



Plan Local d'Urbanisme

Les OAP



ATELIER D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

CÉLINE GRIEU

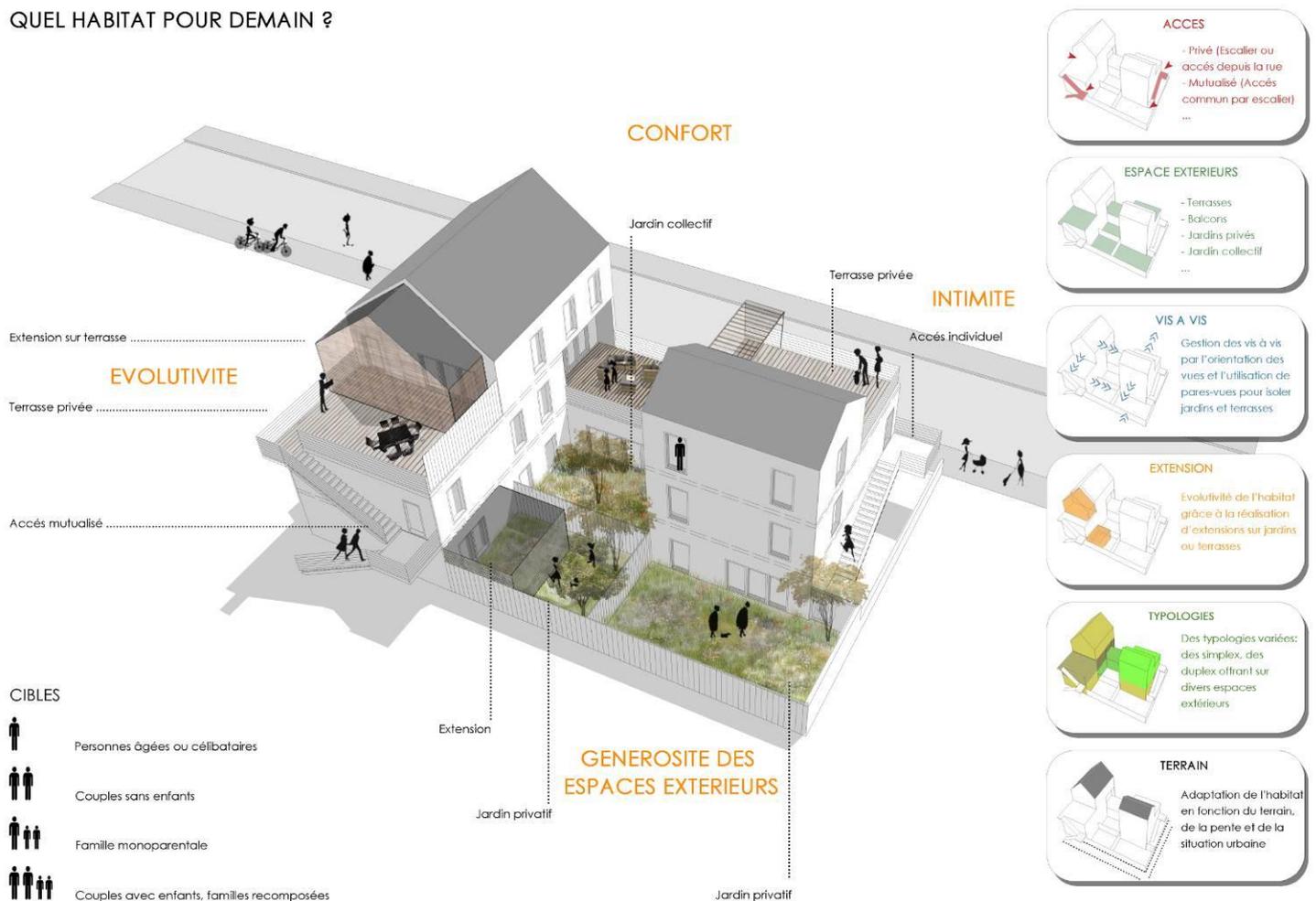
Pièce n°	Projet arrêté	Enquête publique	Approbation
03	Le 27/07/15	Du 23/11/2015 au 23/12/15	Le 21/03/16

*** L'habitat intermédiaire**

À mi-chemin entre la maison individuelle et l'immeuble de logements collectifs, l'habitat intermédiaire offre une alternative intéressante aux modes d'habitat traditionnel. De faible hauteur, rassemblant en moyenne 5 à 20 logements au sein d'une unité bâtie ainsi que des parties communes réduites, il doit offrir aux habitants des qualités d'usages proches de l'habitat individuel tels que :

- une intimité préservée facilitant les bonnes relations de voisinage ;
- une évolutivité du logement permettant une grande variété d'usages ;
- une générosité des espaces extérieurs.

QUEL HABITAT POUR DEMAIN ?



Localisation des périmètres d'OAP

Remarque concernant les modalités d'application des Orientations d'Aménagement et de Programmation « Renouvellement urbain » :

A noter que les **Orientations d'Aménagement et de Programmation dites de « Renouvellement urbain » s'envisagent sur le très long terme, en cherchant à encadrer les potentielles (et probables) mutations de foncier bâti.** Elles constituent une sorte de « **plan guide** », de « **schéma directeur** » **visant à recréer un maillage urbain et à poser les principes de la mutation des tissus peu denses. En cas de démolition des bâtiments existants, les propriétaires des parcelles concernées devront ainsi respecter ces principes, dans un rapport de compatibilité.**

Il convient de rappeler que la démolition du bâti existant n'est toutefois pas rendue obligatoire par la présente orientation d'aménagement et de programmation : **c'est seulement si le propriétaire du terrain souhaite engager une démolition qu'il sera dès lors contraint, pour la reconstruction, d'intégrer certains principes.**

Enfin, la commune souligne encore qu'à ces principes s'ajoutent évidemment les prescriptions contenues dans la partie réglementaire du présent PLU (plan de zonage, règlement et annexes).

Les élus de Mornant souhaitent construire un projet urbain cohérent à l'échelle du centre urbain et maîtriser l'évolution des périphéries résidentielles. Ainsi, la réflexion engagée par la commune et traduite à travers les Orientations d'Aménagement et de Programmation qui suivent, s'organise autour des deux thématiques suivantes :

- Un projet urbain autour de l'Avenue de Verdun ;
- La maîtrise de l'évolution des tissus urbains périphériques en mutation.



-  Périmètres d'OAP
-  Avenue de Verdun

1. Un projet urbain autour de l'Avenue de Verdun

L'Avenue de Verdun est au centre d'un projet urbain dont l'objet est d'affirmer sa vocation de colonne vertébrale, connectant le centre-bourg commerçant, les quartiers résidentiels périphériques et les principaux équipements de la commune.

L'Avenue de Verdun est caractérisée par un alignement d'arbres qui court sur la quasi-totalité de son accotement sud. Cette composante plantée récurrente, qui justifie d'ailleurs la dénomination d'Avenue, doit être maintenue, voire affirmée dans les futurs aménagements. Leur vocation est d'ailleurs d'unifier le traitement de cet axe, depuis le Clos Fournereau jusqu'au Boulevard du Pilat, en mettant en œuvre des dispositifs permettant de sécuriser davantage les parcours piétons et modes doux.

1a. La Poste-Gare

État des lieux et enjeux

Allant de la Poste jusqu'à l'ancienne gare, ce site représente un enjeu majeur pour l'évolution du centre-ville de Mornant, du fait qu'il longe une partie importante de l'Avenue de Verdun.

Il se décompose en deux séquences distinctes, à l'interface de pénétrantes majeures en direction du centre-bourg :

- Le **secteur de la Poste**, compris entre l'Avenue du Souvenir et la Rue Serpaton :

Cette première portion de périmètre inclut l'arrière-cour de la Poste, dont le centre de tri est susceptible d'être délocalisé à moyen voire à long terme et trois parcelles en accroche sur l'Avenue de Verdun, dont deux sont propriétés communales.

