

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## 1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

### 1.2 DIAGNOSTIC URBAIN ET PAYSAGER

Vu pour être annexé à la délibération du  
Conseil Municipal du .....

# SOMMAIRE

LE PAYSAGE URBAIN .....	2	9. LE LOTISSEMENT PAVILLONNAIRE .....	49
1. UN SITE URBAIN STRUCTURÉ PAR LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS.....	3	10. LE LOTISSEMENT PAVILLONNAIRE RESSERRÉ .....	50
2. ... ET INFLUENCÉ PAR LE RELIEF .....	5	11. LA PETITE OPÉRATION PAVILLONNAIRE EN IMPASSE .....	51
3. UNE STRUCTURE URBAINE HISTORIQUE QUI A FORTEMENT ÉVOLUÉ.....	6	12. LE PAVILLONNAIRE DIFFUS .....	52
4. UN TERRITOIRE ACTUELLEMENT PARTAGÉ EN 9 ENTITÉS PRINCIPALES.....	8	13. LE PAVILLON SOLITAIRE .....	53
5. LA RD 306 COMME COLONNE VERTÉBRALE COMMERCIALE.....	10	14. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ARTISANALES ET TERTIAIRES.....	54
6. VUNE TRAME VIAIRE « COMPLÈTE » MAIS QUI MANQUE DE PERMÉABILITÉ À L'ÉCHELLE INTRA-URBAINE .....	12	15. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOGISTIQUES .....	55
7. ENTREES DE VILLE ET TRAVERSÉES URBAINES : UNE SITUATION DE CONTINUUM URBAIN RENFORCÉE PAR UN FAIBLE TRAITEMENT QUALITATIF DES VOIES PRINCIPALES.....	23	16. LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS COLLECTIFS .....	56
7.1 La RD 306 : l'artère routière .....	23	LE PATRIMOINE .....	60
7.2 Les entrées de ville secondaires : des rues résidentielles peu propices au développement des modes doux .....	31	1. Les monuments historiques et les bâtiments d'intérêt patrimonial.....	61
8. DES PLACES ET ESPACES COLLECTIFS DE QUALITÉ TRÈS VARIABLE .....	35	2. Les séquences bâties remarquables .....	64
8.1 Un traitement inégal des places et espaces collectifs dans le centre-ancien .....	35	3. Les périmètres urbains d'intérêt.....	65
8.2 Des espaces collectifs extérieurs dans les quartiers pavillonnaires en général peu qualifiés .....	37	4. Les éléments de patrimoine remarquable .....	67
LES TISSUS BÂTIS ET FORMES URBAINES.....	39	5. Les éléments paysagers remarquables .....	69
1. LE BÂTI ANCIEN MIXTE (AVANT 1945).....	41		
2. LES IMMEUBLES URBAINS.....	42		
3. LES RÉSIDENCES ET « PETITS COLLECTIFS » .....	43		
4. L'HABITAT INTERMÉDIAIRE .....	44		
5. L'HABITAT INDIVIDUEL GROUPÉ .....	45		
6. LES MAISONS DE FAUBOURG.....	46		
7. LES GROSSES MAISONS DE FAUBOURG .....	47		
8. LES LOGEMENTS COLLECTIFS DE TYPE « GRANDS ENSEMBLES ».....	48		

# LE PAYSAGE URBAIN

## 1. UN SITE URBAIN STRUCTURÉ PAR LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS...

- Située à l'extrémité est du département du Rhône, à la frontière avec le département de l'Isère, Saint-Laurent-de-Mure est inscrite dans l'unité paysagère de la plaine de l'Est Lyonnais.
- L'unité paysagère de la plaine de l'Est Lyonnais est caractérisée par la présence de grands équipements : aéroport Saint-Exupéry, A43, A432, ligne TGV, nombreuses zones industrielles.
- Par la concentration des équipements, la plaine de l'Est Lyonnais présente une juxtaposition de micro-paysages dispersés et par conséquent très visibles. Dans ces plaines, les logiques d'occupation de l'espace et d'usages se traduisent en coupures nettes. Des « frontières » de paysages sont créées par les grands équipements et les infrastructures de transports.
- Saint-Laurent-de-Mure est située à un carrefour de grandes infrastructures de transports qui constituent un cadre à son développement. Ces dernières traversent l'ensemble du territoire d'Est en Ouest et du Nord au Sud modifiant la topographie et le paysage. Elles engendrent des problématiques de franchissements et de lisibilités :
  - Le hameau de Poulieu, perçu comme isolé du reste de la commune, est encadré par les autoroutes et la voie TGV. Ses liaisons visuelles et physiques sont limitées aux voies d'accès. Les infrastructures de limitent les accès aux différents lieux de vie ;
  - les relations entre le haut et le bas de Saint Laurent de Mure sont rendues difficiles par le trafic important de la RD306, venant créer une rupture entre ces deux entités.

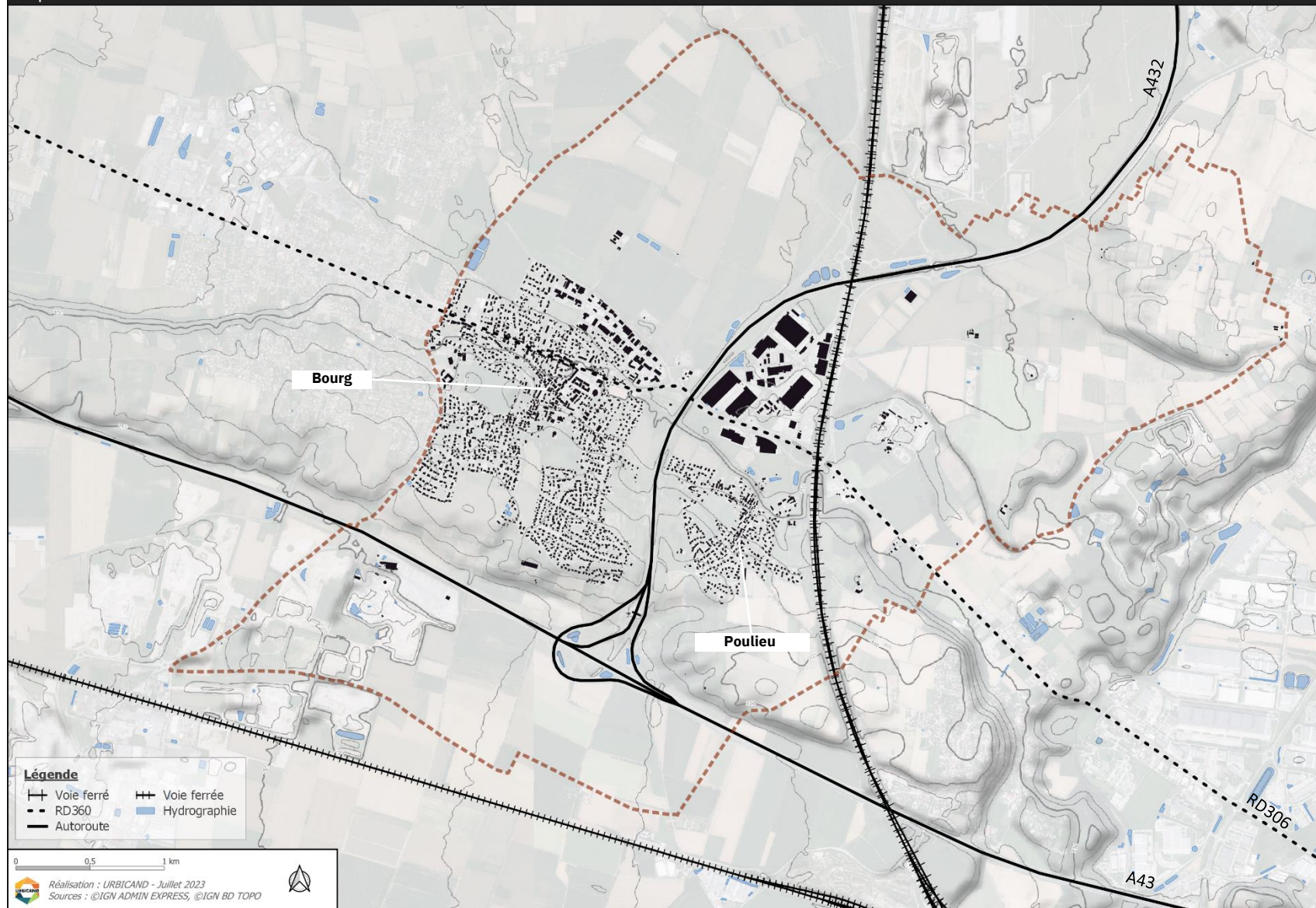


L'A 432, « frontière » entre le hameau de Poulieu et le reste de la ville  
Source : Google Street View – Décembre 2022



