Grand Stade, il est prévu la création de réseaux d'eau potable et d'un maillage depuis une canalisation principale de diamètre 800 mm située au sud de la rue Voltaire.



**EXTRAIT DU RAPPORT DE PRÉSENTATION  
ET DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE  
DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)**





Ces projets devraient permettre de clarifier la structuration des voies de la première couronne est et de diversifier les conditions d'accès et de desserte de Décines.

***Favoriser le développement des activités économiques.***

- > Conforter et requalifier la zone industrielle de la Soie, en encadrant au mieux les dernières possibilités d'extension au sud du secteur des Pivolles, et en prenant en compte les périmètres de risques technologiques autour des établissements Gifrer et Barbezat.
- > Stabiliser l'activité commerciale du triangle du Réservoir et de l'extrémité sud de l'avenue F. Roosevelt, qui participe au pôle commercial des Sept Chemins.
- > Conforter le paysage économique de l'entrée est de la commune, de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès, en valorisant à terme sa façade sur la rocade est.
- > Permettre la réalisation d'un grand équipement sportif d'agglomération (Stade) et de ses diverses activités d'accompagnement (centre d'entraînement, centre de loisirs, hôtels, bureaux..) sur le secteur du Montout (classé en « site de développement stratégique » au Schéma Directeur), pour faire participer ce site au rayonnement et à l'attraction de l'est lyonnais et de l'agglomération lyonnaise.
- > Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville en développant, dans le cadre du projet urbain de l'îlot Jaurès/Fraternité, une nouvelle polarité commerciale, qui vient dans la continuité de la place François Mitterrand.
- > Préserver la vitalité des centres de quartiers ou commerciaux secondaires (Charpieu, le Prainet, avenue Jean Jaurès ouest...), qui participe à l'équilibre du fonctionnement de la commune.

## Rapport de présentation

## Constat

**12 Les zones économiques à l'entrée est**

Le site industriel ABB au sud de l'avenue Jean-Jaurès et la zone commerciale du « triangle du Réservoir » composent le paysage de l'entrée est de la commune depuis la rocade est. Des possibilités d'extension à vocation d'activités non commerciales existent encore à l'est du triangle du Réservoir sur des terrains en façade de la rocade est (secteur de Montout Nord).

**13 La zone commerciale des Sept Chemins**

A la pointe sud de la zone industrielle de la Soie, une bande d'activités commerciales fonctionne en synergie et profite de l'attractivité de la grande surface commerciale des Sept Chemins.

**D) SECTEURS D'URBANISATION A LONG TERME****14 Champ Blanc (triangle Elisée Reclus/Raspail/Jonquilles)**

Au sud de la commune, bordé par la rue Elisée Reclus, le secteur encore agricole de Champ Blanc représente un potentiel d'urbanisation intéressant, situé dans la continuité des développements pavillonnaires de Bonneveau.

# Le projet d'aménagement et de développement durable

## Objectifs par secteur

## Rapport de présentation

### Outils réglementaires

Conforter le paysage économique de l'entrée est de la commune de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès, en valorisant à terme sa vitrine sur la rocade est :

- > permettre à terme, l'extension de la zone d'activités jusqu'en façade de la rocade est, dans un cadre paysager valorisé, avec notamment la réalisation d'un écran végétal en bordure de voie.
- > maîtriser le développement du « triangle » commercial du Réservoir.

Le zonage UI1 pérennise le site industriel au sud de l'avenue Jean-Jaurès.

Le zonage AUI1 encadre le développement économique de la « façade ouest » de la rocade est ; un EVC (Espaces Végétalisés à Créer) est inscrit en bordure de voie pour la prise en compte de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme relatif à la protection des entrées de ville.

Le zonage UX, avec un CES (Coefficient d'Emprise au Sol) graphique de 0.15, permet de stabiliser l'évolution de la zone commerciale.

- > Requalifier la zone commerciale des Sept Chemins, tout en maîtrisant son développement.

Le zonage UX, avec un CES graphique de 0.20, répond à cet objectif.

Conserver le secteur de Champ Blanc pour une extension à long terme de la ville dans toutes ses composantes :

- > redimensionner et réduire le secteur d'extension de Champ Blanc, avec retour à la vocation agricole de la partie au sud de la rue Elysée Reclus, qui devient ainsi la limite d'urbanisation.

Le zonage AU1 permet de réserver ce secteur pour une urbanisation à long terme à vocation mixte. Les terrains au sud de la rue Elisée Reclus sont reclassés en zones agricoles par rapport au POS 94

## Rapport de présentation

**E) SECTEURS D'ÉQUIPEMENTS**

Constat

**15 Le Montout sud**

Aux franges ouest de la commune, le secteur de Montout sud garde encore une vocation agricole mais constitue, compte tenu de sa situation en façade de la rocade est, un territoire de développement stratégique, à la fois pour la commune de Décines et pour l'agglomération lyonnaise (« site de développement stratégique au schéma directeur »).

Le triangle de la rue de Marceau et du chemin de Montout est marqué par la présence d'un habitat diffus.

**16 Pôles d'équipements de la rue Zola**

Au cœur de la ville, le complexe sportif et scolaire compris entre les rues Paul Bert et Emile Zola représente un pôle d'équipements importants (stade Troussier, collège Bastié...).

Dans sa continuité, au sud de la rue Emile Zola, la commune construit un nouveau centre nautique.

**F) SECTEURS NATURELS ET AGRICOLES****17 Le parc de Miribel-Jonage**

Une partie du parc de Miribel-Jonage est située sur la commune de Décines-Charpieu. Ce territoire qui appartient au grand site des îles du Rhône amont, représente un espace naturel de détente et de loisirs très apprécié, à forte valeur écologique. Il est classé en site naturel inaltérable au schéma directeur.

# Le projet d'aménagement et de développement durable

## Objectifs par secteur

## Rapport de présentation

### Outils réglementaires

- > Permettre la réalisation d'un grand équipement sportif d'agglomération (Stade) et de ses diverses activités d'accompagnement (centre d'entraînement, centre de loisirs, hôtels, bureaux..) sur le site de Montout, en faisant participer ce projet à la valorisation à la fois de la façade de la Rocade Est et du corridor urbain de T3 (Léa), en veillant à sa bonne insertion par rapport aux quartiers riverains et en assurant une desserte multimodale cohérente de l'ensemble du site.

15  
OACS

Le zonage AU1L permet de recevoir les grands équipements sportifs, de loisirs ou culturels de niveau d'agglomération, ainsi que des activités économiques liées à ces équipements et, avec des outils spécifiques (hauteurs graphiques de 60 m et de 15 m, CES graphique de 1), encadre de manière cohérente le développement du secteur du Montout.

Des emplacements réservés de voirie sont délimités pour la réalisation d'un vaste mail en partie nord et pour la réalisation d'une voie traversante entre les rues Sully et Marceau.

Une polarité commerciale (plafond de 1500 m²) s'applique sur la partie nord de la zone AU1L centrale.

Permettre le développement d'un pôle d'équipement entre les rues Raspail et Zola, en relation avec les équipements existants au nord de la rue Emile Zola :

- > réaliser une nouvelle voie entre la rue Raspail et la rue Paul Bert, à la fois pour remailler et structurer les quartiers sud/ouest de la ville, et pour améliorer les conditions d'accès et de desserte du pôle d'équipement, rue Emile Zola.

Les zonages UC1b et UC2a permettent de gérer l'évolution des équipements existants.

Le zonage AU1 au sud du centre nautique constitue avec l'inscription d'emplacements réservés pour équipements publics, une réserve d'urbanisation pour le long terme à vocation dominante d'équipements et de services. Le classement en AU1 est justifié en raison de l'absence de programme précis d'aménagement et de l'insuffisance des réseaux.

Protéger l'espace naturel du parc de Miribel-Jonage, qui constitue un des poumons verts de l'agglomération lyonnaise :

- > interdire toute construction, à l'exception de celles nécessaires au bon fonctionnement et à la mise en valeur du parc,
- > assurer la protection des boisements remarquables existants.

Les zonages N1 et N2a assurent la préservation et la valorisation du parc.

Les boisements remarquables font l'objet d'un classement soit en EBC (protection stricte), soit en EVMV (protection plus souple).



## Rapport de présentation

encadrent l'évolution de la cité-jardin de la Soie et assurent la préservation de son identité architecturale.

- Le nouveau zonage UA3 le long des rues Gambetta, Lumière et Voltaire à Charpieu permet une transformation de ces tissus ruraux dans le respect de leurs caractéristiques morphologiques.

La révision du PLU répond à l'objectif d'amélioration du cadre de vie des habitants avec :

- La création d'une réserve foncière pour le développement d'un nouveau pôle d'équipement au sud du nouveau centre nautique (zone AU1 de Bonneveau ouest) ;
- La création d'un secteur Nj à vocation de jardins familiaux le long du chemin du Pontet ;
- L'inscription d'un emplacement réservé pour espace vert (environ 2.3 ha) au bord du canal de Jonage.