Notons également la présence d'un immeuble locatif de l'OPAC en R+3, qui marque l'angle de l'Avenue de Verdun et de la Rue Serpaton, avec toutefois un certain recul.

- Le **secteur de la Gare**, compris entre la Rue Serpaton et le Boulevard du Pilat :

Cette seconde portion de périmètre inclut un bâtiment patrimonial, entouré d'un vaste parc et appartenant à la congrégation des Sœurs Saint-Charles. Cet ensemble représente une opportunité pour la commune du fait de la délocalisation prochaine de l'IMPRO qui occupe actuellement les locaux. En effet, il s'agit « d'ouvrir » le bourg ancien sur l'Avenue de Verdun et de remédier à la « grisaille » de la Rue Jean Condamin qui compte pourtant une grande partie des commerces du bourg.

Principes d'aménagement

o Déplacements et espaces publics

Dans un souci de cohérence d'ensemble, comme évoqué plus haut, les abords de l'Avenue de Verdun sont requalifiés, intégrant un large trottoir et du stationnement, ponctués de plantations.

Ce linéaire constitue un espace public à géométrie variable, qui se dilate ponctuellement vers l'intérieur d'îlot, marquant des perspectives sur des éléments emblématiques (ex : la chapelle du pensionnat des Sœurs Saint-Charles).

Des cheminements piétonniers transversaux relient l'Avenue de Verdun avec la Place de la Poste et la Rue des Fives, côté « Poste » ; avec la Rue Jean Condamine, côté « Gare ».

Le cloître planté du pensionnat de Sœurs Saint-Charles est « rendu » à l'espace public, s'ouvrant sur la Rue Jean Condamine par un jeu de niveaux qu'il convient d'étudier dans le détail

o Morphologie(s) et implantation du bâti

L'implantation du bâti compose une façade le long de l'Avenue de Verdun, intégrant l'immeuble existant de l'OPAC, côté « Poste » ; imposant un premier plan au pensionnat des Sœurs Saint-Charles, dont l'austérité de la façade nord ne justifie pas l'aménagement d'un parvis, côté « Gare ».

Une telle implantation marque une limite franche à l'urbanisation dense du Bourg et affirme le caractère urbain de l'Avenue de Verdun. En négatif se dessinent des coeurs d'îlots verts, propices à l'intimité des futurs logements.

Ce dispositif se retourne au niveau de l'Avenue du Souvenir, dont la vocation commerciale, dans la continuité de la Place de la Liberté, est à affirmer. Par ailleurs, dans l'hypothèse de la délocalisation du « Garage de la Poste », il est envisagé que les locaux soient démolis et que la façade des nouvelles constructions admettent un recul plus important, afin d'ouvrir une perspective plus généreuse sur la Place de la Liberté.

Enfin, il est préconisé sur le secteur nord de l'Avenue de Verdun une recomposition de la façade urbaine en cas de renouvellement urbain.

Programmation

Dans l'optique de renforcer la centralité de son bourg, la commune souhaite y poursuivre la diversification de l'habitat et des fonctions urbaines, en affirmant le caractère urbain de l'Avenue de Verdun. Pour ce faire, une densité moyenne d'environ 65 logements à l'hectare est envisagée sur l'ensemble du secteur de la Poste jusqu'à la Gare, ce qui correspond à 110 logements environ (hors partie nord qui devra recouvrir une densité minimale de l'ordre de 40 logements/hectare en cas de renouvellement urbain).

Un tel niveau de densité requiert la mise en œuvre de typologies d'habitat collectif en R+2 voire R+3 avec, à l'approche de l'Avenue du Souvenir et de manière ponctuelle, la possibilité d'aménager des commerces en rez-de-chaussée, s'ouvrant sur l'Avenue de Verdun et sur l'Avenue du Souvenir elle-même.

1b. L'Avenue de Verdun

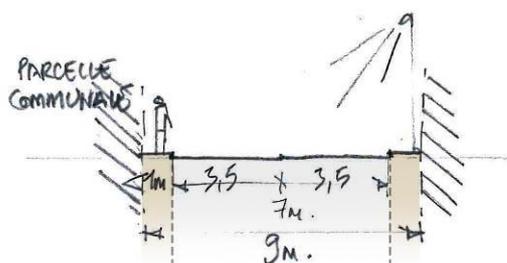
Etat des lieux et enjeux

L'Avenue de Verdun relie la DR 30 au nord-ouest et le Boulevard du Pilat à l'est. Conçue à l'origine pour endosser le rôle de contournement nord du bourg de Mornant, cette voirie offre une largeur de passage importante qui engendre une accélération spontanée des véhicules. Cette situation va aujourd'hui à l'encontre du projet de développement que la commune envisage pour son centre urbain. Notons qu'un bon nombre d'équipements, notamment le pôle scolaire et petite enfance, sont implantés le long de cette voie, générant ainsi des conflits d'usages et des points de dangerosité.

Cette voie est plantée sur la majeure partie de son accotement sud.

Elle admet ponctuellement, soit des sur-largeurs (33m au niveau du cimetière), soit des rétrécissements (9m au niveau de la Poste).

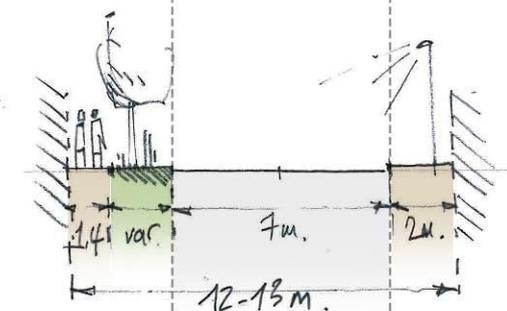
L'enjeu est d'unifier le traitement de cet axe et de définir son gabarit courant, sur la base duquel seront déclinés les traitements des événements ponctuels, tels le parvis de l'ancienne caserne des pompiers, le parking du cimetière, etc.



Profil en travers, au niveau de la Poste

Circulation inconfortable
voire dangereuse pour les piétons.

Eclairage public sur l'accotement nord de la voie, empiétant sur le trottoir.

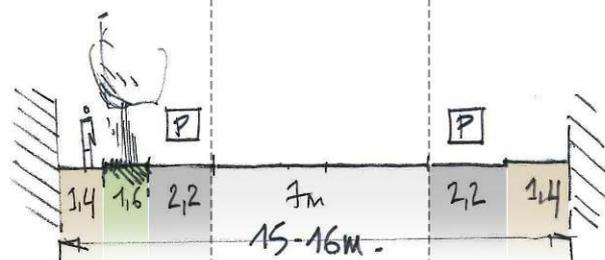


Profil en travers, au niveau du Clos Fournereau

Une bande verte de largeur variable sépare le flux des véhicules de la circulation piétonne sur l'accotement sud.

Cette bande plantée permet d'absorber les variations de largeurs de l'emprise publique.

Eclairage public sur l'accotement nord de la voie, empiétant sur le trottoir.