Péage de Saint-Exupéry depuis la route d'Heyrieux  
Source : Google Street View – Décembre 2022

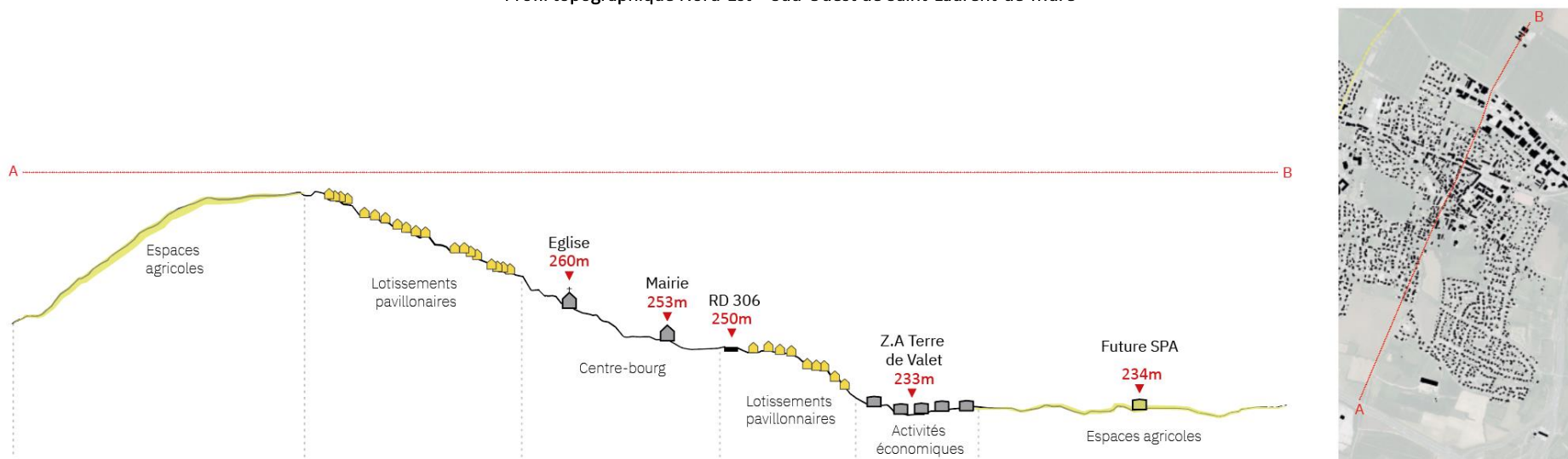
# Implantation de Saint-Laurent-de-Mure dans son site



## 2. ... ET INFLUENCÉ PAR LE RELIEF

- L'analyse du socle géographique de la commune révèle 3 principales spécificités paysagères :
  - la présence d'une colline. Saint-Laurent-de-Mure est pour sa partie la plus ancienne située sur le flanc du coteau nord. Le château delphinal est construit à mi-pente ;
  - le plateau, point haut de la commune, qui accueille une large partie de développement résidentiel de la commune ;
  - la plaine au nord, principalement couverte de terres cultivées et qui accueille les 2 zones économiques de la commune.
- Aujourd'hui, le développement de la commune sur un relief marqué crée une limite visuelle et une frontière relationnelle entre le Nord et le Sud de la ville.

Profil topographique Nord-Est – Sud-Ouest de Saint-Laurent-de-Mure

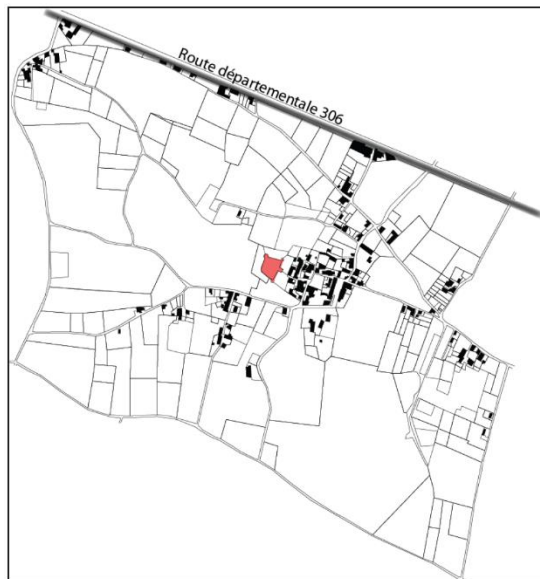


### 3. UNE STRUCTURE URBAINE HISTORIQUE QUI A FORTEMENT ÉVOLUÉ

- Sur le cadastre de 1810, l'urbanisation reste concentrée autour du centre historique et commence progressivement à s'installer le long de l'actuelle route départementale 306, autrefois appelée la route de Lyon à Grenoble. Le hameau de Poulieu, qui trouve son origine au Moyen-Âge, constitue lui aussi un bourg à lui tout seul. À cette époque, le centre historique est le lieu de la centralité.
- Progressivement, l'urbanisation se déporte vers la route départementale et au nord mais également au sud jusqu'au plateau. Mais Saint-Laurent-de-Mure connaît son développement majoritairement par la périurbanisation et l'habitat pavillonnaire à partir des années 1960. L'urbanisation de la commune s'est alors faite principalement par ce mode d'habitat, au coup par coup, sans réelle réflexion globale à l'échelle communale.
- Parallèlement à ce développement résidentiel qui s'est étalé sur environ 30 ans, la commune a vu l'arrivée :
  - d'équipements publics pour répondre à cet afflux d'habitants (écoles, restaurants scolaires, équipements sportifs) ;
  - de nombreuses infrastructures sur son territoire (A43, A432 et ligne TGV) ;
  - de deux zones d'activités économiques.
- Entre 1980 et aujourd'hui, la tâche urbaine a très peu évolué. Le paysage urbain a surtout été modifié par des opérations de renouvellement urbain à proximité de la RD 306 avec notamment :
  - des démolitions de maisons de faubourg historiques et la construction d'immeubles urbains ;
  - le renouvellement urbain du secteur centre bourg ;
  - la création du quartier « Grandeur Nature » en lieu et place d'une ancienne activité économique.

Notons également des remplissages de gisements fonciers dans les secteurs d'habitat individuel et des processus de densification pavillonnaire localisés.

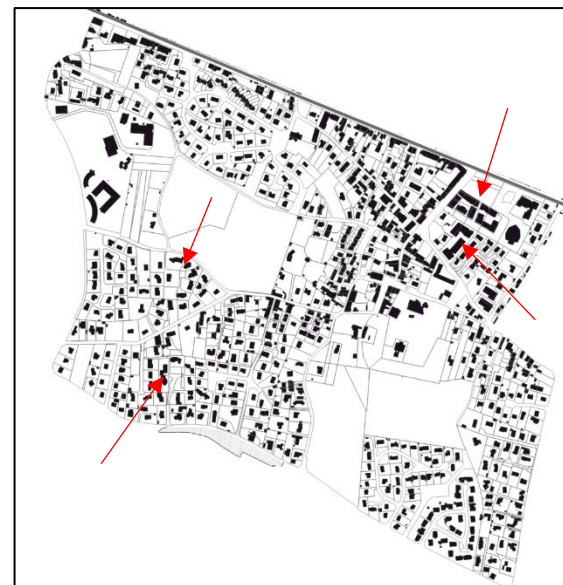
## Évolution de la structure urbaine d'une partie du territoire communal depuis 1810