La création d'un secteur AUL (près de 20 ha) à Moulin d'Amont Nord correspond à la volonté d'encadrer le développement de ce futur pôle de loisirs du Grand Large, tout en prenant en compte la sensibilité paysagère du site (imposition d'un espace végétalisé à créer en façade de la rocade est).

Le nouveau secteur UD2 (avec une hauteur graphique de 7 m) sur le chemin du Marais permet de gérer l'amélioration et l'extension mesurée du « secteur d'habitat adapté aux gens du voyage sédentarisés ».

### **Favoriser le développement des activités économiques**

La révision du PLU préserve les capacités de développement économique de Décines-Charpieu, avec près de 15% du territoire

communal (environ 270 ha) classé en zones d'activités économiques à court, moyen ou long terme (UI1, UI2, UX, AUI1, AUIL) :

- La zone industrielle de la Soie est reconduite dans ses limites, avec un zonage UI1 ou UI2 pour les secteurs déjà urbanisés et un zonage AUI1 pour le secteur d'extension des Pivolles au sud.
- Le site industriel ABB sur l'entrée de ville est conservé en zonage UI1.
- Le secteur de Montout nord est ouvert à l'urbanisation (zone AUI1), avec des exigences d'intégration paysagère particulières par rapport à la rocade est (cf Orientation d'aménagement n°12)
- Les nouveaux secteurs UX (environ 10 ha) aux Sept Chemins et à l'entrée est de la commune (« triangle » du Réservoir) permettent de maîtriser l'évolution de ces pôles d'activités commerciales.
- Le secteur de Moulin d'Amont sud est reclassé en zone d'urbanisation résidentielle différée (AU2), étant donné les contraintes d'accessibilité du site.
- Le secteur de Montout sud (environ 60 ha en façade ouest de la Rocade est) est ouvert à l'urbanisation, avec un zonage AUIL, qui permet de recevoir des grands équipements sportifs, de loisirs ou culturels de niveau d'agglomération, ainsi que des activités économiques liées à ces équipements.

Le PLU encourage également le maintien et le renforcement de l'activité commerciale de proximité sur le centre-ville, avec l'imposition de linéaires « artisanaux et commerciaux » ou « toutes activités » sur les principales rues et places commerçantes (avenue Jean-Jaurès, rue de la République, place François Mitterrand, futurs espaces publics de la ZAC de la Fraternité).

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT  
PAR QUARTIER OU SECTEUR**

15

OAQS

# Orientation d'aménagement

## Montout

### Objectif

Permettre la réalisation d'un grand équipement sportif d'agglomération (Stade) et de ses diverses activités d'accompagnement (centre d'entraînement, centre de loisirs, hôtels, bureaux...) sur le site du Montout, en faisant participer ce projet à la valorisation à la fois de la façade de la Rocade Est et du corridor urbain de T3 (Léa), en veillant à sa bonne insertion par rapport aux quartiers riverains et en assurant une desserte multimodale cohérente de l'ensemble du site.

### Principes d'aménagement

#### 1. Valoriser et mettre en scène la perception du futur Grand Stade en s'appuyant sur les lignes de force du site et du paysage.

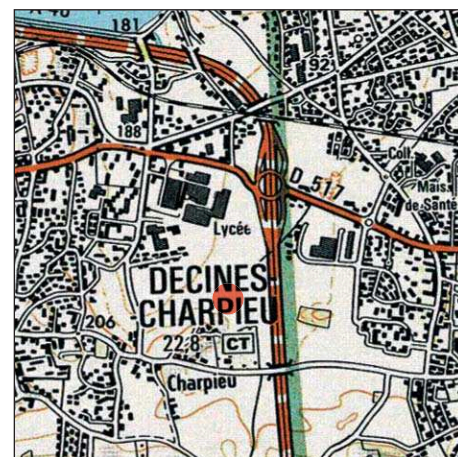
- Faire coïncider les axes de composition de l'équipement avec les lignes de force paysagères et urbaines du site (axes est - ouest et nord - sud).
- Définir dans leur dessin et leurs usages les espaces extérieurs majeurs (parvis, mail, zones de stationnement), qui imposeront leur géométrie et leur nivellement aux autres aménagements. Le parvis notamment devra présenter une rigueur de forme et de niveau qui ne devrait pas être remise en cause par des éléments externes.
- Travailler à rendre lisible et valorisante la perception du socle technique du stade depuis la rocade

#### 2. Inscrire le futur Grand Stade et ses diverses activités d'accompagnement dans un cadre très paysager pour faire participer l'aménagement du site du Montout à la mise en réseau du Grand Large et de la branche Nord du V-Vert.

- Concentrer les aménagements à caractère plus « naturel », et d'échelle et de volumétrie moins importantes que le stade (terrains d'entraînement, hôtellerie, parkings), à l'ouest et au sud du Montout, pour exprimer l'idée d'une pénétration de la branche nord du V-Vert au cœur du site.
- Amorcer un lien paysager fort (le mail), support de modes doux et de l'accessibilité en transports en commun, depuis le stade vers l'avenue Jean-Jaurès au nord, en veillant également à conférer à cet espace majeur un usage hors match pour conserver son indispensable caractère de liaison.
- Intégrer et valoriser dans la conception paysagère du projet d'ensemble la présence de boisements présentant une grande richesse faunistique (notamment avifaunistique) dans la partie sud du site (ancienne pépinière) et proposer les mesures nécessaires pour compenser les effets négatifs sur la faune et la flore en cas d'intervention sur les boisements du site.

#### 3. Inscrire l'implantation du futur Grand Stade et de ses activités d'accompagnement dans une composition urbaine prenant en compte la présence des secteurs résidentiels et d'équipements existants.

- Imposer une modulation des hauteurs des constructions depuis l'équipement central vers les franges du site et les secteurs résidentiels à proximité, afin de limiter toute ombre portée sur les constructions existantes. Cette modulation peut reposer sur les principes suivants :
  - Au centre du site, assis sur un parvis d'une hauteur de l'ordre de 7 m, le volume du stade, culminant à environ 60 m, ainsi que deux volumes (centre de loisirs surmonté de bureaux, hôtel) accolés au stade au nord et pouvant ponctuellement atteindre une hauteur de l'ordre de 45 m ;
  - Sur le reste du site, des possibilités de volumes bâtis ponctuels et plus bas, dans un gabarit maximal de l'ordre de 15 m (centre d'entraînement, hôtellerie...), à la fois pour respecter l'environnement résidentiel de la rue Sully et pour préserver une transition douce et paysagère avec les espaces naturels au sud de la rue Marceau.
- Apporter un traitement paysager qualitatif fort aux limites séparatives avec les secteurs résidentiels ou d'équipements existants sur le secteur.
- Intégrer dans la composition urbaine du site et la conception des aménagements, la limitation des impacts acoustiques de l'urbanisation :
  - éloigner des quartiers résidentiels existants la construction génératrice de nuisances acoustiques (le stade),
  - privilégier les implantations des constructions en bordure de la RN 346, dont les destinations et les usages sont compatibles avec la présence du bruit routier.



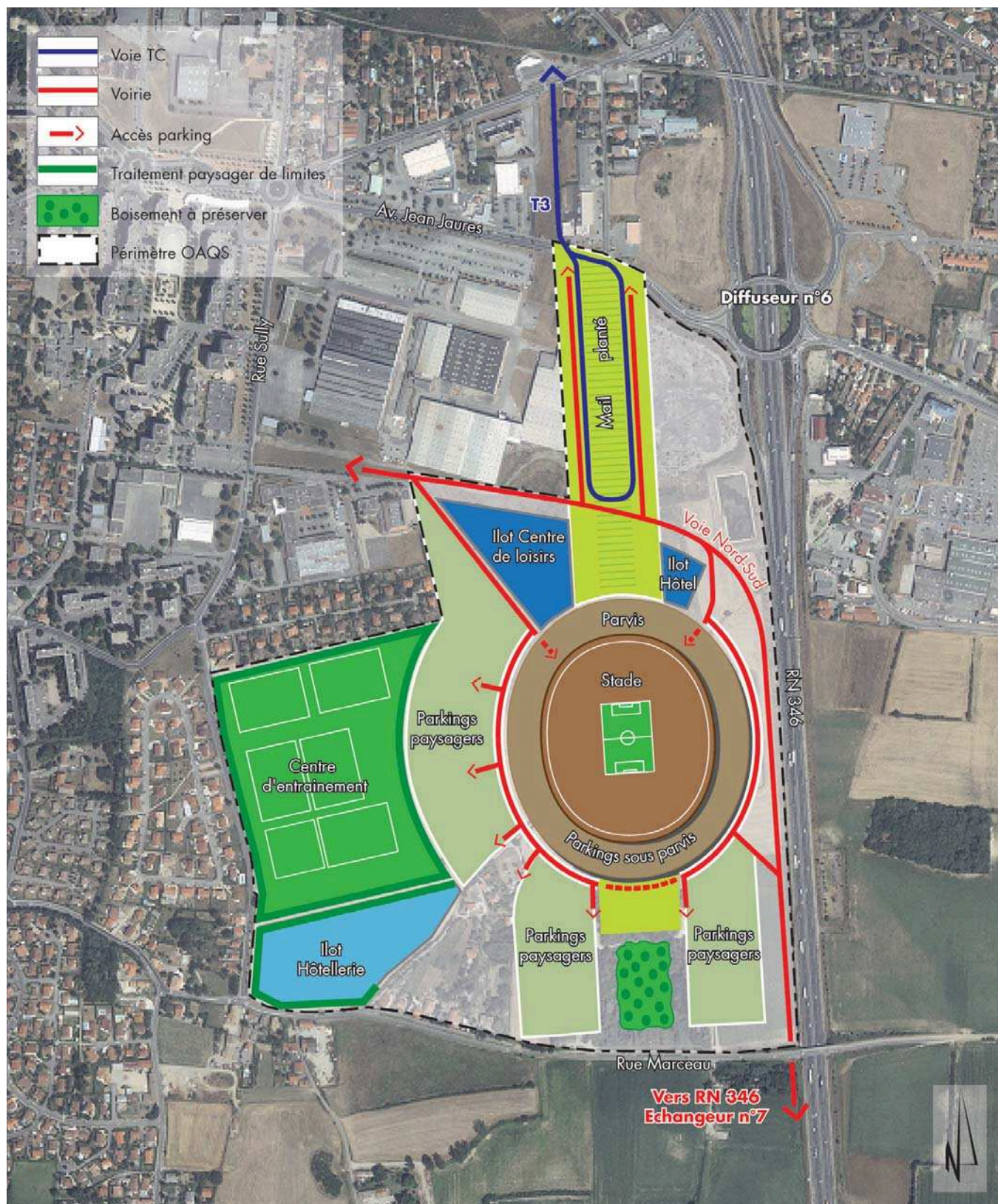
#### 4. Organiser la desserte multimodale au sein du site par des aménagements favorisant l'accessibilité des transports collectifs et la sécurité des modes doux, et garantissant l'accès des véhicules particuliers aux parkings.