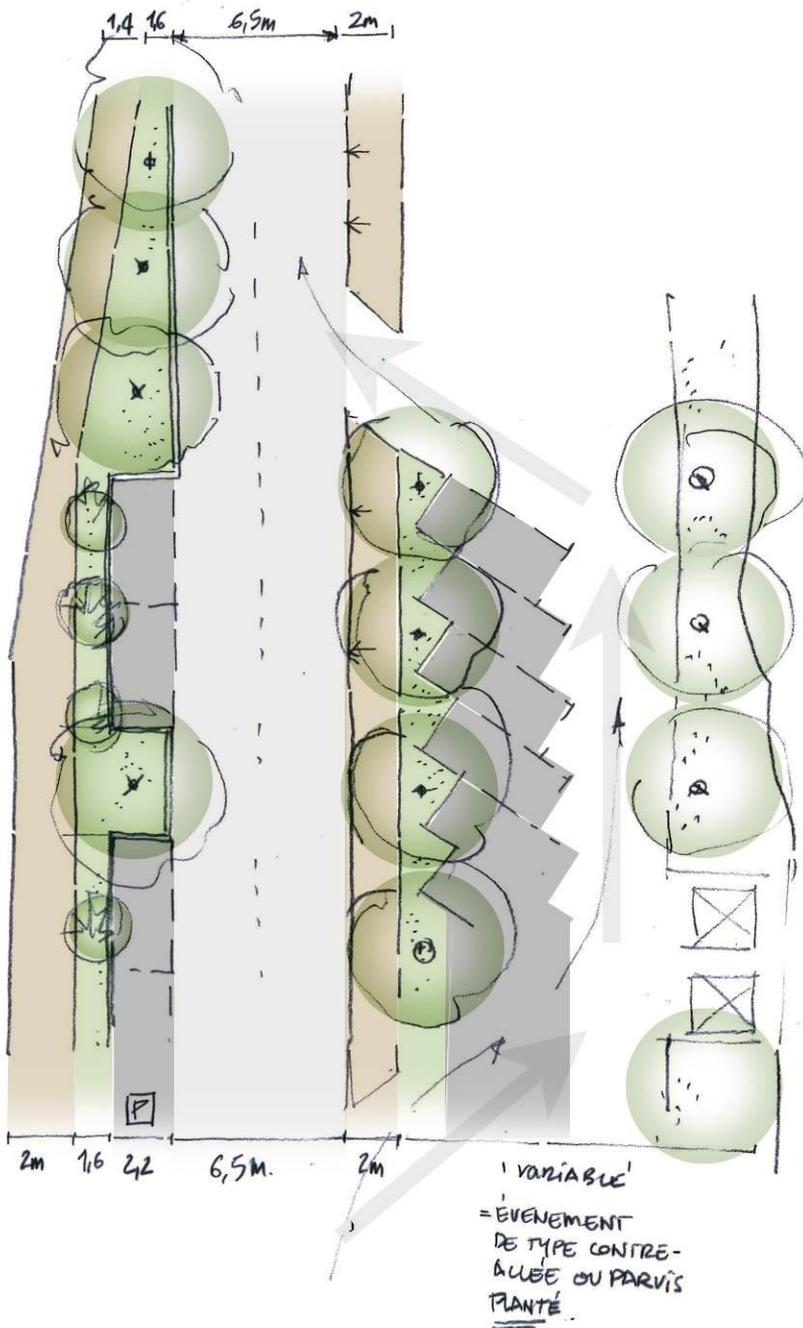
Profil en travers, au niveau du pôle scolaire

La bande verte est ponctuellement rétrécie pour permettre le stationnement longitudinal de véhicules au niveau de l'accotement sud, en lien avec les équipements.

Du stationnement longitudinale occupe également l'accotement nord, sans traitement paysager.

Rétrécissement ponctuel de la voie au niveau de la sortie de l'école.

Principes d'aménagement



Profil courant :

Au niveau de l'accotement sud, le trottoir, d'une largeur minimum de 1,4 m, est séparé du flux des véhicules par une bande plantée d'arbres haute tige.

Dans la continuité des aménagements préexistants, cette bande plantée adapte sa largeur en fonction des variations de gabarit de l'emprise publique et peut intégrer ponctuellement du stationnement longitudinal.

La voie circulée pour les véhicules est réduite à 6m50, soit 2 x 3,25m.

Cette réduction permet l'élargissement du trottoir au niveau de l'accotement nord : largeur idéale à atteindre = 2m.

En cas de surlargeurs importantes :

Ponctuellement l'alignement d'arbres présent sur l'accotement sud peut être multiplié sur l'accotement nord, sous forme de mail.

Exemple du parvis de l'ancienne caserne des pompiers :

Un parvis planté vient réguler l'ensoleillement du bâtiment et qualifier l'entrée de l'école (est-ce judicieux de la délocaliser?).

Du stationnement longitudinal de type arrêt minute accompagne la voirie dans le prolongement des places existantes.

Exemple du parking du cimetière :

Le stationnement sur l'accotement nord s'effectue principalement par le biais d'une contre-allée plantée. Cette voie partagée (cycles, piétons, véhicules) permet le maintien du point de collecte volontaire, par exemple.

2. Des tissus urbains en voie de mutation_ Secteur de Serpaton

Le quartier de Serpaton constitue la proche périphérie nord-est du centre urbain de Mornant, séparé du bourg originel dense par l'Avenue de Verdun, s'étirant au nord jusqu'au pôle d'équipements sportifs et de loisirs de la Grange Dodieu et à l'est jusqu'au hameau du Rosséon.

Ce secteur se caractérise par :

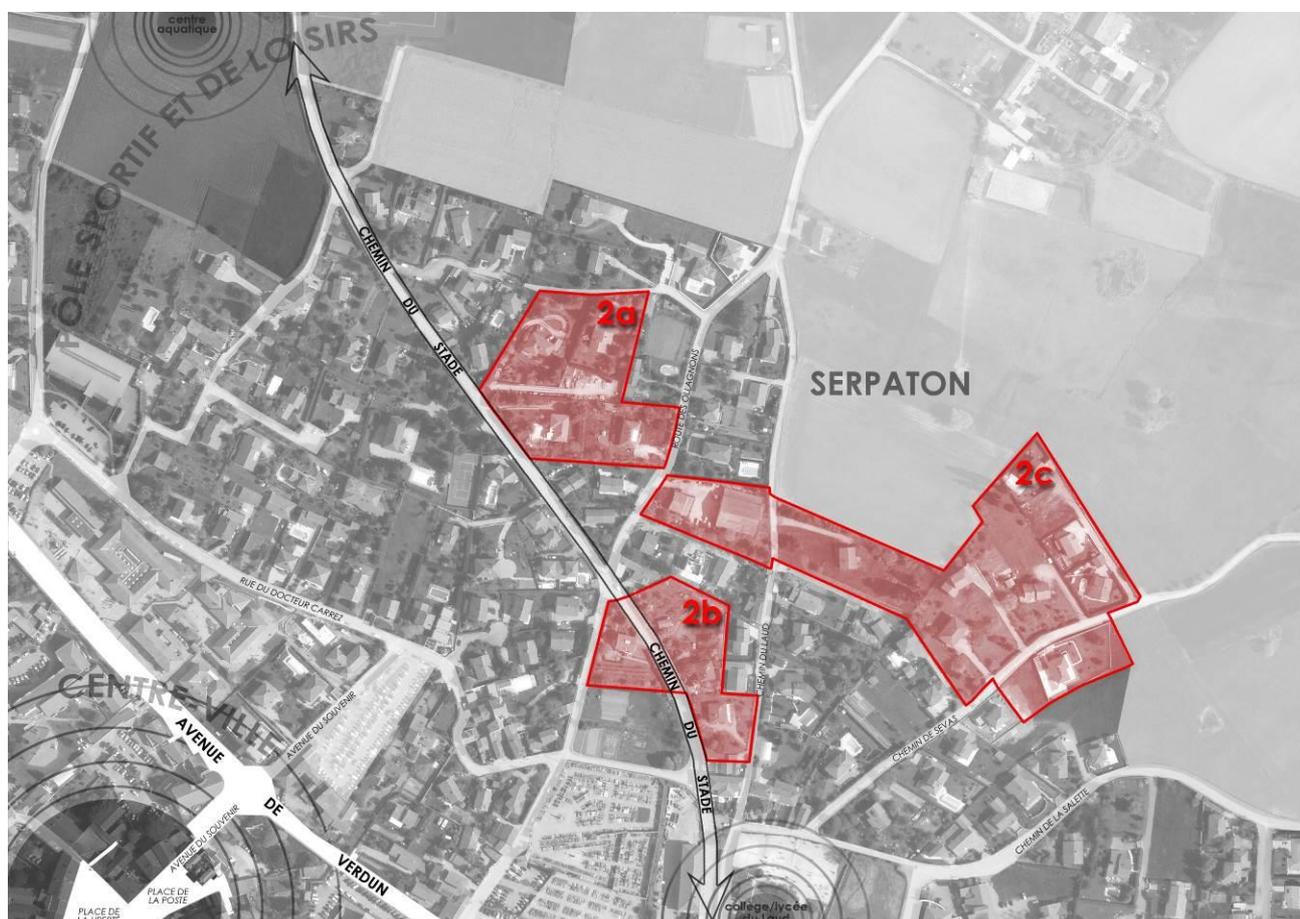
- Une proximité géographique avec le centre-ville commerçant et des pôles d'équipements majeurs de la commune :
 - Le pôle scolaire de la Rue du Docteur Carrez et de l'Avenue de Verdun (école maternelle et école élémentaire publiques, restaurant scolaire) ;
 - Le pôle scolaire du Laud (collège et lycée privés St Thomas d'Aquin) ;
 - Le pôle sportif et de loisirs de la Grange Dodieu (Stade Paul Verguin, Courts de Tennis, piste de BMX « Planète Bosses », Centre aquatique, Salle des Sports de la Grange Dodieu, Terrain de pétanque des Tuileries, Etang de pêche).
- Une forte pression résidentielle du fait de l'attrait de ce quartier résidentiel diffus, à dominante pavillonnaire. On relève une certaine dissémination des disponibilités foncières, en petit nombre et de petite taille, mais surtout un nombre élevé de grandes parcelles susceptibles de muter à plus ou moins long terme.
- Une situation d'interface avec l'espace agricole avec toutefois une perception des franges d'urbanisation en demi-teinte, marquée par la présence qualitative mais ponctuelle d'un masque végétal plus ou moins perméable sur certains fonds de parcelles mais aussi des transitions abruptes (forte densité, matériaux de clôture et brise-vue hétéroclites, etc.).