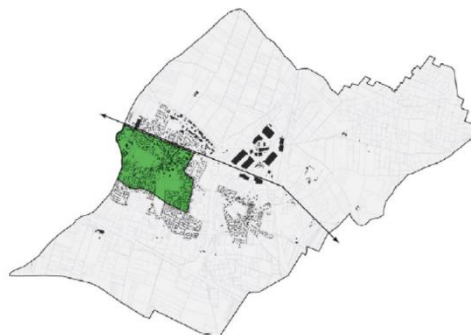
*Situation en 1810*



*Situation en 1980*



*Situation en 2022*

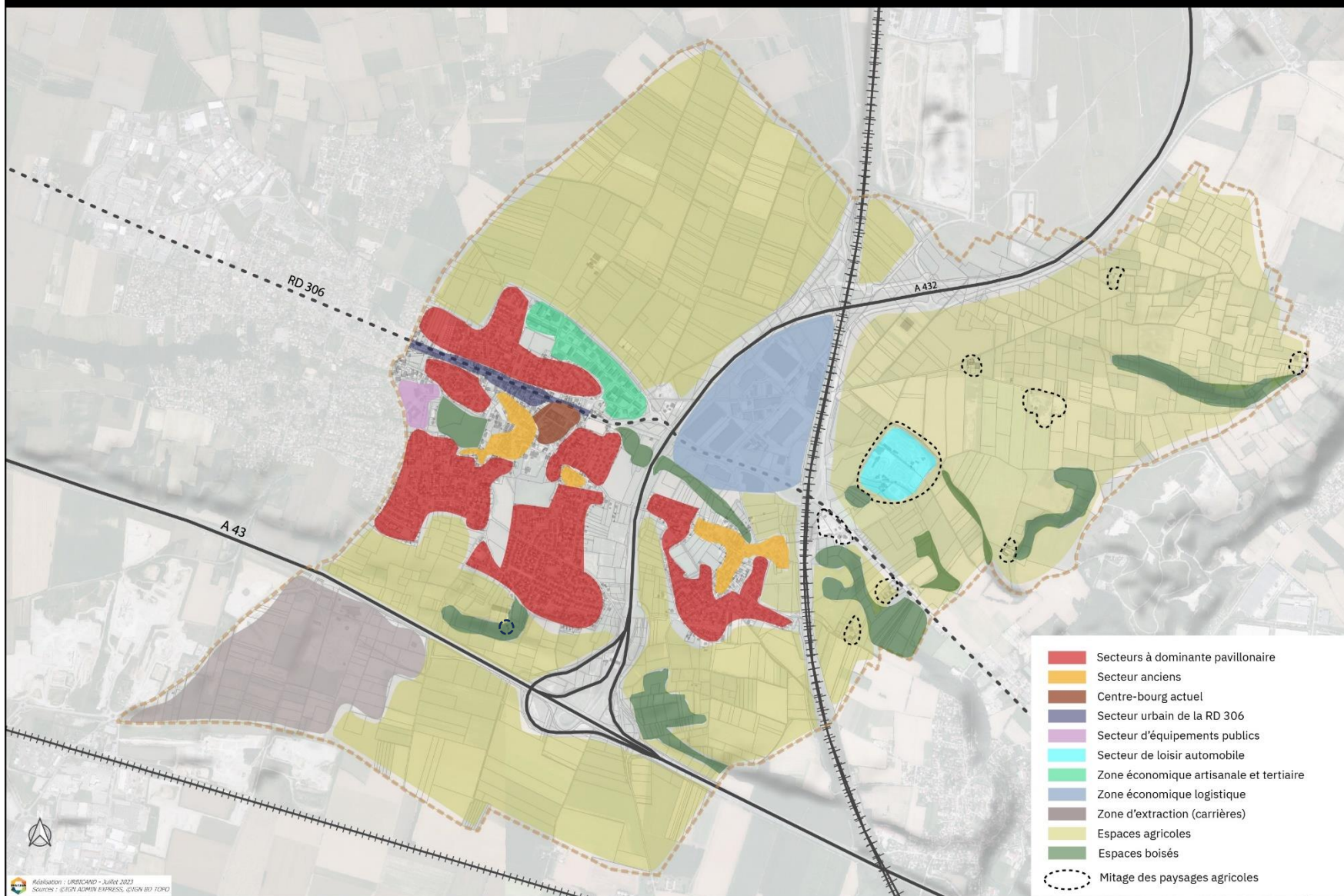




#### 4. UN TERRITOIRE ACTUELLEMENT PARTAGÉ EN 9 ENTITÉS PRINCIPALES

- L'occupation du sol, c'est-à-dire notre façon d'habiter et d'aménager le territoire, résulte de la superposition de différents facteurs et contraintes : l'histoire des lieux, les voies de communications, la topographie, l'abondance et l'accès aux ressources naturelles, et les risques qui leur sont liés.
- Le site de Saint-Laurent-de-Mure témoigne de présences humaines depuis des périodes anciennes. En effet, **les premières traces de Saint-Laurent dans l'histoire sont datées de l'époque romaine**, suite à la fondation de Lugdunum à proximité en 43 avant J.C. La localisation de la commune sur une colline morainique du riss récent (datant de 200 000 ans environ), lui confère un sol riche pour l'agriculture, facilité par la présence d'une nappe phréatique à proximité. Cette situation favorise l'installation d'un camp romain sur la commune.
- En 2000 ans, la commune a évidemment grandement évolué (cf. partie suivante sur la morphologie urbaine »). Sa position en 2<sup>ème</sup> couronne de Lyon a notamment contribué à sa forte croissance résidentielle. **Aujourd'hui, le territoire communal se partage schématiquement en 10 secteurs :**
  - **Les secteurs à dominante pavillonnaire**, majoritaires sur la commune. Leurs caractéristiques peuvent sensiblement varier d'un quartier à l'autre, notamment en termes d'aménagement paysager, de densité (se référer au chapitre « tissus bâtis et formes urbaines) ;
  - **Les secteurs anciens** qui accueillent des constructions historiques tout ayant été plus ou moins remaniés au fil des décennies. La préservation de certains bâtiments historiques et la bonne cohabitation architecturale entre bâti ancien et constructions/rénovations contemporaines est un enjeu important à prendre en compte ;
  - **Le centre-bourg actuel**. Totalement transformé dans le cadre de l'opération ZAC Centre-bourg, il accueille aujourd'hui une large majorité d'immeubles en R+2 et R+3 ;
  - **Le secteur de la RD 306**. Cet axe majeur de la commune connaît également un renouvellement urbain notable ces 5 dernières années avec de récentes opérations de démolitions de maisons de faubourg et de constructions d'immeubles urbains en R+2 ;
  - **Le secteur d'équipements publics**. Un pôle regroupant la plupart des équipements publics de la commune (collège, piscine, médiathèque...) est aménagé à l'ouest de la commune, en limite de Saint-Bonnet-de-Mure ;
  - **La zone d'activité artisanale et tertiaire**. Située au nord de la RD 306, elle est globalement bien connectée avec son environnement immédiat grâce à une trame viaire perméable.
  - **La zone d'activité logistique**. Aménagée à l'écart de la ville, à l'est, à proximité directe des axes de transports routiers majeurs (RD 306, A 432), elle accueille de vastes espaces de stationnement et d'imposants bâtiments de logistiques à l'architecture monolithique (parallélépipèdes). D'une superficie importante, environ 60 ha, elle fonctionne comme un secteur autonome de la ville.
  - **La zone d'extraction (carrières)**. Située au sud-ouest de la commune, elle est particulièrement visible lorsque l'on emprunte la route de Toussieu qui jouxte la carrière. Depuis des points de vue éloignés, elle est peu perceptible notamment grâce à la présence de linéaires arborés et/ou boisés le long de l'A43 et en périphéries des espaces agricoles (délimitation des champs)
  - **Les espaces agricoles**. Les plaines agricoles occupent une large part du territoire et associent bocage et champs. Ces espaces sont fortement fragmentés par la présence des grandes infrastructures de transport (A432, A 43, voie ferrée...). À l'est du territoire, on observe également un mitage des paysages agricoles avec la présence de plusieurs écarts de construction et notamment le circuit automobile.
  - **Les espaces boisés**. Disséminés sur le territoire communal, ils sont essentiellement présents sur les coteaux.