- Concevoir et dimensionner le mail central (inscrit en emplacement réservé) pour permettre l'implantation d'une station tramway dans sa partie nord.
- Concevoir et dimensionner la voie traversante nord/ sud pour permettre l'accès viaire au site (notamment pour la sécurité civile et publique) et pour assurer également l'insertion du tramway T2 et sa connexion avec T3.



# Orientation d'aménagement

## Principes d'aménagement





**REGLEMENT**





## **ZONE AU**

### **SOUS CONDITIONS**

**(Zones AUA – AUB – AUC – AUD – AUE –  
AUI – AUIL -AUL – AUV –  
AUSP – AUX...)**

#### **Caractéristiques de la zone ou des secteurs de zone**

Zone spécialisée regroupant des espaces peu ou non bâtis ou équipés, destinée à recevoir des extensions urbaines de l'agglomération, dans le respect des conditions d'aménagement et d'équipements définies par le projet de développement durable, le règlement et les orientations d'aménagement par quartier ou secteur.

A compter de l'ouverture à l'urbanisation, le règlement de la zone U correspondante s'applique (AUA devient UA...).

Dans l'attente de l'ouverture à l'urbanisation seule la gestion du bâti existant est admise.

## **AVERTISSEMENT :**

Les dispositions du règlement de zone s'appliquent sans préjudice de dispositions différentes pouvant être édictées par les chapitres 1 et 2 du présent règlement et, le cas échéant, par les orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (avec lesquelles les occupations et utilisations du sol doivent être compatibles).

## **Article 1 AU<sub>s.co</sub> : Occupations et Utilisations du Sol interdites**

---

Sont interdits les constructions, travaux, ouvrages, installations ou utilisations du sol autres que ceux prévus à l'article 2 du présent règlement.

**Rappel :** en outre, certaines occupations ou utilisations du sol peuvent être interdites par des dispositions édictées dans d'autres chapitres du présent règlement.

## **Article 2 AU<sub>s.co</sub> : Occupations et Utilisations du Sol admises sous condition**

---

### **Informations liminaires :**

Les occupations et utilisations du sol admises varient selon que la zone est ouverte ou non à l'urbanisation :

- avant l'ouverture à l'urbanisation et afin de préserver ces secteurs d'une urbanisation diffuse qui compromettrait leur aménagement futur, le règlement dans son paragraphe 2.1.1, n'admet principalement que la gestion des constructions existantes ;
- lors de l'ouverture à l'urbanisation, le règlement (paragraphe 2.1.2) fixe les conditions d'un aménagement cohérent par :
  - ↳ l'article 2 (paragraphe 2.1.2), qui définit les conditions juridiques et techniques à respecter pour autoriser les opérations d'aménagement et de construction ;
  - ↳ le règlement de chaque zone ou secteur concerné, qui fixe les règles d'occupation ou d'utilisation du sol que chaque opération ou construction doit respecter.

Le sigle inscrit au plan de zonage après les lettres « AU » indique la règle d'urbanisme qui régit chaque secteur ou sous-secteur.

Par exemple :

- a. dans le secteur AUD1, s'applique le règlement du secteur UD1 ;
- b. dans le sous-secteur AUD2a, s'applique le règlement du secteur UD2, ainsi que les dispositions particulières du sous-secteur UD2a.

### **2.1 Règle générale**

Sont limitativement autorisées sous conditions les occupations et utilisations du sol suivantes :

- 2.1.1 Occupations et utilisations du sol admises avant l'ouverture de la zone « AU » à l'urbanisation dans les conditions définies au paragraphe 2.1.2 ci-dessous.
  - 2.1.1.1 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations hydrauliques dès lors qu'elles sont nécessaires à la gestion des cours d'eau et plans d'eau, à la prévention et à la gestion des risques.
  - 2.1.1.2 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'équipements techniques liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement des véhicules, dès lors qu'ils sont intégrés au paysage.
  - 2.1.1.3 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations relatifs à l'aménagement et à l'extension mesurée des constructions nécessaires à l'activité agricole, horticole et maraîchère.

- 2.1.1.4 Les travaux d'aménagement et d'extension des constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme dès lors qu'ils sont compatibles avec la vocation et les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone et qu'ils n'ont pas pour effet :**
- a. d'engendrer un changement de destination à l'exception des destinations admises dans la zone U de référence ;
  - b. d'augmenter la surface hors œuvre brute existante à la date d'approbation du plan local d'urbanisme de plus de 20 %; toutefois, dans les zones AUI, AUL et AUSE, ce seuil n'est pas imposé, aux constructions situées dans ces zones, mais dans le respect des dispositions édictées par le règlement de la zone U de référence.
- 2.1.1.5 La reconstruction des équipements publics ou d'intérêt collectif après démolition volontaire, dans la limite des dispositions édictées par le règlement de la zone U de référence.**
- 2.1.1.6 Les aires d'accueil des gens du voyage, dès lors que compte tenu de leurs caractéristiques et de leur localisation, elles ne compromettent pas l'aménagement cohérent de l'ensemble du secteur au regard notamment des objectifs d'urbanisme.**
- 2.1.1.7 Le stationnement des caravanes isolées lorsqu'il correspond à une opération de relogement de "gens du voyage", sous maîtrise d'ouvrage de la commune ou d'un opérateur social.**

**2.1.2 Ouverture de la zone AU à l'urbanisation :**

**Sont admises pour chaque secteur de la zone AU dans le respect des dispositions ci-après fixant les conditions d'aménagement et d'équipements de la zone :**

Les occupations et utilisations des sols admises dans chaque zone « U » indiquée aux documents graphiques après le sigle « AU », nonobstant les dispositions du paragraphe 2.1.1 ci-dessus, dès lors que les conditions cumulées suivantes sont réalisées :

- a. Toute opération d'ensemble ou de constructions doit avoir soit un terrain d'assiette d'une superficie minimale de 1 ha, soit créer une surface hors œuvre nette minimale (SHON) de 1 500 m<sup>2</sup>.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable :

- aux terrains non bâtis compris dans une zone « AU », dès lors que la superficie totale de l'ensemble desdits terrains<sup>1</sup> est inférieure au seuil indiqué ci-dessus ou ne permet pas de réaliser la surface hors œuvre nette exigée ;
- dans les secteurs « AUL », « AUIL » et « AUSE ».
- b. Les **conditions de desserte et d'équipements** (voirie, accès, réseaux, modalités, d'assainissement, équipements divers...), doivent être suffisantes et compatibles, tant au niveau de leurs caractéristiques que de leur tracé ou localisation, avec un aménagement cohérent de l'ensemble du secteur.
- c. L'opération de construction ou d'aménagement projetée doit être **compatible avec les dispositions des « orientations d'aménagement par secteur ou quartier » prévues pour le secteur considéré.**

En toute hypothèse, elle doit, compte tenu de sa localisation, de sa nature et de sa composition, ne pas compromettre l'aménagement cohérent de l'ensemble du secteur au regard notamment des objectifs d'urbanisme.