Serpaton est donc un quartier au croisement de plusieurs enjeux :

- Un **enjeu de déplacements à l'échelle inter-quartiers**, par le biais notamment du Chemin du Stade, qui a valeur de fil tendu entre le Boulevard du Pilat et le pôle d'équipements de la Grange Dodieu ;
- Un **enjeu urbain** qui consiste en la maîtrise de l'évolution et notamment de la densification du tissu urbain existant.
- Un **enjeu paysager**, qui consiste à porter attention à la qualité des franges urbaines et à « l'insertion » des constructions, mais aussi à la préservation de la trame verte en milieu urbain, qui participe à la qualité du cadre de vie.

→ Ainsi, il s'agit de :

- **Requalifier le Chemin du Stade**, axe majeur de déplacements doux (échelle inter-quartiers) en direction du pôle sportif et de loisirs de la Grange Dodieu (échelle intercommunale).
- **Renforcer/sécuriser les pénétrantes nord-sud, en direction du centre-ville** avec ses commerces et équipements, via l'Avenue de Verdun.
- **Assurer une transition qualitative entre l'espace urbanisé et l'espace agricole** ; anticiper sur le long terme la qualification de ces franges urbaines, notamment par le biais d'une voie verte.



2a. Chemin du Stade (1)

Etat des lieux et enjeux

Dans l'optique d'anticiper la densification des terrains de surface importante, qui s'opère généralement soit par division, soit par démolition/reconstruction, quatre parcelles ont été incluses dans ce premier périmètre d'OAP. Ces terrains comportent une certaine densité végétale, composée notamment de larges haies arborées, dont il s'agit de préserver les éléments les plus qualitatifs.

Aussi, en cas de mutation de ces terrains, il s'agit de s'assurer de la préservation de leur dominante végétale qui impacte de manière qualitative le paysage perçu depuis l'espace public et de préserver au maximum l'intimité des jardins dont jouissent actuellement les habitants.

Principes d'aménagement

Pour ce faire, des bandes vertes, autrement-dit des reculs (de l'ordre de huit à dix mètres) à vocation de jardin, donc végétalisés, doivent être préservées :

- En limite nord, du fait de l'impact paysager des jardins arborés existants, perçus depuis l'entrée du quartier, croisement de la Route des Ollagnons et du Chemin du Laud ;
- En limites sud et sud-ouest, afin de préserver le caractère végétal des abords du Chemin du Stade ;
- En limite ouest, voisine d'un secteur où une forte densification a eu lieu et où les nouvelles constructions se « pressent » sur des terrains de très petite taille.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



2b. Chemin du Stade (2)

Etat des lieux et enjeux

Le secteur se situe au carrefour du Chemin du Stade et de la Route des Ollagnons. Il est traversé par le Chemin du Stade qui le divise en deux parties : la première, à l'ouest, est constituée d'une seule parcelle (n°10), occupée par une maison individuelle en R+1 et dont la pointe marque le carrefour du Chemin du stade et de la Route des Ollagnons ; la seconde, à l'est, rejoint le Chemin du Laud et est composée de plusieurs parcelles, les unes (au sud) déjà occupées par des maisons individuelles, les autres (au nord) cultivées de vergers.

Jouxtant une parcelle repérée pour une future extension du cimetière, le périmètre est d'autant plus stratégique qu'il constitue une « porte d'entrée » du quartier, sur le parcours du Chemin du Stade. Géographiquement proche de plusieurs équipements et commodités, ce site est particulièrement propice à une diversification de l'habitat, en faveur notamment de typologies d'habitat densifié.

Principes d'aménagement et éléments de programmation

- À l'ouest du Chemin du Stade, en cas de mutation de la parcelle n°10, de l'habitat intermédiaire en R+1 voire R+2, s'implante de manière à marquer un front bâti le long du Chemin du Stade en respectant toutefois un certain recul, ménageant terrasses ou petits jardins.

Une telle implantation permet de regrouper le stationnement le long de la route des Ollagnons.

Le caractère arboré de la pointe de la parcelle marquant le carrefour est préservé dans l'esprit général du quartier.

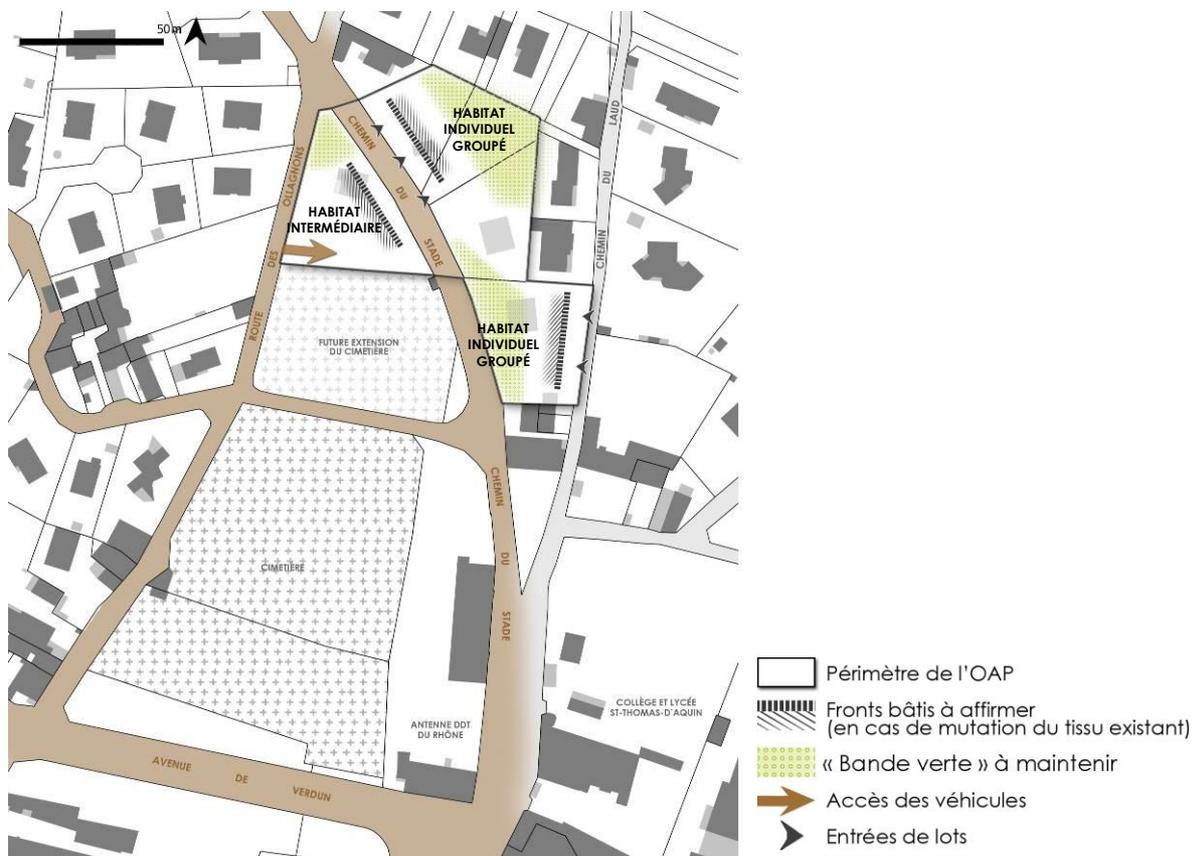
- À l'est du Chemin du Stade, la multiplicité des propriétés oriente davantage la typologie d'habitat vers de l'individuel groupé en R+1, dont la répartition se calque sur le découpage parcellaire existant, affirmant un front bâti le long du Chemin du Stade, en réponse à l'habitat intermédiaire prescrit dans l'aménagement de la partie ouest.