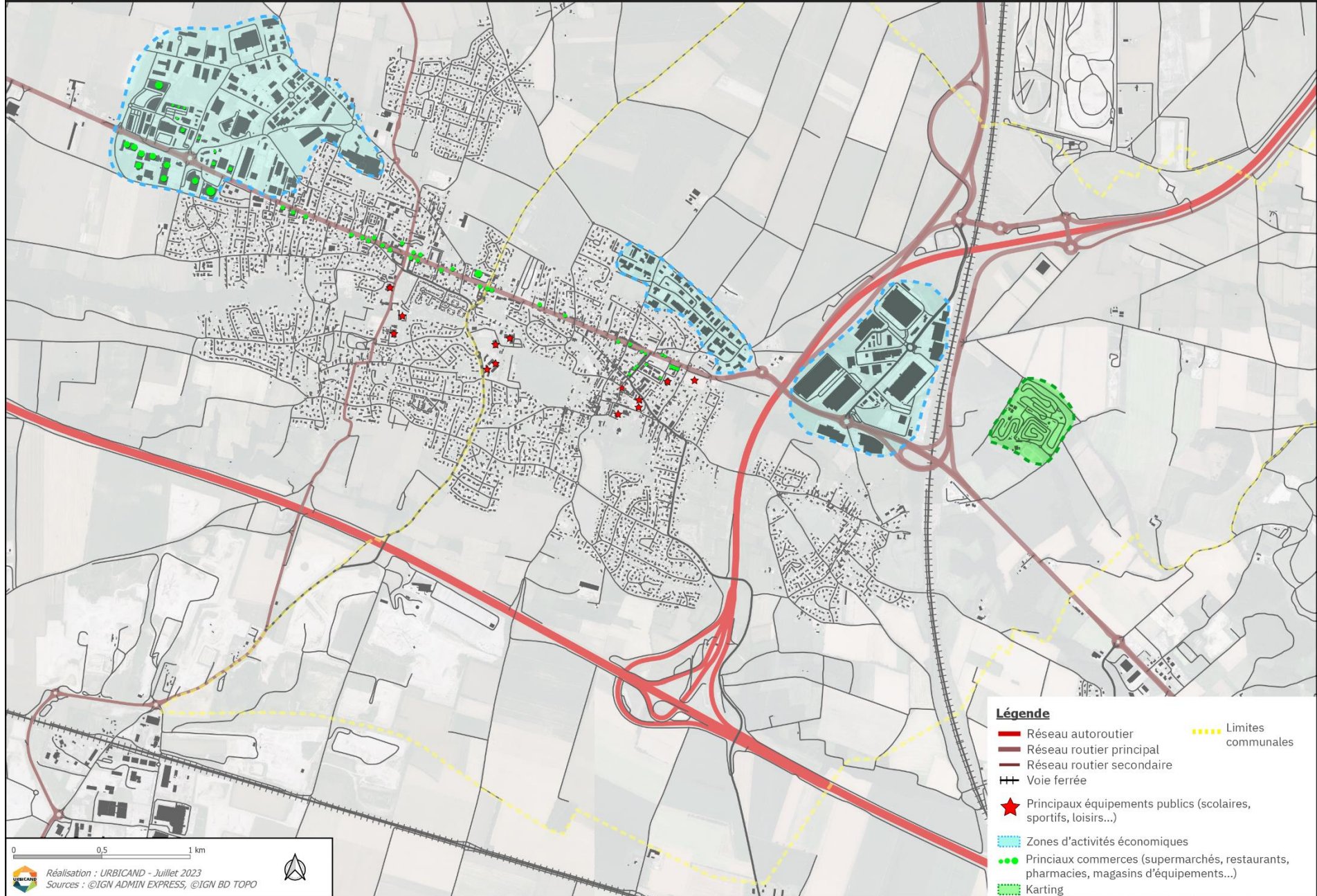
## Sectorisation actuelle de Saint-Laurent-de-Mure



## 5. LA RD 306 COMME COLONNE VERTÉBRALE COMMERCIALE

- Un pôle commercial et d'équipements est identifiable dans le centre-bourg de Saint-Laurent-de-Mure, actuellement en profond renouvellement urbain.
- Le reste du tissu commercial s'étire linéairement le long de la RD 306 en direction de Saint-Bonnet-de-Mure, avec plusieurs ruptures commerciales.
- Une autre petite polarité commerciale est observable à la frontière ouest de la commune sur le territoire de Saint-Bonnet-de-Mure avec la présence du supermarché Casino. Cette polarité est située à proximité d'autres équipements publics structurants de Saint-Laurent-de-Mure (collège, piscine, etc.)
- La plus grosse polarité commerciale identifiable est localisée à Saint-Bonnet-de-Mure dans la zone d'activités à dominante commerciale qui concentre un nombre significatif de « locomotives » : supermarchés Lidl, Intermarché ; magasins d'équipements Action, La Foir'Fouille, etc.
- **À l'échelle de Saint-Laurent et de Saint-Bonnet de Mure, on remarque que :**
  - **les principaux commerces/services se situent à proximité directe de la RD, dans une logique de captation du flux majoritaire d'utilisateur ;**
  - **les lieux de centralité publics (collèges, mairies, etc.) sont tous situés au sud de la RD 306, plus en retrait, et regroupés en petites poches d'établissements.**

## Les polarités locales



## 6. UNE TRAME VIAIRE « COMPLÈTE » MAIS QUI MANQUE DE PERMÉABILITÉ À L'ÉCHELLE INTRA-URBAINE

- La trame viaire peut être schématique décomposée en 6 niveaux :
  - **les voies autoroutières**, qui encadrent le « noyau urbain » au sud et à l'est :
    - **l'autoroute A 43** : Portion autoroutière de 2x3 à 2x 4 voies avec la présence d'un échangeur autoroutier pour rejoindre l'A432. Cette voie autoroutière, aménagée en bas de pente, constitue une frontière « enjambée » par trois voies de liaisons (route d'Heyrieux, route de Toussieu, allée du vieux Moulin). Depuis des points de vue éloignés (rue du château d'eau, allée du Vieux Moulin notamment), l'infrastructure est globalement peu visible grâce à la présence de petits bosquets ou linéaires boisés dans les zones agricoles et de plantations ponctuelles le long de l'autoroute.



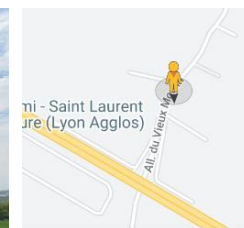
*Autoroute A43 traversée par l'allée du vieux Moulin.*

*Source : Google Street View – Mai 2023*



*La présence d'éléments boisés limite les vues sur l'A43. Ici, vue sur l'autoroute depuis l'allée du vieux Moulin.*

*Source : Google Street View – Décembre 2022*



- l'autoroute A 432 : Portion autoroutière de 2x3 qui traverse le territoire selon axe sud-ouest nord-est. Implantée de manière surélevée sur la majeure partie du linéaire, elle constitue une barrière physique entre le noyau urbain de la commune, positionné à l'ouest de celle-ci et le hameau de Poulieu et la zone logistique, localisés à l'est. Au sein de la partie urbanisée, 3 voies la traverse : la route d'Heyrieux, la rue Ferdinand Gauthier (tunnel) et la RD 306 (tunnel). La portion surélevée de l'autoroute est la plus visible depuis des points de vue éloignés. Néanmoins, les pentes sont assez douces et généralement végétalisées, ce qui limite l'impact visuel de l'infrastructure



*Portion encaissée de l'A432, ici enjambée par la route d'Heyrieux*

*Source : Google Street View – Mai 2023*



*Vue sur l'A432 depuis la rue Ferdinand Gauthier. Ici, la végétation limite l'impact visuel de l'infrastructure*

*Source : Google Street View – décembre 2023*



*Portion surélevée de l'A432. Vue sur le hameau de Poulieu*

*Source : Google Street View – Mai 2023*

- **les voies de transit** (réseau départemental secondaire) à l'est de la partie urbanisée de la commune :

- la RD 154 (et son prolongement - la RD 29) : Voie bidirectionnelle qui dispose de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée. La RD 154 est aménagée parallèlement à l'A432 et en contrebas du tronçon autoroutier. Elle permet notamment de rejoindre Saint-Laurent-de-Mure après la sortie 4 depuis l'A432 et supporte donc un trafic routier important.
- La RD 29 : Voie bidirectionnelle qui prolonge la RD 54 et qui dispose également de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée. Elle permet de rejoindre Colombier-Saugnieu.
- la RD 147 : voie bidirectionnelle, elle longe la limite sud-ouest du ban communal et se connecte à la route de Toussieu. Le profil de la voie est routier (absence de trottoir et de pistes/bandes cyclables).