En outre, tout projet doit :

- structurer l'espace à aménager par un maillage fonctionnel en tenant compte d'une part de l'ensemble du secteur dans lequel il s'inscrit et d'autre part du maillage préexistant ;
- être conçu en prenant en compte la morphologie des espaces urbains environnants ;
- garantir un traitement qualitatif minéral et/ou végétal des espaces communs.

---

<sup>1</sup> Qu'ils appartiennent ou non au même propriétaire

## 2.2 Règles particulières

Des dispositions particulières peuvent modifier les dispositions générales édictées par le présent règlement dans les cas suivants :

- 2.2.1 Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'extension réalisés dans les secteurs et les sous-secteurs infectés d'un indice « p », ainsi que les constructions faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme, ou identifiées aux documents graphiques comme « **éléments bâtis à préserver** », les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement doivent être conçus pour contribuer à la préservation des caractéristiques culturelles, historiques ou écologiques des constructions ou du secteur, de l'ordonnancement du bâti et de l'espace végétalisé organisant l'unité foncière.
- 2.2.2 Dans les secteurs pour lesquels des **polygones d'implantation** sont délimités aux documents graphiques, les constructions, travaux ou ouvrages doivent être implantés à l'intérieur de la délimitation de leur emprise.

Toutefois :

- Cette règle n'est pas applicable :
    - a. aux constructions, travaux, ouvrages ou installations ne dépassant pas de plus de 0,60 mètre le sol naturel ;
    - b. aux constructions, travaux, ouvrages ou installations relatifs aux équipements techniques liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement des véhicules ;
    - c. aux clôtures ;
  - En outre, pour les constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme et situées à l'extérieur de ceux-ci, seuls sont autorisés les travaux d'aménagement, les extensions mesurées des constructions dans le respect des dispositions de l'article 9 du présent règlement.
- 2.2.3 En outre, dans les **zones longeant une voie classée à grande circulation**, leur aménagement doit être conçu pour répondre à des critères de qualité en matière :
  - de sécurité dans l'organisation de leur desserte et de leur accessibilité ;
  - de nuisances notamment sonores ;
  - du traitement paysager de leurs abords ;
  - de l'organisation des volumes bâtis et des espaces libres ;
  - du traitement architectural des façades des constructions visibles de la voie.
- 2.2.4 **Rappel** : en outre, certaines occupations ou utilisations du sol peuvent être soumises à des conditions particulières, édictées par d'autres chapitres du présent règlement.

## Article 3 AU<sub>s.co</sub> : Accès et voirie

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

Toutefois, s'agissant des caractéristiques du tracé des voies nouvelles, tout projet d'aménagement doit prendre en compte les objectifs d'urbanisme poursuivis pour l'aménagement cohérent et notamment :

- a. disposer d'un réseau de voirie défini en fonction de la trame viaire environnante afin d'assurer sa continuité et favoriser une meilleure insertion du secteur AU considéré dans le tissu urbain ;
- b. garantir une fluidité de la circulation automobile et des conditions de sécurité satisfaisantes tant à l'intérieur du secteur AU que sur les voies adjacentes. En outre, pour les zones longeant une voie classée à grande circulation, ce principe doit être particulièrement étudié au regard notamment de la nature des constructions projetées et du trafic induit ;
- c. assurer une cohérence du réseau viaire de l'ensemble du secteur, même dans le cas d'un aménagement réalisé par tranche.



#### **Article 4 AU<sub>s.co</sub> : Desserte par les réseaux**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 5 AU<sub>s.co</sub> : Caractéristiques des terrains**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 6 AU<sub>s.co</sub> : Implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 7 AU<sub>s.co</sub> : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 8 AU<sub>s.co</sub> : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 9 AU<sub>s.co</sub> : Emprise au sol des constructions**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 10 AU<sub>s.co</sub> : Hauteur maximale des constructions**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

#### **Article 11 AU<sub>s.co</sub> : Aspect extérieur des constructions**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

## **Article 12 AU<sub>s.co</sub> : Stationnement**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

## **Article 13 AU<sub>s.co</sub> : Espaces libres et plantations, espaces boisés classés**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

En outre, pour les zones AU longeant une voie classée à grande circulation, un aménagement paysager végétal et/ou minéral doit être réalisé le long de ladite voie. Cet aménagement doit être conçu pour limiter les nuisances liées au ruissellement des eaux pluviales et les nuisances sonores, notamment pour les zones AU destinées à l'habitation.

## **Article 14 AU<sub>s.co</sub> : Coefficient d'Occupation du Sol**

---

Les règles applicables pour chaque secteur de la zone AU sont celles prévues par le règlement de la zone « U » de référence indiquée aux documents graphiques après le sigle AU.

## ZONE UIL

### **Caractéristiques de la zone ou des secteurs de zone**

Zone spécialisée destinée à recevoir les grands équipements sportifs, de loisirs ou culturels de niveau d'agglomération, permettant, en outre, des activités économiques, liées à ces équipements.

## AVERTISSEMENT :

Les dispositions du règlement de zone s'appliquent sans préjudice de dispositions différentes pouvant être édictées par les chapitres 1 et 2 du présent règlement et, le cas échéant, par les orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (avec lesquelles les occupations et utilisations du sol doivent être compatibles).

## Article 1 UIL : Occupations et Utilisations du Sol interdites

---

**Sont interdits les constructions, travaux, ouvrages, installations ou utilisations du sol autres que ceux prévus à l'article 2 et notamment :**

- 1.1 Dès lors qu'ils ne sont pas liés aux travaux de constructions, d'aménagement admis dans la zone ou ne constituent pas des équipements publics ou d'intérêt collectif :
  - les affouillements ou exhaussements de sol non liés aux constructions, travaux, ouvrages admis dans la zone ;
  - les dépôts de matériaux sous réserve des dispositions de l'article 2 du présent règlement ;
  - le stationnement des caravanes isolées ;
  - le camping hors des terrains aménagés ;
  - l'aménagement de terrains pour l'accueil de campeurs et de caravanes.
- 1.2 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination agricole, horticole, maraîchère ou forestière.
- 1.3 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'habitation sous réserve des dispositions de l'article 2.
- 1.4 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'entrepôts et de commerces de gros.
- 1.5 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination de carrières.
- 1.6 **Rappel** : en outre, certaines occupations ou utilisations du sol peuvent être interdites à des conditions particulières par des dispositions édictées dans d'autres chapitres du présent règlement.

## Article 2 UIL : Occupations et Utilisations du Sol admises sous condition

---

### 2.1 Règle générale

**Sont limitativement admises sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :**

- 2.1.1 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à **destination sportive, de loisirs ou culturelle**.
- 2.1.2 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à **destination industrielle, artisanale, scientifique et technique**, dès lors qu'elles sont liées à la vocation principale de la zone (telle qu'elle ressort notamment des autres documents du PLU : PADD, OAQS...) et aux grands équipements qui y sont développés, **et sous réserve des dispositions du chapitre 2 du présent règlement**.
- 2.1.3 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination de **commerce de détail**, dès lors :
  - qu'elles sont liées à la vocation principale de la zone (telle qu'elle ressort notamment des autres documents du PLU : PADD, OAQS...) et aux grands équipements qui y sont développés, **et sous réserve des dispositions du chapitre 2 du présent règlement** ;
  - que leur surface de vente est au plus égale à 100 m<sup>2</sup> par unité de commerce, soit au seuil indiqué par les périmètres de polarité commerciale figurant au document graphique.
- 2.1.4 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination de **bureaux, de services, d'hébergement hôtelier et de restauration** sous réserve des dispositions du chapitre 2.
- 2.1.5 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'**équipements publics ou d'intérêt collectif** compatibles avec la vocation dominante de la zone.

- 2.1.6 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public, au stationnement et à la distribution d'énergie tels que pylônes transformateurs, dès lors que leur implantation est en harmonie avec l'organisation générale de la zone et notamment la trame bâtie.
- 2.1.7 Les constructions, travaux, ouvrages ou installations à **destination d'habitation et leurs annexes** (tels que garages, abris de jardin...), à condition qu'ils soient destinés au logement des personnes dont la présence est indispensable pour assurer le fonctionnement ou le gardiennage des activités autorisées.

## **2.2 Règles particulières**

Des dispositions particulières peuvent modifier les dispositions générales édictées par le présent règlement dans les cas suivants :

- 2.2.1 Dans les secteurs pour lesquels des **polygones d'implantation** sont délimités aux documents graphiques, les constructions doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise.
- Toutefois :
- Cette règle n'est pas applicable :
    - a. aux constructions, travaux, ouvrages ou installations ne dépassant pas de plus de 0,60 mètre le sol naturel ;
    - b. aux constructions, travaux, ouvrages ou installations relatifs aux équipements techniques liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement des véhicules ;
    - c. aux clôtures ;
  - En outre, pour les constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme et situées à l'extérieur de ceux-ci, seuls sont autorisés les travaux d'aménagement, les extensions mesurées des constructions dans le respect des dispositions de l'article 9 du présent règlement.
- 2.2.2 Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation ou d'aménagement réalisés dans le **sous-secteur affecté d'un indice « p »**, ainsi que les constructions faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme, identifiées aux documents graphiques comme **« éléments bâtis à préserver »**, doivent être conçus pour contribuer à la préservation des caractéristiques culturelles, historiques ou écologiques des constructions ou du secteur, de l'ordonnancement du bâti et de l'espace végétalisé organisant l'unité foncière ou le secteur.
- 2.2.3 **Rappel** : en outre, certaines occupations ou utilisations du sol peuvent être soumises à des conditions particulières, édictées par d'autres chapitres du présent règlement.