Une telle implantation du bâti permet de préserver un cœur d'îlot vert, favorisant l'intimité des jardins.

Le long du Chemin du Laud, la mutation du tissu existant se fait en faveur d'une densification par le biais d'un habitat individuel groupé qui s'implante dans la continuité des habitations existantes, selon un axe nord-sud. Ainsi, les façades principales et les accès s'ouvrent à l'est sur le Chemin du Laud, tandis que les jardins s'ouvrent à l'ouest et préservent le talus végétalisé longeant le Chemin du Stade.

- Au regard de la structure existante du foncier, les principes d'aménagement choisis sur l'ensemble du périmètre permettent d'envisager une mutation progressive et indépendante des parcelles concernées.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



2c. Frange urbaine

Etat des lieux et enjeux

Le périmètre choisi croise le passage du Chemin du Laud à l'ouest et le Chemin de Sevas au sud-est. Il englobe de vastes parcelles à enjeu de mutation, comptant notamment les locaux techniques de la commune devant être délocalisés début 2016 et quelques disponibilités foncières.

La situation en frange d'urbanisation rend la densification délicate sur le plan paysager. L'enjeu principal du secteur est donc d'anticiper la densification des vastes parcelles au contact de l'espace agricole.

Les élus souhaitent également anticiper sur le long terme la mise en place d'un cheminement piéton faisant le tour de l'enveloppe urbaine, dont certaines portions concernent ce périmètre. Quelques raccourcis passant au travers de l'espace urbanisé sont néanmoins envisageables, afin de rejoindre rapidement le Chemin du Stade.

Principes d'aménagement et éléments de programmation

o Déplacements et accès

Un cheminement piéton longe la limite nord du périmètre, faisant le lien entre la Route des Ollagnons, le Chemin du Laud et le Chemin de Sevas.

Les accès aux différentes opérations de logements issus de la mutation des parcelles de surfaces importantes s'effectuent par des voies en impasse (pour les véhicules) perpendiculaires aux voies principales d'accès (Chemin du Laud et Chemin de Sevas). L'extrémité de ces voies est occupée, lorsque la typologie de logements le permet (habitat intermédiaire), par une cour commune permettant de mutualiser le stationnement et donnant accès au cheminement piétonnier périphérique précédemment cité.

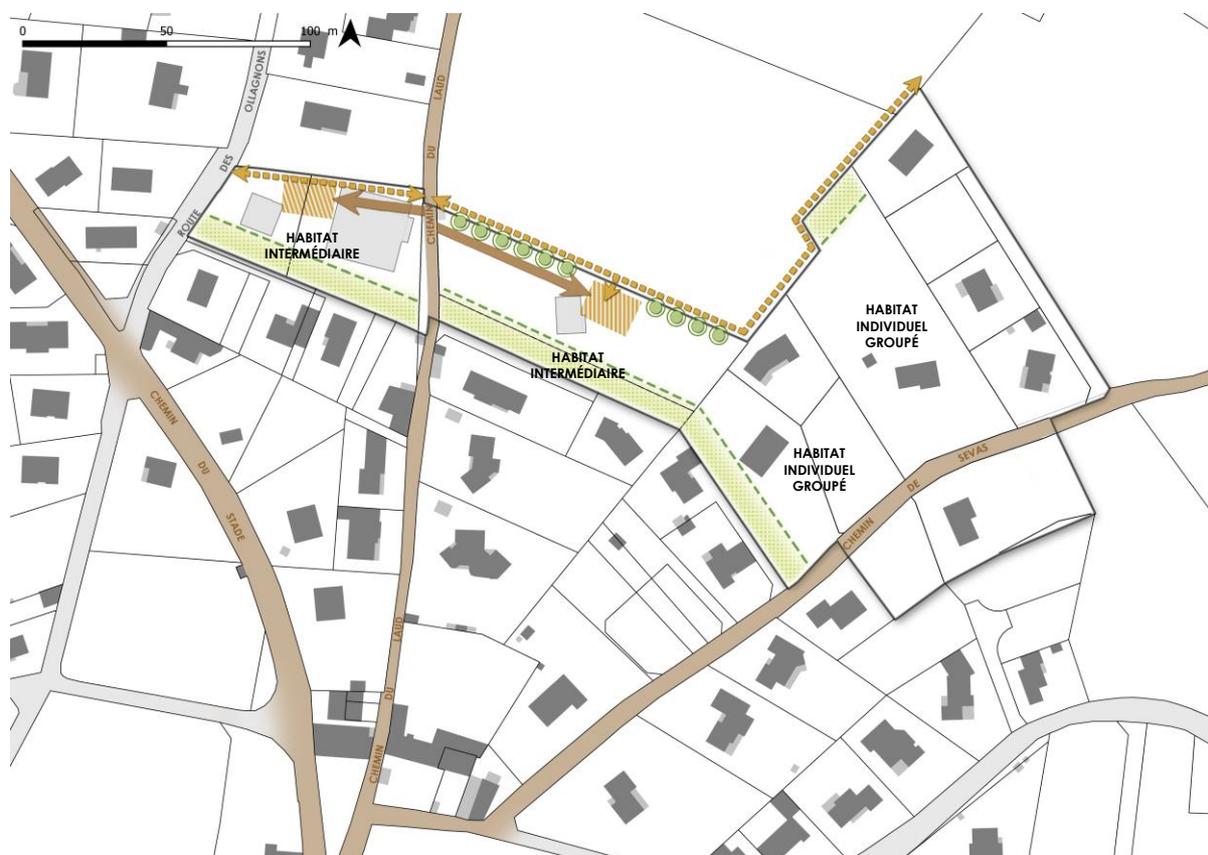
o Morphologie(s) et implantation du bâti

Au regard de la situation de frange urbaine évoquée plus haut, la densification du secteur s'opère grâce à des typologies d'habitat groupé et intermédiaire, dont la compacité permet de préserver un maximum de surface non bâtie.

Ainsi, les parcelles accessibles depuis le Chemin du Laud développent de l'habitat intermédiaire en R+1 tandis que les parcelles accessibles depuis le Chemin de Sevas sont propices au développement d'habitat individuel groupé qui à l'avantage de permettre un phasage dans l'évolution des propriétés concernées et d'envisager, dans un premier temps, la conservation de l'habitation existante.