*La RD 147 au profil routier, qui traverse les zones de carrières.*

*Source : Google Street View – Avril 2022*

- **la voie à double vocation de transit et de liaison structurante**, la RD 306 à rayonnement départemental qui traverse le territoire communal d'Est en Ouest. Ce linéaire, très routier et sous-aménagé, fragmente la ville (*voir partie 7.1*)

- **les voies de liaisons**, qui permettent de connecter les différents quartiers entre eux et de relier la ville aux territoires limitrophes. La plupart de ces voies se connectent à la RD 306 et offrent des liaisons sud, sud-est et sud-ouest :

o Avenue de la mairie et rue du 8 mai 1945 :

- dans le centre historique, deux voies parallèles (un axe composé de l'avenue de la mairie, la rue Georges Pilet et celle des Docteurs Vacher et un autre qu'est la rue du 8 mai 1945) structurent le quartier ancien et convergent vers la RD306 et vers la rue Marcel Bacconnier, autre voie de liaison sud-ouest qui permet de rejoindre Saint-Bonnet de Mure.
- ces voies de liaisons anciennes, à sens unique (sauf l'avenue de la mairie), sont caractérisées par une faible largeur de la chaussée incitant à la modération des vitesses et une certaine sinuosité. Les trottoirs sont généralement peu larges. Ces voies sont rythmées par un front bâti plus ou moins dense selon les sections.



*Rue du 8 mai 1945 (à gauche) et Georges Pilet (à droite). Des voies de liaison historiques étroites et sinueuses*

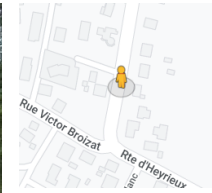
*Source : Google Street View – Février 2021*



- la RD 153 (au niveau de la traversée urbaine de la ville) : voie de liaison bidirectionnelle sud-est importante qui connecte notamment le hameau de Poulieu au « noyau urbain » (et permet de rejoindre Heyrieux). Son profil routier en fait une voie avant tout réservée aux véhicules. Néanmoins, dans la ville, des trottoirs sont aménagés de part et d'autre de la RD permettant ainsi les déplacements piétons pour rejoindre le centre-bourg et des plateaux ralentisseurs limitent les vitesses des véhicules.

*La RD 153, voie de liaison sud-est importante, dont le profil routier s'atténue légèrement à mesure que l'on entre dans le cœur de ville.*

*Source : Google Street View – Avril 2022*



- la rue Victor Broizat : positionnée au sud du territoire communal, c'est une voie de liaison bidirectionnelle est-ouest majeure, qui supporte un trafic routier important (notamment les engins agricoles). Elle est bordée par les haies ou murs de clôture des pavillons, implantés en retrait de la voie. Sur la section comprise entre la rue du château d'eau et la RD 153, l'aménagement de la rue rend peu agréable et aisé les déplacements piétons (un seul trottoir, étroit, est aménagé). En outre, les cyclistes sont contraints de rouler sur la chaussée, très empruntée par les véhicules. La situation s'améliore légèrement pour les piétons sur la section comprise entre la rue du château d'eau et la rue de Toussieu, deux trottoirs (toujours étroits) étant aménagés de part et d'autre de la chaussée.



*La rue Victor Broizat, peu propice aux modes doux.*

*Source : Google Street View – Avril 2022*

- la rue Ferdinand Gauthier : cette voie bidirectionnelle constitue l'une des voies de liaison principale entre le hameau de Poulieu et le reste de la ville.
- la rue Marcel Baconnier : cette voie bidirectionnelle, qui fait la liaison entre le centre historique et la rue Victor Broizat en direction de Saint-Bonnet-de-Mure, supporte un trafic de transit important. Cette situation, combinée à un profil des voies routier avec des trottoirs très étroit à certains endroits, rend les connexions piétonnes et cyclables entre Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure peu évidentes.



*La rue Marcel Baconnier.*

*Source : Google Street View – Avril 2022*

Les possibilités de liaison au nord de la RD 306 sont très limitées. En effet, la rue de la Côte, passé le carrefour avec le chemin de la Vareille, s'apparente à un chemin d'exploitation. En somme, au nord de la RD 306, seul le chemin de la Vareille, qui peut être rejoint en empruntant notamment les rues de la Côte et du Puits, permet une liaison nord-ouest.

- **les voies de desserte de proximité**, qui assurent les déplacements au sein des différents secteurs de la ville. Ce réseau est largement majoritaire. Dans le centre-historique, ce réseau se caractérise par des tracés de voies irrégulières et sinueuses, qui sont l'héritage du développement du quartier au Moyen-Âge. Dans les extensions pavillonnaires, il fonctionne très souvent en « vase-clos » (nombreuses voies en impasses). Cette faible perméabilité du réseau viaire contribue à un certain isolement de plusieurs secteurs pavillonnaires, essentiellement au sud du territoire. Les voies de desserte de proximité peuvent également souffrir d'un traitement très routier qui ne permet pas leur appropriation par les riverains.
  - o Les rues du village ancien : elles sont caractérisées par une forte minéralité et un partage modal en large faveur des véhicules. Certaines rues, étroites, pourraient pourtant se prêter un aménagement davantage tourné vers les modes doux, de type « zone de rencontre », à l'image de celui réalisé devant l'hôtel de ville.



*Les rues de la Croix Blanche et de l'Église, deux voies de desserte du centre-ancien.*

*Source : Google Street View – Avril 2022*

- o Les rues des quartiers pavillonnaires : de manière générale, ces voies de desserte sont aménagées de façon fonctionnelle pour permettre un accès facilité aux quartiers par les véhicules et sont de fait peu appropriées par les piétons (absence de bancs ou de larges trottoirs par exemple). Elles ne bénéficient que très rarement d'un traitement paysager d'ensemble et cohérent.

La majorité de ces rues de dessertes sont en impasse.

*Pour plus de détail sur les caractéristiques fonctionnelles des différents quartiers pavillonnaires, voir le chapitre « tissus bâtis et formes urbaines ».*

- Les rues des zones d'activités : la trame viaire des deux zones d'activité est aménagée assez logiquement en faveur des véhicules mais dispose toutefois de trottoirs et bénéficie également d'un traitement paysager global (alignement d'arbres et linéaires ponctuels de haie).



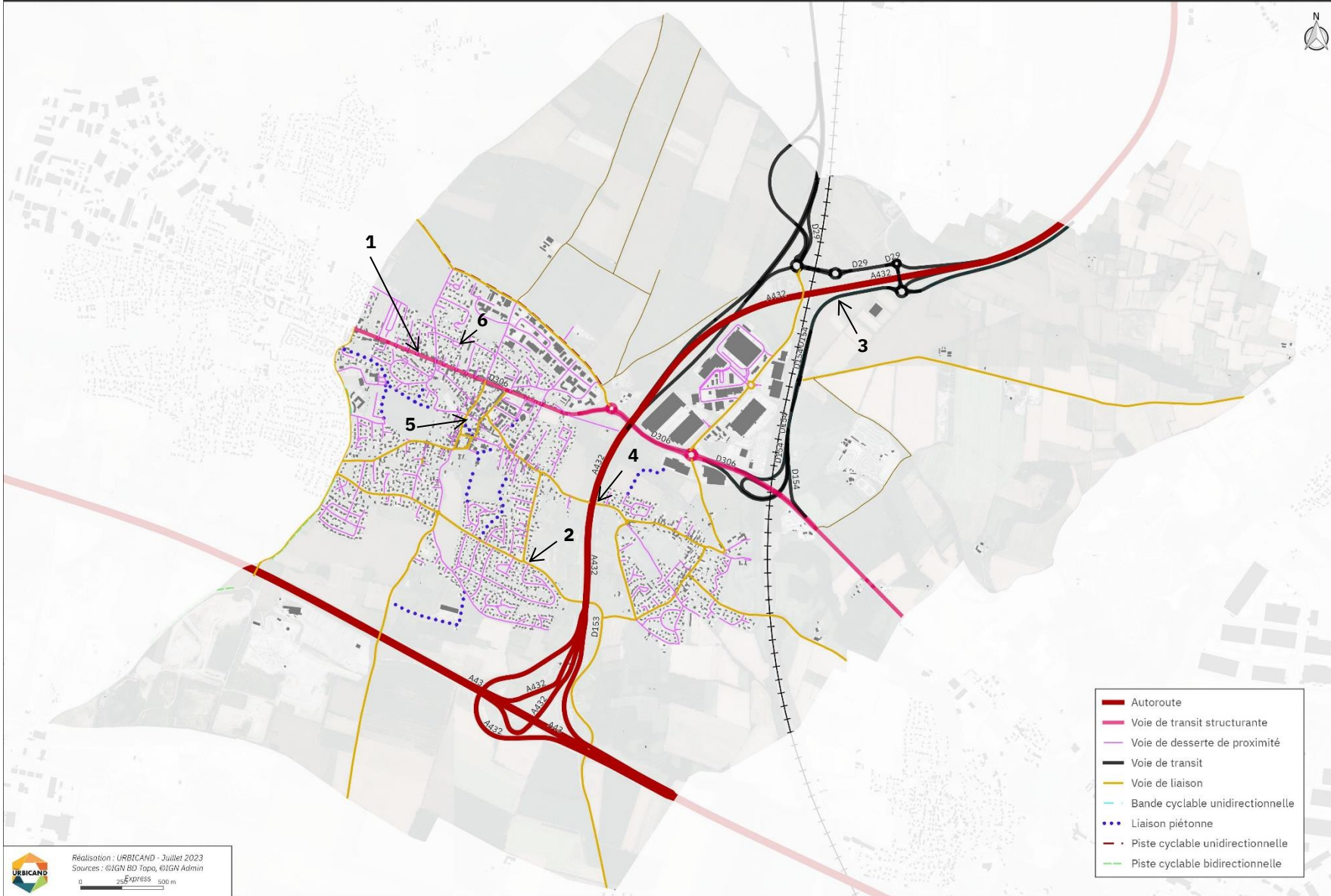
*Les avenues des Catelines et du Maréchal Juin*