## **Article 3 UIL : Accès et voirie**

---

(Cf. Dispositions communes).

## **Article 4 UIL : Desserte par les réseaux**

---

(Cf. Dispositions communes).

## **Article 5 UIL : Caractéristiques des terrains**

---

Non réglementé.

## Article 6 UIL : Implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies

---

### 6.1 Définition

Le terme « **limite de référence** » utilisé dans le présent règlement, désigne les limites :

- a. des voies publiques ou privées ouvertes ou non à la circulation générale ;
- b. des places ;
- c. des emplacements réservés nécessaires à la création, à l'élargissement ou à l'extension desdites voies et places ;
- d. des marges de recul dès lors qu'elles sont inscrites aux documents graphiques.

Toutefois, ne constituent pas des limites de référence au sens de la présente définition, les servitudes de passage, les cheminements piétons et cyclistes ainsi que les voies exclusivement destinées à un seul mode de déplacement.

### 6.2 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux seules constructions situées le long des limites de référence.

### 6.3 Modalités de calcul du retrait

Le retrait (D) des constructions est mesuré horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite de référence.

- a. **Sont compris dans le calcul du retrait**, les balcons et oriel, dès lors que leur profondeur est supérieure à 0,40 mètre, ainsi que les parties enterrées de la construction.
- b. Ne sont pas compris dans le calcul du retrait :
  - les débords de toiture, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,60 mètre ;
  - les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, ainsi que les balcons et oriel, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,40 mètre.

### 6.4 Règles d'implantation

#### 6.4.1 Règle générale

Les constructions peuvent être implantées en limite de référence ou en retrait.

#### 6.4.2 Règles particulières

##### 6.4.2.1 Prescriptions graphiques

- a. ligne d'implantation

Dès lors qu'une **ligne d'implantation** est inscrite aux documents graphiques, les parties non enterrées des constructions, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'aplomb de cette ligne.

- b. polygones d'implantation

Dans les **polygones d'implantation** inscrits aux documents graphiques, les constructions ou parties de construction, travaux ou ouvrages dont la hauteur excède 0,60 mètre à compter du sol naturel, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise.

- c. espaces non aedificandi

Dès lors que **des espaces non aedificandi** sont inscrits aux documents graphiques, les constructions, y compris les parties enterrées, mais non compris les clôtures, doivent être implantées au-delà de ces espaces, dans le respect des retraits imposés à l'article 6.4.1.

- d. plan masse

**En présence d'un plan masse**, les constructions doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise ou dans le respect des emprises des constructions inscrites dans le plan masse.



#### 6.4.2.2 Autres prescriptions

**Des implantations différentes** de celles fixées ci-dessus peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- **aménagement, surélévation ou extension d'une construction existante** implantée différemment de la règle définie aux articles 6.4.1. et 6.4.2.1. ci-dessus, dans le respect d'une harmonie d'ensemble de la construction ;
- **construction réalisée en contiguïté d'une autre construction implantée sur un terrain voisin**. Elle doit toutefois être implantée en continuité de la construction existante, en prenant en compte son implantation et sa volumétrie ;
- **prise en compte de l'implantation, de la volumétrie des constructions et de la morphologie urbaine environnante** afin que le projet s'insère sans rompre l'harmonie des lieux, d'un front bâti constitué, d'une organisation urbaine particulière ;
- **construction réalisée dans des secteurs ou des sous-secteurs affectés d'un indice « p » ou protégée au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme** : toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant ou du secteur ainsi que l'équilibre de la composition entre le bâti et l'espace végétalisé du terrain ;
- **dès lors que la règle prescrit une implantation sur la limite de référence**, pour la réalisation de décrochés de façades, de profondeur limitée ou de retraits ponctuels, justifiés par des motifs de composition urbaine ou d'insertion architecturale de la construction ;
- **préservation ou mise en valeur d'un élément ou d'un espace végétal de qualité** et notamment ceux repérés aux documents graphiques sous la légende « espaces boisés classés », « espaces boisés classés ponctuels – arbre remarquable » ou sous la légende « espaces végétalisés à mettre en valeur » ;
- **préservation des vues et des dégagements visuels** dès lors, compte tenu de la topographie des lieux, des vues intéressantes peuvent être préservées depuis des lieux publics ;
- **prise en compte des caractéristiques particulières du terrain d'assiette** telle qu'une configuration irrégulière ou atypique, une topographie accidentée, une situation en décalage altimétrique par rapport au niveau de la voie, une localisation au contact de plusieurs voies ou limites de référence (terrain d'angle notamment...), afin d'adapter le projet en vue de son insertion dans le site ;
- **réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif** dont la nature ou le fonctionnement nécessite d'être implantés différemment ;
- **réalisation d'équipements techniques** liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement.

### Article 7 UIL :

#### Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

---

##### 7.1 Définitions

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de parcelle qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 6.

En se référant à un terrain présentant une configuration d'un quadrilatère régulier, les limites qui aboutissent à la limite de référence, constituent les limites séparatives latérales. La limite opposée à la limite de référence constitue une limite de fond de parcelle. Dans l'acception courante, il faut assimiler toute morphologie parcellaire complexe à cette configuration théorique en considérant comme limite latérale tout côté de terrain aboutissant à la limite de référence y compris les éventuels décrochements, coudes ou brisures.

Dès lors qu'une limite ou partie de limite séparative peut être qualifiée à la fois de limite latérale ou de limite de fond de parcelle, c'est cette dernière qualification qui est retenue ; toutefois, pour les terrains situés à l'angle de deux limites de référence, les limites séparatives aboutissant aux limites de référence sont assimilées à des limites latérales.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions travaux ou ouvrages ayant une hauteur **maximale de 0,60 mètre** à compter du sol naturel.

Pour l'application des dispositions de cet article, la hauteur (H) est mesurée en tout point selon les modalités prévues à l'article 10.

## 7.2 Modalités de calcul du retrait

Le retrait des constructions est mesuré horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de la limite séparative.

- a. **Sont compris dans le calcul du retrait**, les balcons et oriel, dès lors que leur profondeur est supérieure à 0,40 mètre.
- b. Ne sont pas compris dans le calcul du retrait :
  - les débords de toiture, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,60 mètre ;
  - les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, les balcons et oriel, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,40 mètre ;
  - les parties enterrées de la construction.

## 7.3 Règles d'implantation

Les règles d'implantation des constructions sont différentes selon qu'elles se situent :

- a. sur les limites séparatives latérales ;
- b. sur la limite de fond de parcelle ;
- c. sur une limite séparative correspondant à une limite de zone.

### 7.3.1 **Règle générale**

- a. limites de fond de parcelle

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites de fond de parcelle avec un minimum de 4 mètres ( $D \geq 4$  mètres).

- b. limites latérales

Les constructions peuvent être implantées sur les limites latérales ou en retrait.

Dans le cas d'une implantation des constructions en retrait, ce dernier doit être au moins égal à 4 mètres ( $D \geq 4$  mètres).

### 7.3.2 **Règles particulières**

#### 7.3.2.1 **Prescriptions graphiques**

Des implantations différentes de celles fixées ci-dessus sont imposées dans les cas suivants :

- a. ligne d'implantation

Dès lors qu'une **ligne d'implantation** est inscrite aux documents graphiques, les parties non enterrées des constructions, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'aplomb de cette ligne.

- b. polygones d'implantation

Dans les **polygones d'implantation** inscrits aux documents graphiques, les constructions ou parties de construction, travaux ou ouvrages dont la hauteur excède 0,60 mètre à compter du sol naturel, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise, dans le respect des dispositions de l'article 7.3.1 pour les limites séparatives situées à l'intérieur du polygone.

- c. espaces non aedificandi

Dès lors que **des espaces non aedificandi** sont inscrits aux documents graphiques, les constructions, y compris les parties enterrées, mais non compris les clôtures, doivent être implantées au-delà de ces espaces, dans le respect des retraits imposés à l'article 7.3.1.

- d. plan masse

**En présence d'un plan masse**, les constructions doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise ou dans le respect des emprises des constructions inscrites dans le plan masse.