Afin de ménager une distance avec les habitations voisines de l'OAP, la limite sud-ouest du périmètre est marquée par une bande verte (de l'ordre de huit à dix mètres de largeur). Il en va de même sur la frange est, où les nouvelles constructions s'implantent avec un retrait important de la limite parcellaire, afin de préserver un cœur d'îlot longitudinal vert.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



-  Périmètre de l'OAP
-  Bâti existant à démolir
-  «Bande verte» à maintenir
-  Trame plantée à maintenir/ à compléter
-  Accès des véhicules
-  Cheminements piétonniers
-  Espace commun de type placette à créer
-  Entrées de lots

3. Des tissus urbains en voie de mutation_ Secteur de Monteclare

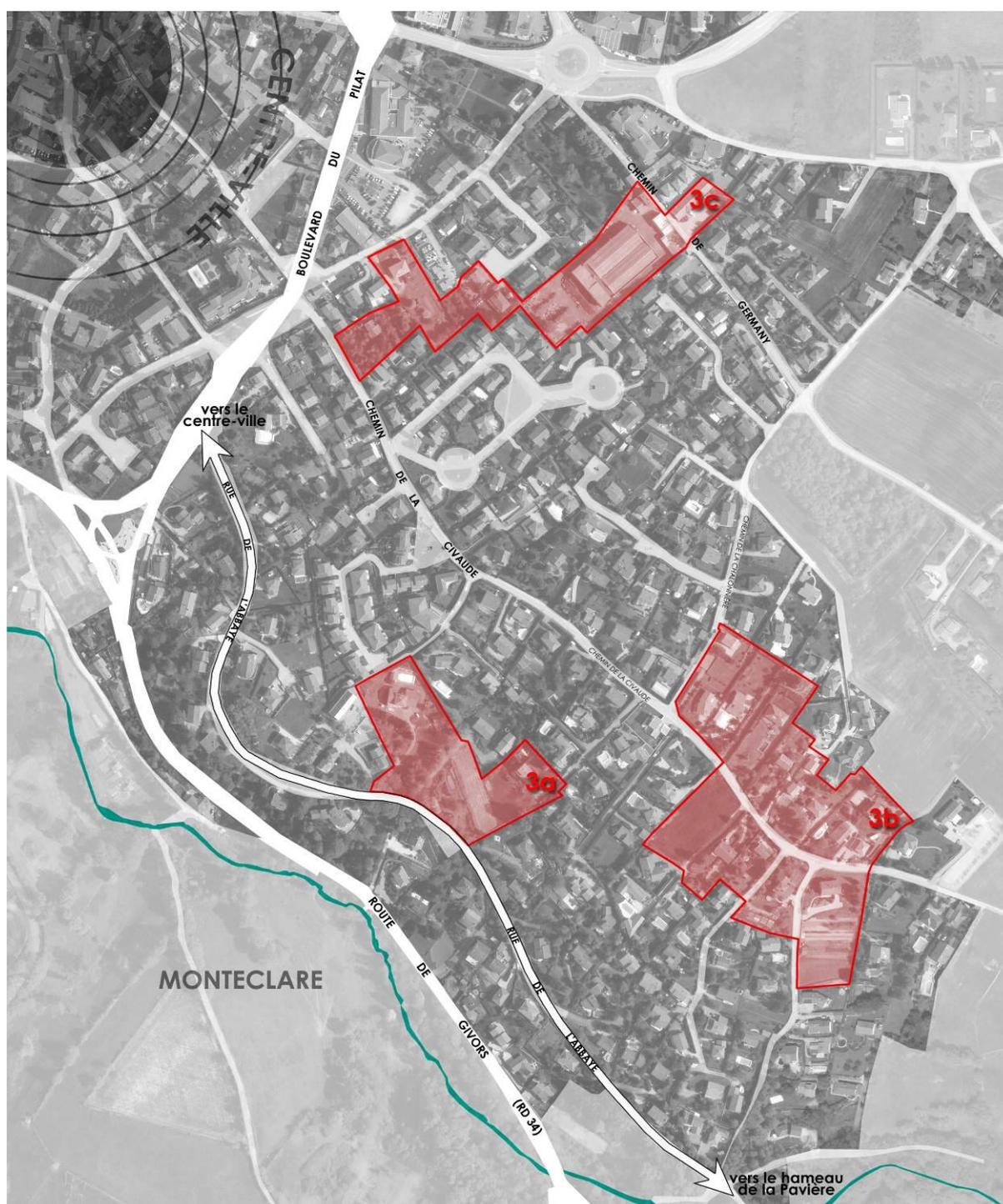
Le secteur de Monteclare englobe l'ensemble de la périphérie sud et sud-est du bourg, depuis le Chemin de Germany jusqu'à la Route de Givors (RD34).

Ce secteur se caractérise par :

- Un tissu urbain à dominante pavillonnaire, structuré par d'anciens chemins agricoles parallèles, s'étirant en direction de la RD 342. Cette urbanisation diffuse a eu d'ailleurs du mal à trouver ses limites et a étiré l'enveloppe urbaine à bonne distance du centre urbain (plus d'1km à vol d'oiseau).
- Une situation d'interface entre le centre urbain de Mornant et le hameau de la Pavière qui accueille un ITEP, bientôt rejoint par l'IMPRO.
- Une forte imperméabilité aux déplacements doux et des problématiques liées à un manque de hiérarchie des axes de circulation :
 - Le Chemin de Germany et le Chemin de la Civaude voient leur fréquentation s'accroître au delà des capacités de leur gabarit.
 - La RD 34 (Route de Givors) qui marque la limite sud-ouest du quartier, compte plusieurs points de dangerosité, du fait que des accès privés débouchent directement sur cette voie. Les habitants rencontrent d'ailleurs aujourd'hui des difficultés pour rejoindre les équipements du centre à pied.

→ La question des liens piétons et modes doux avec le centre urbain de Mornant est l'un des fils conducteurs du projet du quartier de Monteclare. Ainsi, il s'agit de :

- **Améliorer la « porosité » piétonne du quartier en affirmant le caractère structurant de la Rue de l'Abbaye**, axe majeur de déplacements doux, reliant la Pavière au centre-ville.
- **Maitriser la densification des tissus situés en frange d'urbanisation**, au nord-est et au sud-ouest du quartier.



3a. Rue de l'Abbaye

Etat des lieux et enjeux

Le périmètre choisi regroupe plusieurs disponibilités foncières et de vastes parcelles à enjeu de mutation, situées en prise directe avec la Rue de l'Abbaye.

Les abords de la Rue de l'Abbaye sont arborés, offrant un aspect de promenade champêtre à cet axe de circulation dont la fréquentation piétonne est d'ailleurs importante.

L'urbanisation du secteur ayant un impact direct sur le visage de la Rue de l'Abbaye, il est donc impératif d'en fixer les modalités.

Principes d'aménagement et éléments de programme

Afin de conserver les abords végétalisés de la Rue de l'Abbaye, il s'agit :

- de mutualiser autant que possible les accès, notamment sur la partie sud-est du périmètre. Ainsi, les nouvelles constructions sont desservies via l'accès existant (parcelles n°112 et 113) à l'extrémité duquel un espace commun de type placette permet de regrouper les accès et de mutualiser une offre de stationnement privatif.
- de préserver une bande verte (de l'ordre de 10 mètres de largeur) le long de la Rue de l'Abbaye. Cet important recul du bâti permet l'aménagement de jardins orientés au sud et éventuellement une gestion de l'écoulement des eaux pluviales.
- Une typologie d'habitat se prête particulièrement aux terrains en pente, il s'agit de l'habitat intermédiaire, dont la compacité permet par ailleurs de préserver un maximum de surface libre pour les jardins. Les nouvelles constructions s'implantent parallèlement aux courbes de niveau.

Afin d'améliorer la porosité piétonne du quartier, un cheminement piéton est aménagé sur la limite sud-est du périmètre, liaisonnant le Chemin de la Civaude et la Rue de l'Abbaye, puis la Rue de l'Abbaye au pont de pierre qui traverse la Mornantet, via la Route de Givors.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



-  Périmètre de l'OAP
-  Front bâti à affirmer (construction en ordre discontinu)
-  «Bande verte» à maintenir
-  Accès des véhicules
-  Cheminements piétonniers
-  Espace commun de type placette à créer
-  Entrées de lots

3b. Chemin de la Civaude/ frange urbaine

Etat des lieux et enjeux

Situé à la frange sud-est du quartier de Monteclare, ce secteur présente, au contact de l'espace agricole, de vastes disponibilités foncières et des parcelles à enjeu de mutation, dont la commune souhaite maîtriser l'évolution.