*Source : Google Street View – Avril 2022*

- **les liaisons cyclables** sont fragmentées et généralement faiblement aménagées. Elles ne permettent pas des liaisons aisées entre les différentes parties de la ville et avec les communes voisines :
  - seule une partie des voies de transit (RD 154 et RD 29) disposent de bandes cyclables unidirectionnelles. Toutefois, la faiblesse des aménagements, une simple bande peinte le long de la chaussée roulante, et la proximité de flux de transit conséquents ne permettent pas de liaisons cyclables dans de bonnes conditions en direction de Colombier-Saugnieu ;
  - à l'intérieur de l'espace urbanisé, on n'observe pas de maillage structuré de liaisons douces. Néanmoins, certains cheminements existants permettent des connexions très utiles entre différents secteurs de la commune, notamment :
    - les grosses infrastructures qui ceinturent la ville forment des obstacles pour les modes doux : rupture fonctionnelle liée au resserrement de la voirie au moment du franchissement de la grosse infrastructure, mais également rupture visuelle et paysagère qui n'incite pas à la déambulation ;
    - le hameau de Poulieu n'est relié par aucun cheminement doux au reste de la ville.

- **les liaisons piétonnes** souffrent de nombreuses contraintes mais des cheminements qualitatifs existent sur la commune :
  - le faible traitement qualitatif des voies et leur étirement lié à l'étalement urbain créent des conditions de cheminement peu confortables et instaurent l'usage de la voiture même pour les liaisons courtes.
  - certains cheminements permettent toutefois des connexions très utiles entre différents secteurs de la commune, notamment :
    - la Promenade de la Vanoise, qui, en prolongeant la rue de l'Égalité permet d'accéder facilement aux principaux équipements publics (collège, piscine...) depuis le centre-historique ;
    - la Promenade de l'Esterel et le cheminement doux en prolongement de la rue du Lavandou qui permettent aux habitants des quartiers pavillonnaires situés à l'est de la rue du château d'Eau de rejoindre facilement le centre-historique à pied ;
  - la zone agricole offre des possibilités de promenades et de déambulations, d'autant plus qu'elle a conservé une trame de boisements et de haies qui offrent au promeneur un paysage agricole. Toutefois, ces cheminements se heurtent aux grosses infrastructures qui constituent une véritable coupure à l'échelle du piéton.

# La trame viaire





Une voie de transit et de liaison structurante au profil routier et qui souffre d'un déficit d'aménagement  
Source : Google Street View – Février 2023



Carrefour entre la rue Victor Broizat et la Route d'Heyrieux, deux voies de liaisons majeures de la commune qui supportent un trafic important (notamment des engins agricoles)  
Source : Google Street View – Février 2023



Une partie des voies de transit bénéficient de bandes cyclables permettant des déplacements doux à plus large échelle. Ici, la RD 154 en direction de Colombier-Saugnieu  
Source : Google Street View – Février 2023



Passage sous l'autoroute de la rue Ferdinand Broizat  
Source : Google Street View – Décembre 2022



Une des voies de liaison principales au sein du village, raccordement entre la RD306 et la rue Marcel Baconier  
Source : Google Street View – Février 2021

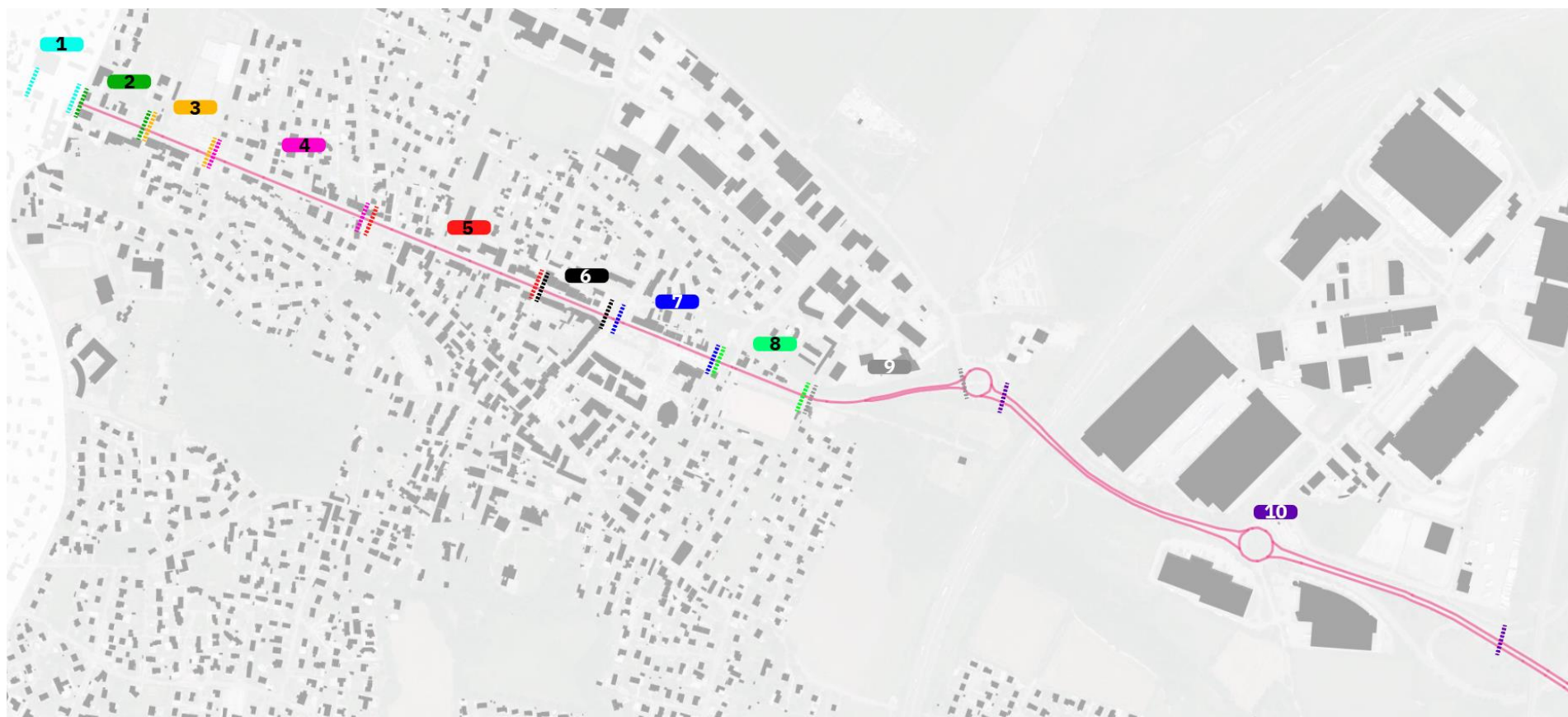


Une des nombreuses voies de desserte de proximité en impasse – Rue des Bruyères  
Source : Google Street View – Décembre 2020

## 7. ENTREES DE VILLE ET TRAVERSÉES URBAINES : UNE SITUATION DE CONTINUUM URBAIN RENFORCÉE PAR UN FAIBLE TRAITEMENT QUALITATIF DES VOIES PRINCIPALES

### 7.1 La RD 306 : l'artère routière

En parcourant la RD 306 depuis Saint-Bonnet de Mure, 10 principales séquences urbaines se dégagent :





### Séquence 1 :

- Depuis Saint-Bonnet de Mure, un environnement commercial majoritaire.
- Un aménagement routier de la RD que l'on retrouvera au fil de chaque séquence.
- Des espaces piétons marginaux (stationnement linéaire et faible largeur de trottoir).