#### 7.3.2.2 **Autres prescriptions**

**Des implantations différentes** de celles fixées ci-dessus peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- **servitude de cour commune** établie en application de l'article L.451-1 du Code de l'urbanisme ;
- **servitude d'utilité publique ou servitude privée** ne permettant pas une implantation en limite séparative ;
- **aménagement, surélévation ou extension d'une construction existante** implantée différemment de la règle définie aux articles 7.3.1 et 7.3.2.1 ci-dessus, dans le respect d'une harmonie d'ensemble de la construction ;

- **construction réalisée en contiguïté d'une autre construction implantée sur un terrain voisin.** Elle doit toutefois être implantée en continuité de la construction existante, en prenant en compte son implantation et sa volumétrie ;
- **prise en compte de l'implantation, de la volumétrie des constructions et de la morphologie urbaine environnante** afin que le projet s'insère sans rompre l'harmonie des lieux, d'un front bâti constitué, d'une organisation urbaine particulière ;
- **construction réalisée dans des secteurs ou des sous-secteurs affectés d'un indice « p » ou protégée au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme :** toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant ou du secteur ainsi que l'équilibre de la composition entre le bâti et l'espace végétalisé du terrain ;
- **préservation ou mise en valeur d'un élément ou d'un espace végétal de qualité** et notamment ceux repérés aux documents graphiques sous la légende « espaces boisés classés », « espaces boisés classés ponctuels – arbre remarquable » ou sous la légende « espaces végétalisés à mettre en valeur » ;
- **préservation des vues et des dégagements visuels** dès lors, compte tenu de la topographie des lieux, des vues intéressantes peuvent être préservées depuis des lieux publics ;
- **prise en compte des caractéristiques particulières du terrain d'assiette** telle qu'une configuration irrégulière ou atypique, une topographie accidentée, une situation en décalage altimétrique par rapport au niveau de la voie, une localisation au contact de plusieurs voies ou limites de référence (terrain d'angle notamment...), afin d'adapter le projet en vue de son insertion dans le site ;
- **réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif** dont la nature ou le fonctionnement nécessite une implantation particulière ;
- réalisation d'équipements techniques liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement.

## **Article 8 UIL :**

### **Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

---

#### **8.1 Définitions et modalités de calcul**

La distance (D) séparant les constructions non accolées implantées sur un même terrain, est comptée horizontalement de tout point de la construction projetée, au point le plus proche de la construction en vis-à-vis.

- a. **Sont compris dans le calcul du retrait,** les balcons et oriels, dès lors que leur profondeur est supérieure à 0,40 mètre.
- b. Ne sont pas compris dans le calcul du retrait :
  - les débords de toiture, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,60 mètre ;
  - les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, les balcons et oriels, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,40 mètre ;
  - les parties enterrées de la construction ainsi que les constructions ou parties de construction dont la hauteur n'excède pas 0,60 mètre à compter du sol naturel.

Pour l'application des dispositions de cet article, la hauteur (H) est mesurée en tout point selon les modalités prévues à l'article 10.

#### **8.2 Règles d'implantation**

##### **8.2.1 Règle générale**

La distance (D) séparant deux constructions ou parties de construction non accolées ne peut être inférieure à 4 mètres ( $D \geq 4$  mètres).

##### **8.2.2 Règles particulières**

###### **8.2.2.1 Prescriptions graphiques**

Des implantations différentes de celles fixées ci-dessus sont imposées dans les cas suivants :

- a. ligne d'implantation

Dès lors qu'une **ligne d'implantation** est inscrite aux documents graphiques, les parties non enterrées des constructions, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'aplomb de cette ligne.

b. polygones d'implantation

Dans les **polygones d'implantation** inscrits aux documents graphiques, les constructions ou parties de construction, travaux ou ouvrages dont la hauteur excède 0,60 mètre à compter du sol naturel, à l'exception des clôtures, doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise, dans le respect des dispositions imposées à l'article 8.2.1 qui ne lui sont pas contraires.

c. espaces non aedificandi

Dès lors que **des espaces non aedificandi** sont inscrits aux documents graphiques, les constructions, y compris les parties enterrées, mais non compris les clôtures, doivent être implantées au-delà de ces espaces, dans le respect des dispositions imposées à l'article 8.2.1 qui ne lui sont pas contraires.

d. plan masse

**En présence d'un plan masse**, les constructions doivent être implantées à l'intérieur de la délimitation de leur emprise ou dans le respect des emprises des constructions inscrites dans le plan masse.

### 8.2.2.2 Autres prescriptions

**Des implantations différentes** de celles fixées ci-dessus peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- **aménagement, surélévation ou extension d'une construction existante** implantée différemment de la règle définie aux articles 8.2.1 et 8.2.2.1 ci-dessus, dans le respect d'une harmonie d'ensemble de la construction ;
- **prise en compte de l'implantation, de la volumétrie des constructions et de la morphologie urbaine environnante** afin que le projet s'insère sans rompre l'harmonie des lieux, d'un front bâti constitué, d'une organisation urbaine particulière ;
- **prise en compte des caractéristiques particulières du terrain d'assiette** telle qu'une configuration irrégulière ou atypique, une topographie accidentée, une situation en décalage altimétrique par rapport au niveau de la voie, une localisation au contact de plusieurs voies ou limites de référence (terrain d'angle notamment...), afin d'adapter le projet en vue de son insertion dans le site ;
- **construction réalisée dans des secteurs ou des sous-secteurs affectés d'un indice « p » ou protégée au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme** : toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant ou du secteur ainsi que l'équilibre de la composition entre le bâti et l'espace végétalisé du terrain ;
- **préservation ou mise en valeur d'un élément ou d'un espace végétal de qualité** et notamment ceux repérés aux documents graphiques sous la légende « espaces boisés classés », « espaces boisés classés ponctuels – arbre remarquable » ou sous la légende « espaces végétalisés à mettre en valeur » ;
- **préservation des vues et des dégagements visuels** dès lors, compte tenu de la topographie des lieux, des vues intéressantes peuvent être préservées depuis des lieux publics ;
- **dans le cas où l'une des constructions constitue une annexe** tels que garages, abris de jardin ;
- **réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif** dont la nature ou le fonctionnement nécessite une implantation particulière ;
- **réalisation d'équipements techniques** liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement.

## Article 9 UIL : Emprise au sol des constructions

---

### 9.1 Définition

**9.1.1 L'emprise au sol des constructions correspond à leur projection verticale sur un plan horizontal :**

- a. Sont compris dans l'emprise au sol des constructions, les balcons, oriels et les constructions annexes.
- b. Ne sont pas compris dans l'emprise au sol des constructions :
  - les débords de toiture, dès lors que la profondeur est au plus égale à 0,60 mètre ;
  - les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, dès lors que leur profondeur est au plus égale à 0,40 mètre ;

- les constructions ou parties de construction ayant une hauteur maximale de 0,60 mètre à compter du sol naturel<sup>1</sup>.

**9.1.2 Le coefficient d'emprise au sol exprime le rapport entre la superficie de l'emprise au sol de la construction et la superficie du terrain.**

## **9.2 Champ d'application**

Les dispositions édictées à l'article 9.3 ne sont pas applicables :

- a. aux travaux d'aménagement, de surélévation ou d'extension réalisés :
  - sur des constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme ayant une emprise au sol supérieure ou égale à celle définie à l'article 9.3 ci-après ;
  - ou sur des constructions situées à l'extérieur des polygones d'implantation, dès lors qu'ils ont pour effet d'augmenter l'emprise au sol existante à la date du plan local d'urbanisme de 5 % au plus ;
- b. aux constructions travaux ou ouvrages à destination commerciale, dès lors qu'ils sont situés en rez-de-chaussée des constructions et dans un périmètre de polarité commerciale ou le long des linéaires commerciaux ou toutes activités repérés aux documents graphiques ;
- c. aux équipements publics ou d'intérêt collectif ;
- d. aux équipements techniques liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public, au stationnement et à la distribution d'énergie tels que pylône, transformateurs.

## **9.3 Règle**

### **9.3.1 Règle générale**

Le coefficient de l'emprise au sol est limité à 60 %.

### **9.3.2 Prescriptions graphiques**

#### **9.3.2.1 Prescriptions graphiques**

Des emprises au sol différentes de celles fixées ci-dessus sont imposées dans les cas suivants :

- a. coefficient d'emprise au sol graphique

Lorsqu'un **coefficient d'emprise au sol** est inscrit aux documents graphiques, la valeur indiquée graphiquement se substitue à celle fixée ci-dessus.

- b. polygones d'implantation

**Dans les polygones d'implantation** inscrits aux documents graphiques, l'emprise au sol maximale des constructions, à l'exception des clôtures, correspond à celle du polygone, dans le respect des lignes d'implantation.

- c. espaces non aedificandi

**Dans les espaces non aedificandi** inscrits aux documents graphiques, aucune construction, y compris les parties enterrées, mais à l'exception des clôtures, ne peut y être implantée.

#### **9.3.2.2 Plan masse**

**En présence d'un plan masse**, l'emprise au sol des constructions lorsqu'elle est imposée, doit correspondre à celle délimitée au plan masse ; lorsqu'elle est maximale elle doit s'inscrire à l'intérieur de celle délimitée au plan masse.

## **Article 10 UIL : Hauteur maximale des constructions**

---

### **10.1 Hauteur maximale**

#### **10.1.1 Définition**

La hauteur des constructions est la différence d'altitude, mesurée verticalement, entre tout point de la construction et le sol naturel avant travaux.