Cette situation de lisière et le rapport au paysage qui en découle, ajoutés à l'éloignement du centre urbain, sont autant d'arguments à l'encontre d'une densification trop forte du tissu existant.

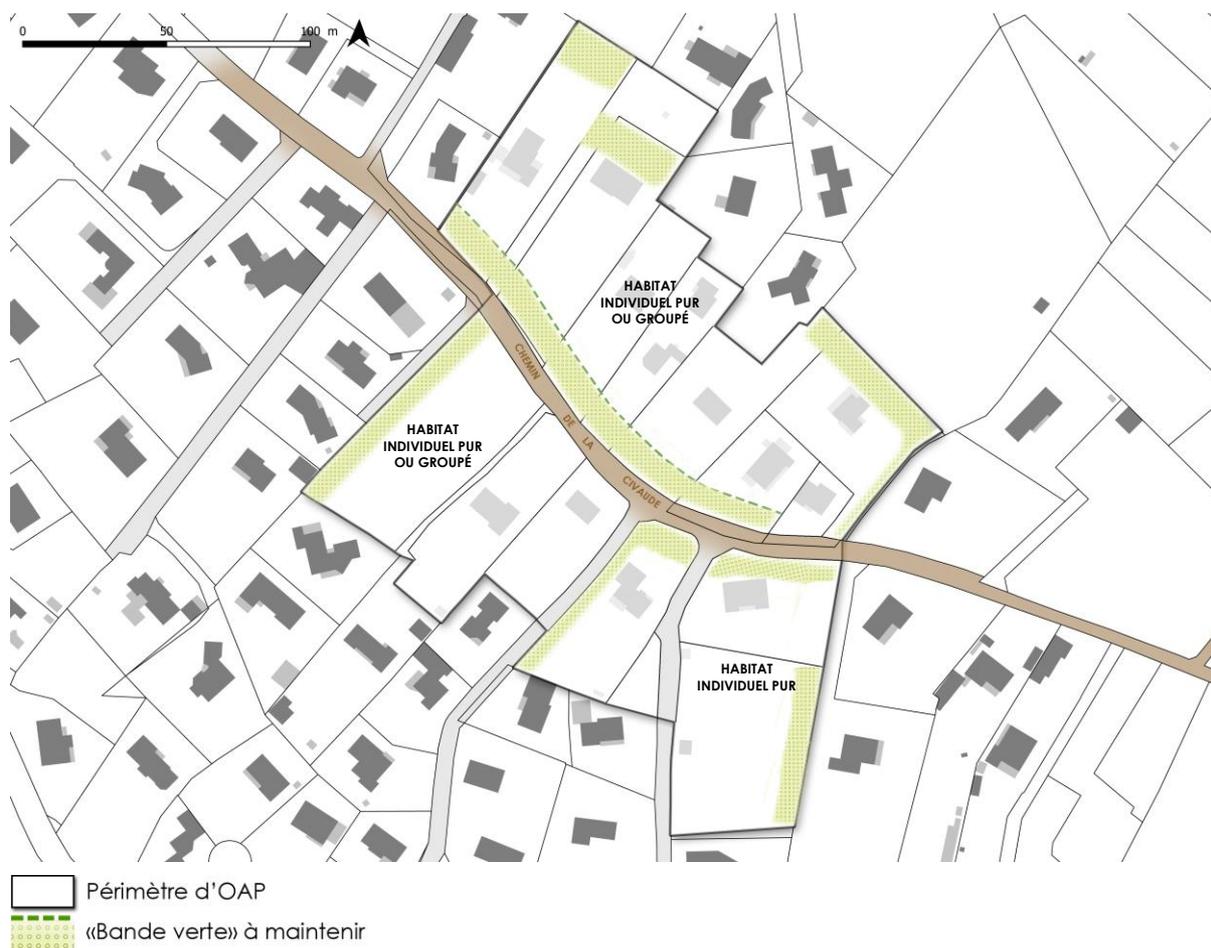
Principes d'aménagement et éléments de programmation

Concernant l'accotement nord du Chemin de la Civaude, au regard de l'implantation des habitations existantes et par mesure de préservation des jardins arborés qui agrémentent l'espace public à cet endroit, un recul important des constructions nouvelles est préconisé. Ainsi, en cas de mutation du tissu une large bande verte est préservée.

Des bandes vertes perpendiculaires au Chemin de la Civaude sont également identifiées, d'une part pour favoriser la préservation de haies et groupements d'arbres existants qui atténuent l'effet de « nappe » que génère ce type de tissu urbain, d'autre part pour ménager des « respirations » vertes cohérentes à l'échelle du quartier.

En rapport avec la nature diffuse du tissu existant, les difficultés de circulation et les conflits d'usages dont fait d'ores et déjà l'objet le Chemin de la Civaude et la distance assez importante avec le centre urbain, il s'agit de ne pas favoriser l'implantation d'un trop grand nombre d'habitations supplémentaires sur le secteur. Ainsi, l'habitat individuel pur (R+1 maximum) est tout indiqué pour assurer l'évolution de cette frange urbaine.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



3c. Chemin de Germany

Etat des lieux et enjeux

Le site concerne plusieurs vastes parcelles bâties, dont une friche artisanale, dans un secteur situé à deux pas des commodités et dont la mutation est à l'œuvre.

Les terrains qui nous occupent se situent donc à l'intersection de différents types de tissus urbain : au nord, de l'habitat collectif en R+3 et R+2 avec attique (opération en cour de chantier) ; à l'ouest et au sud, de l'habitat pavillonnaire intégrant très ponctuellement quelques points de densité (maisons en bandes) ; à l'est, de l'habitat individuel également, mais marqué de petites opérations groupées, en lien notamment avec le Chemin de Germany.

Principes d'aménagement

- Au sud du Chemin de Germany, les nouvelles constructions, par mesure de cohérence avec l'environnement bâti, développent de l'habitat intermédiaire en R+1
- L'accès s'effectue en limite nord-ouest de la parcelle, tandis que les jardins se développent le long de la limite opposée, au sud-ouest. Une telle organisation permet notamment de préserver l'intimité des futurs jardins en les mettant à distance des immeubles collectifs en R+2 avec attique qui sont en cours de construction sur la parcelle voisine.
- Au nord du Chemin de Germany se développe de l'habitat individuel groupé, à l'image de l'opération déjà construite sur la parcelle voisine, en mutualisant, dans la mesure du possible, les accès.
- Sur la partie plus à l'ouest, au croisement de la Rue du Verdelet et du Chemin de la Civaude, il s'agit de mettre en cohérence les différentes opérations qui auront lieu de manière indépendante sur les parcelles à enjeu de mutation afin de garantir :

_La qualité urbaine du linéaire de façades qui sera constitué à terme le long de la Rue du Verdelet et du Chemin de la Civaude

_La perméabilité des tissus ainsi densifiés aux cheminements doux.

Pour ce faire, les nouvelles constructions marquent un front bâti le long de la Rue du Verdelet et du Chemin de la Civaude, en cohérence avec l'implantation du bâti existant alentours. Un linéaire discontinu est en revanche préconisé en cœur d'ilot.

Au regard de la dominante pavillonnaire du tissu urbain environnant, est préconisée l'implantation d'habitat individuel groupé en R+1.

Les opérations sont desservies par des voies en impasse, « connectées » en cœur d'ilot par le biais d'une placette collective arborée.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles



-  Périmètre de l'OAP
-  Front bâti à affirmer (construction en ordre continu)
-  (construction en ordre discontinu)
-  Bâti existant (à démolir ou à intégrer à l'ensemble)
-  «Bande verte» à maintenir (jardins privés)
-  Espace collectif de type placette
-  Accès des véhicules
-  Liaisons piétonnes
-  Entrées de lots

Programmation

Afin de favoriser la mixité sociale sur le secteur (partie le long du chemin de Germany), 50% du total des surfaces de plancher dédiées à l'habitat devront être affectées à des logements sociaux, ce qui correspond à 8 logements minimum.