### Séquence 2 :

- Une entrée de ville peu remarquée en raison d'une continuité urbaine entre Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure.
- Une faible densité bâtie dans cette séquence, une absence de front urbain. Des maisons de faubourg historiques majoritaires.
- Un tissu d'établissement commerciaux implanté sur le côté droit de la RD : faible intégration paysagère, saturation des espaces par l'automobile eu égard à la nature des équipements (garage automobile, station-service).
- Des espaces piétons marginaux (stationnement linéaire et faible largeur de trottoir).

### Séquence 3 :

- Une séquence marquée par un fort renouvellement urbain.
- Composition d'un nouveau front bâti avec la présence d'immeubles en R+2 de part et d'autre de la voie. Une hauteur adaptée qui ne crée pas de rupture d'échelle avec l'environnement immédiat.
- La présence d'une station-service sur la gauche de la RD qui rompt le front bâti et brouille la lecture de l'espace.
- Des espaces piétons qui restent marginaux (stationnement linéaire et faible largeur de trottoir).

### Séquence 4 :

- Le front bâti se morcelle. Des implantations variables selon les côtés de la rue.
- Le bâti historique est exclusif dans cette séquence (petites maisons de faubourg et parfois de gros volumes bâtis implantés en léger retrait). Des constructions parfois dégradées qui nuisent à la qualité urbaine.
- Des espaces piétons qui restent marginaux (stationnement linéaire et faible largeur de trottoir).

### Séquence 5 :

- On retrouve un tissu bâti historique parfois assez lâche avec une majorité de maisons de faubourg dont certaines implantées sur de grandes parcelles. Le front bâti est surtout constitué par les clôtures implantées à l'alignement de la RD.
- De part et d'autre de la RD, un seul « face-à-face » entre un petit collectif récemment édifié et des maisons historiques.
- Un sous-secteur qui mutera significativement dans les prochaines années (récent permis de construire pour plusieurs immeubles collectifs en lieu et place de maisons de faubourg dégradées)
- Des espaces piétons qui restent marginaux (stationnement linéaire et faible largeur de trottoir).

### **Séquence 6 :**

- Une séquence marquée par un fort renouvellement urbain.
- Un front bâti structurant avec des immeubles en R+2 – R+3 de part et d'autre de la RD. Une impression de réellement entrer dans le cœur de ville.
- Une présence commerciale importante dans les RDC d'immeubles voire de maisons de faubourg.
- Une présence ponctuelle de petites maisons de faubourg dans l'alignement bâti qui induit des alternances de hauteurs.
- Des espaces piétons plus généreux.

### **Séquence 7 :**

- Le nouveau cœur urbain de Saint-Laurent-de-Mure (en fin de travaux). Poursuite/renforcement du front bâti de la séquence 6.
- Des immeubles urbains majoritaires qui composent un nouveau quartier.
- Une présence encore visible des maisons de faubourg.
- Une place du piéton largement revalorisée.
- Des aménagements urbains pour pacifier les déplacements automobiles.
- Une présence du végétal plus importante.

### **Séquence 8 (secteur d'entrée de ville par l'Est) :**

- Une densité bâtie nettement plus faible et une absence de front bâti continu.
- Les déplacements piétons restent possibles avec la présence des trottoirs.
- Le végétal vient toujours en accompagnement du parcours (linéaires d'arbres de part et d'autre de la chaussée). Il contribue à qualifier la voie.

### **Séquence 9 :**

- La RD 306 reprend un profil davantage routier avec disparition ponctuelle des trottoirs au profit de simples accotements. La circulation piétonne est découragée.
- Les abords de la voie sont végétalisés et contribuent notamment à masquer les vues sur la zone artisanale.
- Aux abords du rond-point, on perçoit l'A 432 qui bloque les vues.

### **Séquence 10 :**

- La RD est toujours généreusement végétalisée.
- Des bandes cyclables peu larges sont tracées sur cette section et assurent une liaison faiblement sécurisée jusqu'à la zone d'activité des Marches du Rhône.
- Ici, le parcours est rythmé par les alignements d'arbres et la vue des imposants bâtiments d'activités partiellement masqués par ces derniers.

1



2



3



4



5



6



7



8



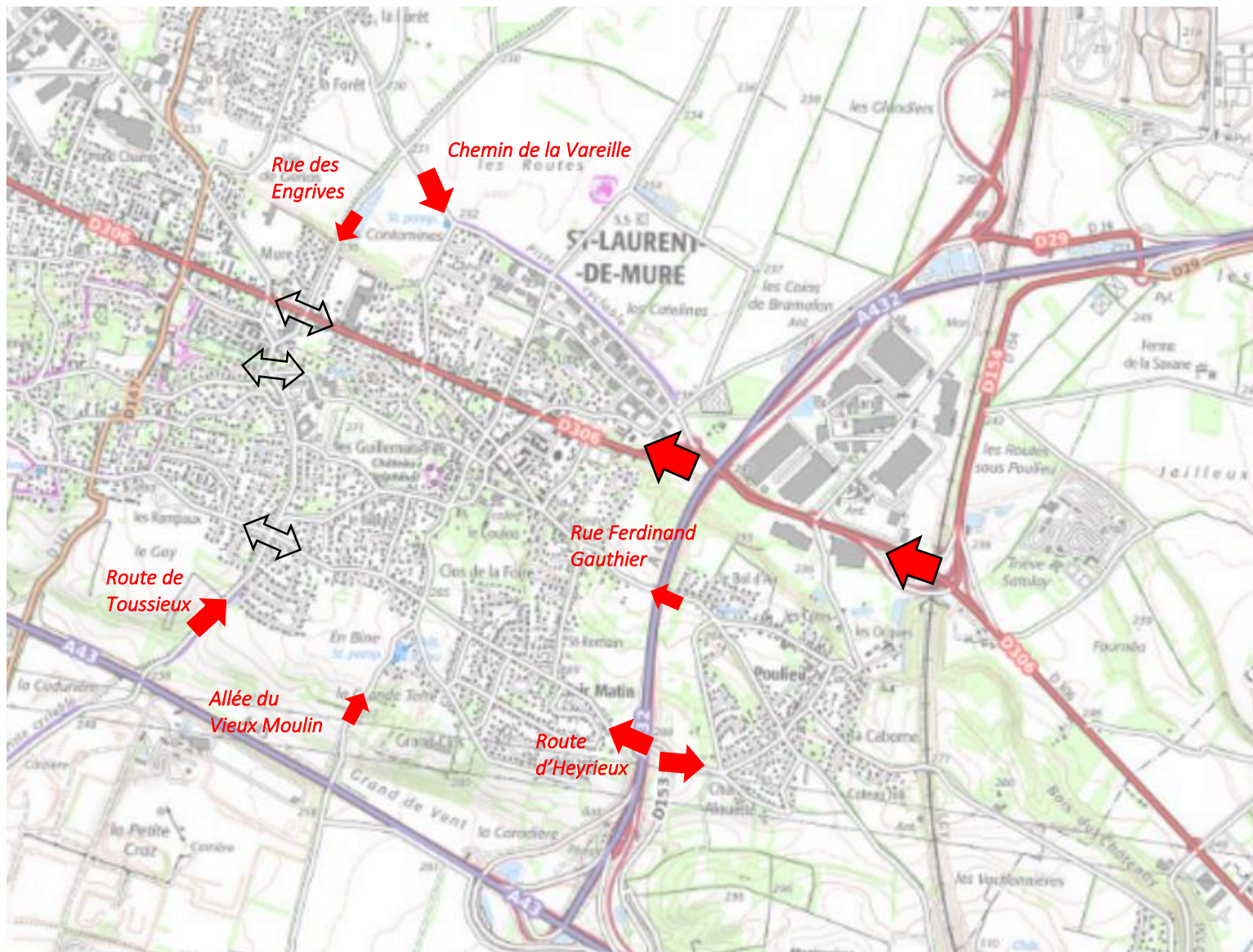
9







10



## 7.2 Les entrées de ville secondaires : des rues résidentielles peu propices au développement des modes doux



-  Entrée principale
-  Entrée secondaire
-  Entrée « rurale »
-  Principales « accroches » urbaines avec Saint-Bonnet de Mure