---

<sup>1</sup> y compris les sous-sols et autres parties enterrées de la construction

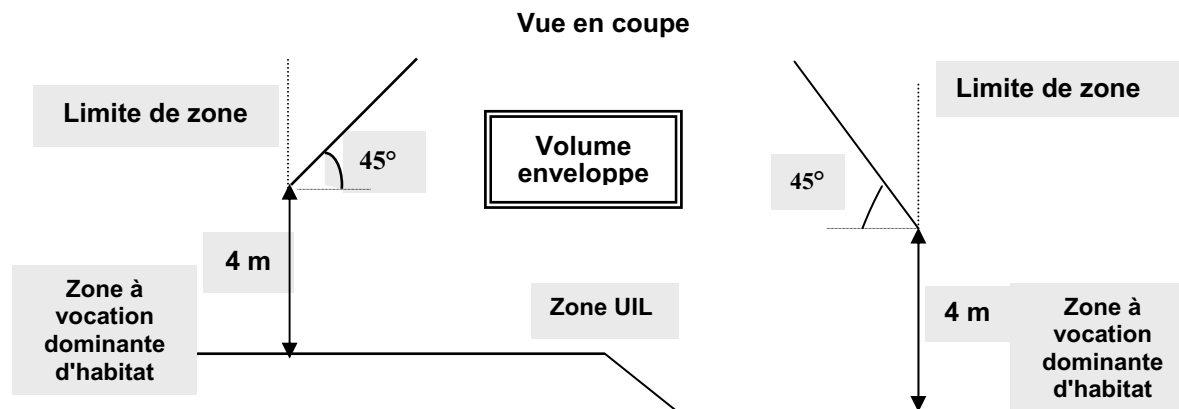
### 10.1.2 Champ d'application

Sont exclus du calcul de la hauteur les ouvrages techniques, tels que souches de cheminée, ventilation, machineries d'ascenseur, éléments architecturaux dès lors qu'ils demeurent ponctuels, et qu'ils sont conçus dans le respect des prescriptions prévues à l'article 11.

### 10.1.3 Règle

#### 10.1.3.1 Règle générale

La hauteur maximale des constructions est limitée par un gabarit de hauteur applicable à compter des limites de la zone UIL dès lors qu'elles sont contiguës à une zone urbaine ou à urbaniser dont la vocation dominante est l'habitat, et déterminé par le schéma ci-après :



**Nota bene :** l'implantation des constructions doit respecter les dispositions de l'article 7 du présent règlement.

#### 10.1.3.2 Règles particulières

##### 10.1.3.2.1 Prescriptions graphiques

Dès lors que figurent aux documents graphiques des prescriptions relatives à la hauteur maximale des constructions, ces dernières se substituent aux normes fixées ci-dessus.

##### 10.1.3.2.2 Autres prescriptions

**Des hauteurs différentes** de celles fixées ci-dessus peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- **travaux d'aménagement et d'extension de constructions existantes** ayant une hauteur différente de celle fixée ci-dessus, afin de préserver une harmonie d'ensemble de la construction ;
- **constructions, travaux ou ouvrages qui, compte tenu de leur nature ou de raisons techniques justifiées**, réclament des hauteurs plus importantes ;
- **constructions insérées au sein de constructions d'une hauteur différente de celle fixée ci-dessus**, afin de garantir un épannelage harmonieux
- **réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif** dont la nature ou le fonctionnement nécessite une hauteur différente ;
- **réalisation d'équipements techniques** liés à la sécurité, aux différents réseaux, à la voirie, aux voies ferrées de transport public et au stationnement.

### 10.1.4 Plan masse

**En présence d'un plan masse**, la hauteur imposée ou maximale des constructions est indiquée au plan masse.

## Article 11 UIL : Aspect extérieur des constructions

**Rappel :** par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, les constructions doivent respecter le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, les sites, les paysages naturels ou urbains ainsi que la conservation des perspectives monumentales.

L'insertion de la construction dans son environnement naturel et bâti, doit être assurée conformément aux dispositions du présent article, dans le respect des conditions de forme de l'article R.421-2 du Code de l'urbanisme (volet paysager du permis de construire).



### 11.1 Principes généraux

La zone UIL accueillant des grands équipements sportifs ou de loisirs d'agglomération, ainsi que les programmes d'activités économiques qui lui sont liés, se caractérise de part sa nature, par une grande variété morphologique ; dans cette zone, l'objectif principal vise l'articulation du projet à son environnement naturel et bâti au moyen d'une mise en œuvre qualitative.

Les constructions, par le traitement de leur aspect, doivent s'adapter à la composition et à la structure de la zone dans laquelle elles sont implantées

### 11.2 Plan masse

**En présence d'un plan masse**, dès lors qu'il existe, en complément des dispositions ci-dessus les constructions et travaux doivent respecter les prescriptions particulières précisées graphiquement par le plan masse.

## Article 12 UIL : Stationnement

---

Le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins des constructions et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Le nombre de places de stationnement requises est différent selon la nature des constructions réalisées. Soit un nombre minimum de places de stationnement est requis, soit un nombre maximum de places de stationnement est imposé.

### 12.1 Modalités de calcul

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée Il s'effectue selon les modalités suivantes :

- **Pour les constructions nouvelles et les reconstructions :**

Le nombre de places de stationnement est celui prévu au paragraphe 12.2 ci-après.

- **Pour les aménagements, extensions ou surélévations :**

Les normes ne s'appliquent qu'à l'augmentation de la surface hors œuvre nette ou de la capacité, en tenant compte du nombre de places excédentaire pour la construction existante, au regard de la norme exigée.

- **Pour les changements de destination ou d'affectation :**

Le nombre de places exigible prend en compte uniquement la différence de norme entre les deux destinations ou affectations. Cette norme n'est pas exigible pour la création de nouveaux commerces.

En fin de calcul, l'arrondi s'effectue à la valeur inférieure lorsque la partie décimale du résultat est au plus égale à 0,5 et à la valeur supérieure lorsque la partie décimale du résultat est supérieure à 0,5.

### 12.2 Règle relative au stationnement de véhicules automobiles

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions doit être assuré en dehors des voies publiques.

En outre :

- **Pour les constructions à destination de bureaux :**

Dès lors que la construction est localisée en tout ou partie à l'intérieur de la délimitation de l'emprise inscrite aux documents graphiques sous la légende « stationnement bureaux périmètre d'influence lignes fortes transport collectif », le nombre minimum ou maximum de places requises est prescrit par ledit document.

- **Pour les constructions à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif :**

Le nombre minimum ou maximum de places de stationnement doit en outre être déterminé en tenant compte de la nature, de la situation géographique, de la fréquentation de la construction et de la fréquence de la desserte par les transports collectifs, des stationnements publics situés à proximité.

### 12.3 Règle relative au stationnement des deux roues

Un local collectif ou des emplacements couverts affectés aux deux roues doivent être prévus ; leur dimension minimale doit correspondre au besoin des constructions, selon leur affectation dominante.

#### **12.4 Livraison et enlèvement des marchandises**

Pour les constructions, travaux, ouvrages à destination industrielle, artisanale, scientifique, technique, commerciale et d'entrepôt, le pétitionnaire doit prendre en compte l'impact des livraisons et des enlèvements de marchandises sur le domaine public notamment en matière d'écoulement du trafic sur la voirie routière et prendre toute mesure nécessaire (exemple : réalisation d'aires de stationnement par le pétitionnaire sur un espace privé, etc.) pour limiter ces nuisances.

#### **12.5 Modalités de réalisation**

Les aires de stationnement doivent être conçues tant dans la distribution et la dimension des emplacements que dans l'organisation des aires de dégagement et de circulation, pour garantir leur fonctionnement et leur accessibilité.

Leur paysagement doit faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir une qualité végétale de l'ensemble.

Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même pour des raisons techniques (nature du sous-sol...), d'ordre architectural ou urbanistique, aux obligations imposées par le présent article, il peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat (rayon de moins de 300 mètres) :

- a. soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- b. soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement au titre des obligations visées aux alinéas précédents, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

#### **12.6 Impossibilité de réaliser des aires de stationnement**

A défaut de pouvoir réaliser l'obligation prévue ci-dessus, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ses obligations en versant une participation fixée par délibération du Conseil communautaire en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

### **Article 13 UIL : Espaces libres et plantations, espaces boisés classés**

---

#### **13.1 Objectifs**

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau.

Dans ce cadre, ces aménagements doivent tenir compte :

- a. de la composition des espaces libres environnants, afin de participer à une mise en valeur globale de la zone ;
- b. de la topographie et de la configuration du terrain, afin que leur composition soit adaptée ;
- c. de la composition végétale du terrain préexistante dès lors qu'elle est de qualité, afin de la préserver et de la mettre en valeur ;
- d. de la situation du bâti sur le terrain, afin de constituer un accompagnement.