4. Des tissus urbains en voie de mutation_ Secteur du Champ

Le secteur du Champ se caractérise par un terrain en pente, strié de « bandes » vertes parallèles aux courbes de niveaux, formées par des jardins privés contigus et participant à l'insertion paysagère du quartier.

Les abords de la RD34 (Route de Chaussan) tirent d'ailleurs leur qualité visuelle de la présence de ces masses végétales longitudinales, soulignées de murs de pierre.

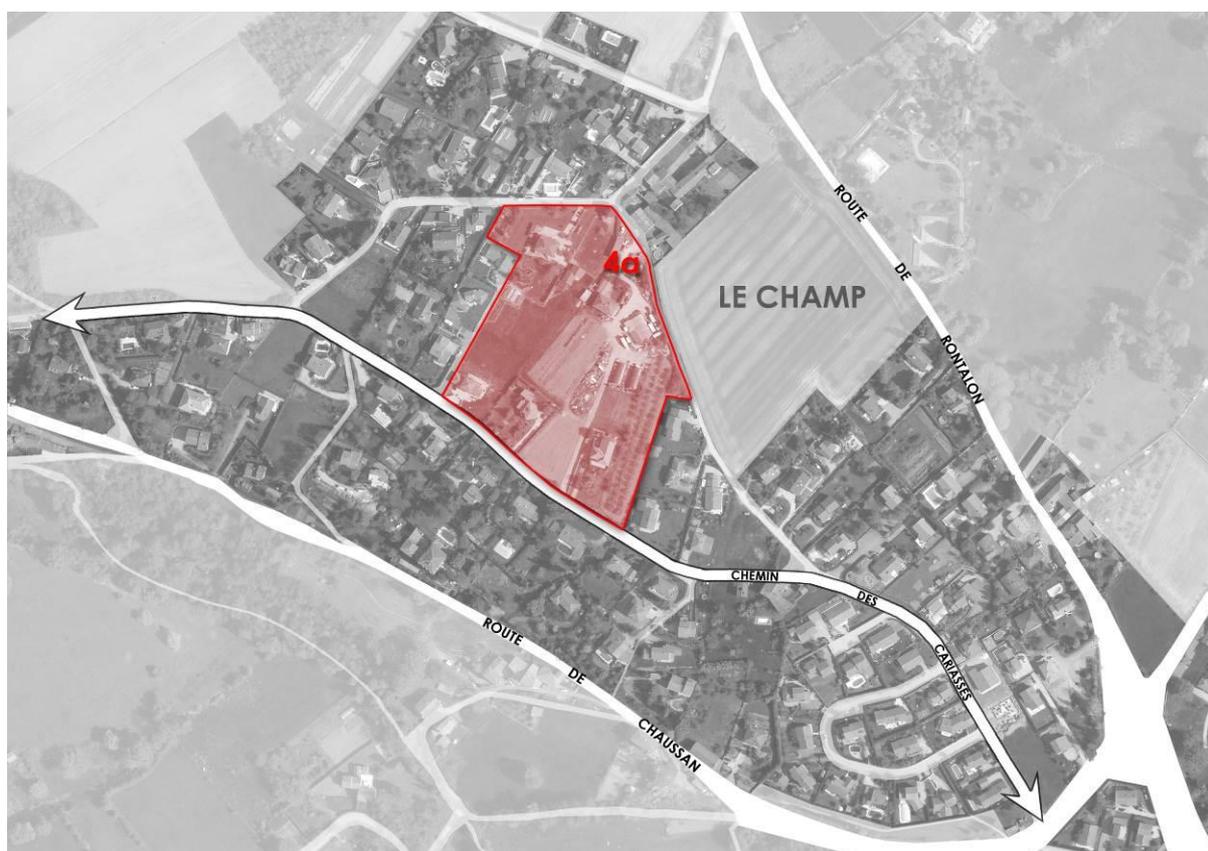
Des haies arborées, cette fois perpendiculaires aux courbes de niveau font office de « masques » qui séquent le parcours le long du Chemin des Cariasses et brisent l'effet de « nappe » : une homogénéité que l'on reproche souvent aux quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire.

Un grand nombre de disponibilités foncières sont identifiées, notamment au nord du Chemin des Cariasses.

Ce quartier est pris en étau entre deux routes départementales, la Route de Chaussan et la Route de Rontalon ; une situation à l'origine d'un certain niveau de dangerosité, du fait que de nombreux accès privés débouchent directement sur ces axes.

→ Ainsi, il s'agit de :

- Affirmer le caractère structurant du Chemin des Cariasses et notamment dans son rôle de desserte interne.
- Préserver les masses végétales qui participent à la qualité paysagère du quartier, aussi bien lorsqu'il est perçu depuis le lointain que lors de son parcours en interne.



4a. Chemin des Cariasses Nord

Etat des lieux et enjeux

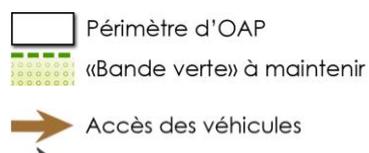
Le secteur se situe au nord du Chemin des Cariasses et constitue une frange d'urbanisation sur l'espace agricole.

Principes d'aménagement

Une boucle de voirie fait le lien entre le Chemin des Cariasses et le Chemin du Champ, longeant la limite sud de la vaste parcelle n°70.

L'implantation des nouvelles constructions le long du Chemin des Cariasses s'opère dans la continuité du bâti existant, c'est à dire en admettant un recul confortable, dont la préservation du caractère végétal est préconisée.

De même, une large bande verte est préservée le long du Chemin du Champ, afin d'atténuer l'impact paysager des futures constructions en contact avec l'espace agricole.



5. Des tissus urbains en mutation_ Le hameau de la Pavière

Situé au sud du centre urbain de Mornant, le hameau de la Pavière a connu un fort développement qui lui vaut aujourd'hui d'accueillir un Institut Thérapeutique Educatif et Pédagogique (ITEP), dépendant de la commune de Givors, qui sera, dans un avenir proche, rejoint par l'Institut Médico-Professionnel (IMPRO), dont la délocalisation a été programmée.

Aussi, la commune souhaite se pencher sur la question de l'accessibilité de ce hameau, d'une part concernant les transports en commun en direction des agglomérations voisines, d'autre part en ce qui concerne les liens, notamment piétons et modes doux, avec le centre urbain de Mornant et ses équipements.

Le hameau de la Pavière constitue également une poche d'urbanisation importante au cœur de l'espace agricole, séparée du centre urbain par le Mornantet et sa large ripisylve. De fait, ce secteur endosse un fort enjeu paysager dont l'une des réponses à apporter est la maîtrise des franges urbaines et le contrôle de la densification en tenant compte du patrimoine bâti et végétal présent sur le secteur.

5a. Chemin de la Grande Pavière

Etat des lieux et enjeux

Le secteur se situe à l'entrée du hameau, depuis la Route de Givors (RD 63). Constitué de vastes disponibilités foncières, dont certaines forment un îlot entier, ce périmètre doit être maîtrisé sur le plan de la forme urbaine, du fait notamment de la proximité d'entités bâties à valeur patrimoniale.

Principes d'aménagement

Du fait du voisinage d'un tissu dense et ancien, l'aménagement du secteur se base sur le principe de l'îlot : bâti en limite avec l'espace public et préservant un cœur vert.

Un tel principe d'implantation ainsi que les masses bâties environnantes orientent la destination des nouvelles constructions vers des typologies d'habitat densifiées : groupé, intermédiaire, voire petit collectif en R+1 maximum.

Outre le parking de l'ITEP dont le maintien est préconisé, la desserte des différentes opérations s'effectue par le biais de la trame viaire existante. En revanche, le secteur intègre des liaisons piétonnes transversales.

o Schéma d'aménagement avec lequel les opérations d'aménagement et de construction devront être compatibles