#### **13.2 Paysagement des espaces libres**

Les espaces libres correspondent à la superficie du terrain non occupée par l'emprise des constructions telle qu'elle est définie au paragraphe 9.1.1 de l'article 9 du présent règlement, les aménagements de voirie et les accès ainsi que les aires de stationnement.

Ces espaces libres nécessitent un traitement paysager, composé d'aménagements végétaux et minéraux, pouvant accueillir des cheminements piétons, des aires de jeux et de détente.

### **13.3 Dispositions particulières**

#### **13.3.1 Espaces non aedificandi et préservation des vues**

**Dans les espaces non aedificandi**, ou dès lors que, compte tenu de la topographie des lieux, des vues intéressantes peuvent être préservées depuis des lieux publics, l'aménagement paysager doit être conçu pour préserver la pérennité des vues et des dégagements visuels.

#### **13.3.2 Ouvrages techniques de gestion de l'eau**

Dans les opérations d'aménagement ou de constructions d'ensemble, les ouvrages techniques de gestion de l'eau et leurs abords, communs à ces opérations (tels que le bassin de rétention ou d'infiltration...), doivent, sous réserve de leurs caractéristiques propres, d'une emprise au sol suffisante et des contraintes de fonctionnement :

- faire l'objet d'un aménagement paysager à dominante végétale contribuant à leur insertion qualitative et fonctionnelle dans leur environnement naturel et bâti ;
- être conçu pour répondre à des usages ludiques ou d'agrément compatibles avec leur destination (espaces verts de détente, de jeux...).

#### **13.3.3 Plan masse**

**En présence d'un plan masse**, les aménagements paysagers et les plantations doivent être réalisés dans le respect ou en compatibilité avec les indications figurant au plan masse. Dans le cas où de telles indications ne figurent pas au plan masse, il y a lieu d'appliquer les dispositions du paragraphe relatif au paysagement des espaces libres.

### **13.4 Ensembles à protéger**

#### **13.4.1 Espaces boisés classés**

**Au titre de l'article L.130-1 du Code de l'urbanisme, les espaces boisés classés** repérés aux documents graphiques doivent faire l'objet d'une préservation et d'une mise en valeur. Par référence à cet article, « le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements ».

#### **13.4.2 Les plantations sur le domaine public**

**Les plantations sur le domaine public** localisées aux documents graphiques doivent être préservées. A ce titre, tous les travaux susceptibles de compromettre leur conservation ne peuvent être mis en œuvre qu'à la double condition :

- a. de poursuivre un objectif d'intérêt général ;
- b. de compenser quantitativement dans la mesure du possible, les sujets abattus, dès lors que cette compensation est compatible avec les travaux projetés.

#### **13.4.3 Les espaces végétalisés à mettre en valeur**

**Les espaces végétalisés à mettre en valeur**, localisés aux documents graphiques doivent faire l'objet d'une mise en valeur. A ce titre, les constructions, les aménagements de voirie, les travaux réalisés sur les terrains concernés doivent être conçus pour garantir la mise en valeur de ces ensembles paysagers. Leur destruction partielle est admise dès lors qu'elle est compensée pour partie par des plantations restituant ou améliorant l'ambiance végétale initiale du terrain.

Cette disposition n'est pas applicable aux travaux ou ouvrages relatifs aux voiries et réseaux d'intérêt public dès lors qu'ils poursuivent un objectif d'intérêt général et qu'ils sont incompatibles, du fait de leur nature ou de leur importance, avec le maintien des espaces végétalisés à mettre en valeur localisés aux documents graphiques.

#### **13.4.4 Espaces végétalisés communs des opérations d'ensemble**

**Les espaces végétalisés communs des opérations d'ensemble**, réalisés en application des dispositions d'urbanisme applicables à l'opération considérée lors de l'autorisation de construire, de lotir ou d'aménager, doivent être protégés et mis en valeur.

## **Article 14 UIL : Coefficient d'Occupation du Sol**

---

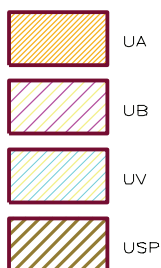
Non réglementé.



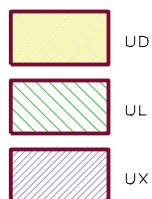
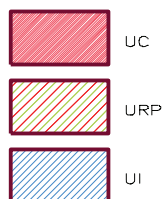
**LEGENDE ET EXTRAIT DU PLAN  
« ZONAGE ET AUTRES PRESCRIPTIONS »**

## LES ZONES

### Urbaines



Pour une meilleure lisibilité des plans la couleur du zonage n'est pas appliquée sur les voies et places



### A urbaniser



### Agricoles

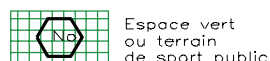
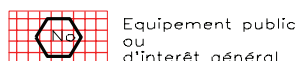


### Naturelles

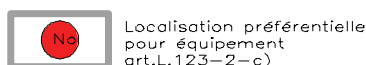
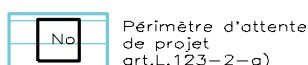


## AUTRES PRESCRIPTIONS

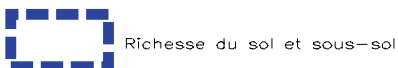
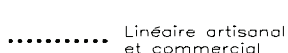
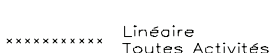
### Les emplacements réservés



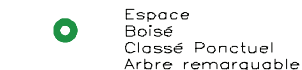
### Servitudes L 123-2-



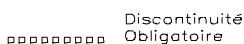
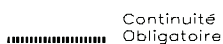
### Dispositions particulières aux activités économiques



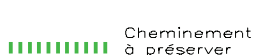
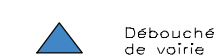
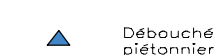
### Prescriptions relatives au patrimoine végétal et bâti



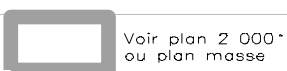
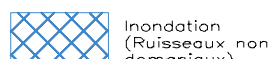
### Prescriptions relatives à l'implantation des constructions



### Prescriptions d'aménagement



### Périmètres de Risques











**LISTE  
DES EMPLACEMENTS RESERVES DE VOIRIE**



**LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES DE VOIRIE (art.L.123-1-8)**  
**DECINES-CHARPIEU**

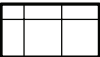
| N°  | Localisation                                                                              | Opération             | Bénéficiaire       | Largeur approximative |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 91  | Rue Honoré de Balzac<br>de : Avenue Jean Jaurès<br>à : Sur 110 m environ                  | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | 12m                   |
| 94  | Rue de la Fraternité<br>de : Canal de Jonage<br>à : Place Etienne Buyat                   | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | 18m                   |
| 95  | Route de Vault<br>de : Voie Nouvelle n°70 (BUE)<br>à : Pont de Décines                    | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | 15m                   |
| 96  | Avenue Jean Jaurès<br>de : Rue de la République<br>à : Avenue Alexandre Godard            | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | de 27m à 30m          |
| 97  | Voie Nouvelle 97<br>de : Place Salengro<br>à : Rue de la République                       | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 13.5m                 |
| 98  | Aire de retournement<br>de : Rue Arago<br>à : En fin d'impasse                            | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 8m                    |
| 99  | Voie Nouvelle<br>de : Rue d'Alsace<br>à : A la zone AUC1a                                 | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 8m                    |
| 100 | Rue Camille Desmoulins<br>de : Rue Emile Bertrand<br>à : Rue Géo Chavez                   | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 8m                    |
| 101 | Voie Nouvelle<br>de : Limite communale ouest<br>à : Route de Vault                        | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 11m à 13m             |
| 102 | Boulevard Charles de Gaulle<br>de : Avenue Franklin Roosevelt<br>à : Limite communale sud | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | 36m                   |
| 103 | Avenue Jean Macé<br>de : Avenue Jean Jaurès<br>à : Rue Paul Bert                          | Elargissement de voie | COMMUNAUTE URBAINE | 25m                   |
| 104 | Voie Nouvelle<br>de : rue Sully<br>à : voie nouvelle 105                                  | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 10m                   |
| 105 | Voie Nouvelle<br>de : avenue Jean Jaurès<br>à : voie nouvelle 106                         | Mail planté           | COMMUNAUTE URBAINE | 130m                  |
| 106 | Voie Nouvelle<br>de : voie nouvelle 105<br>à : rue Marceau                                | Création de voie      | COMMUNAUTE URBAINE | 13m                   |



**LEGENDE ET EXTRAIT DU PLAN  
« POLARITES COMMERCIALES  
ET LINEAIRES D'ACTIVITES ECONOMIQUES »**



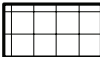
# LES POLARITES COMMERCIALES



Polarité commerciale sans plafond



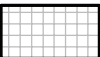
Polarité commerciale plafond 3500m2



Polarité commerciale plafond 2000m2



Polarité commerciale plafond 1500m2



Polarité commerciale plafond 1000m2



Polarité commerciale plafond 300m2

En l'absence de plafond indiqué au plan se reporter au règlement de la zone

x x x x x x x

Linéaire Toutes Activités

• • • • • • •

Linéaire artisanal et commercial



Commune



Arrondissement