### ➤ **Un nombre d'entrées de ville limité**

- Une continuité urbaine entre Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure :
  - Le développement pavillonnaire intense à Saint-Laurent-de-Mure et à Saint-Bonnet-de-Mure a induit un phénomène de conurbation (des quartiers qui se rejoignent et forment un ensemble urbain continu). On parle de « pôle murois ».
  - Dans les secteurs pavillonnaires à l'interface avec Saint-Bonnet-de-Mure, il est donc difficile de savoir à quel moment nous passons d'une ville à l'autre, d'autant qu'aucun aménagement spécifique des entrées de ville au niveau de la rue Victor Broizat et du carrefour entre la route de Toussieu et la rue Marcel Baconnier ne nous permet d'appréhender le changement de localité.
- Une ville reliée à sa campagne au nord par des chemins d'exploitation : les voies qui sillonnent l'espace agricole au Nord du village n'ont pas de fonction de liaison avec les communes voisines. Elles se limitent à une desserte des espaces agricoles.
- L'aéroport Saint-Exupéry, les autoroutes et les voies ferrées forment des obstacles aux liaisons qui limitent les possibilités d'accès à la commune.

### ➤ **Analyse des entrées de ville secondaires**

L'étalement urbain de Saint-Laurent-de-Mure a profondément modifié la perception des entrées de ville. Celles-ci sont désormais marquées par un habitat pavillonnaire en rupture avec le paysage agricole de la commune. A l'exception de la RD 306, les voies d'accès sont des routes rurales qui ont vu leur fréquentation considérablement augmenté. Dans ce contexte, des actions de requalification des voies et du paysage urbain ou rural sont nécessaires à l'adaptation de ces voies à l'évolution de leur environnement et des usages.

#### ○ **Route d'Heyrieux / rue Victor Broizat**

- La route d'Heyrieux est la voie de liaison est-ouest majeure pour les quartiers pavillonnaires situés au sud de la commune. Elle se prolonge dans la ville par la rue Victor Broizat et à Saint-Bonnet-de-Mure par l'avenue du Gay.
- La perception de l'entrée de ville est très liée à la coupure formée par l'A 432. Cette dernière forme un obstacle qui coupe la ville du hameau de Poulieu. Cet effet de coupure est accentué par l'absence d'aménagements modes doux.
- La rue Victor Broizat supporte un trafic de transit important. Cette situation, combinée à un profil des voies routier avec des trottoirs très étroit à certains endroits, rend les connexions piétonnes et cyclables entre Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure peu évidentes.



*Perception de l'entrée de ville depuis le franchissement de l'autoroute  
Source : Google Street View – Décembre 2022*



*Entrée à Saint-Laurent-de-Mure par la rue Victor Broizat.  
Source : Google Street View – Avril 2023*

- **Route de Toussieu**

- La route de Toussieu est une voie de liaison importante en direction des communes situées au Sud de l'autoroute A43, et au-delà en direction de la grande zone industrielle située à cheval entre les communes de Vénissieux, Corbas et Saint-Priest. Elle est confortée par la présence d'une piste cyclable. Cette dernière a toutefois un linéaire réduit qui en limite l'intérêt.
- L'entrée de village présente un caractère rural globalement qualitatif. L'environnement boisé en fait une entrée plutôt discrète dans la ville de Saint-Laurent-de-Mure, les premières habitations n'apparaissant que tardivement.

- **Chemin de la Vareille**

- Le chemin de la Vareille est la principale voie d'accès à Saint-Laurent-de-Mure par le Nord. Il peut accueillir une circulation automobile relativement importante en raison des concentrations urbaines proches.
- Le chemin de la Vareille forme une entrée de ville particulièrement qualitative. Les linéaires de haies qui le longent valorisent le parcours au sein d'un paysage agricole bénéficiant d'une trame boisée étoffée. Un aménagement pour les modes doux tout le long du chemin valorise la diversification des usages. Les linéaires boisés masquent les limites urbaines de Saint-Laurent-de-Mure. L'entrée de ville n'est donc perceptible qu'aux abords immédiats des habitations.

- **Les entrées de ville « rurales » : rues Ferdinand Gauthier, allée du Vieux Moulin, rue des Engrives**

- Ces voies d'accès au village ont une fonction de liaison limitée. Elles sont pour cette raison globalement peu fréquentées.
- Ces voies se caractérisent par un caractère rural. L'environnement boisé caractéristique de la campagne de Saint-Laurent-de-Mure et le trafic routier réduit en font des entrées de ville plutôt discrètes.



Route de Toussieu  
Source : Google Street View – Février 2021



Chemin de la Vareille  
Source : Google Street View – Février 2023



Allée du Vieux Moulin  
Source : Google Street View – Avril 2022



Rue Ferdinand Gauthier  
Source : Google Street View – Décembre 2022

## 8. DES PLACES ET ESPACES COLLECTIFS DE QUALITÉ TRÈS VARIABLE

### 8.1 Un traitement inégal des places et espaces collectifs dans le centre-ancien

#### ➤ Un réaménagement qualitatif de l'esplanade de l'hôtel de ville

- Un traitement du sol en béton bouchardé, qui confère à cet espace une bonne clarté (et limite l'absorption de chaleur).
- Un plateau ralentisseur combiné à un rétrécissement des voies qui fait ralentir véhicules et facilite les déplacements des piétons et vélos.
- La présence de bancs, implantés à proximité directe d'arbustes, qui invite à la « pause ».

#### ➤ Le square du 11 novembre 1918, l'espace arboré

- Le square du 11 novembre 1918, densément végétalisé (présence d'une dizaine d'arbres de haute tige), accueille trois bancs. Ce peut être un lieu de pause et de rencontre agréable en été grâce à l'ombre générée par les arbres.



*Des espaces collectifs aménagés de façon qualitative devant l'hôtel de ville  
Source : Google Street View – Avril 2022*



*Square du 11 novembre 1918  
Source : Google Street View – Mai 2022*

➤ **Secteur des écoles**

- Une voie de desserte en impasse avec une raquette de retournement légèrement surélevée et bénéficiant d'un revêtement spécifique incitant les automobilistes à manœuvrer avec prudence. Cette voie est prolongée par une large promenade piétonne permettant une déambulation sécurisée des enfants.
- La promenade pourrait être équipée de bancs afin de renforcer son appropriation par les usagers.



*Le « secteur des écoles » piétonnisé  
Source : Urbicand – Juin 2023*

## 8.2 Des espaces collectifs extérieurs dans les quartiers pavillonnaires en général peu qualifiés

### ➤ Des espaces souvent surdimensionnés et difficilement appropriables

- Les quartiers pavillonnaires aménagés à partir des années 60, et même ceux plus récents, fonctionne très souvent selon une logique fonctionnelle :
  - des rues réduites la plupart du temps à une fonction de desserte véhicule, se traduisant par une faible largeur de trottoir et/ou un aménagement n'invitant pas à la déambulation. Dans certains quartiers le gabarit des voies est surdimensionné avec une grande largeur de chaussée, couplée parfois à des espaces de stationnement généreux.
  - lorsqu'ils existent, les espaces verts semblent avoir été aménagés pour « combler des vides ». Ils sont rarement arborés et/ou équipés comme de véritables espaces collectifs (bancs, corbeilles ...)



Des espaces collectifs surdimensionnés avenue Jean Mermoz et rue du Grand Clos  
Source : Urbicand – Juin 2023

➤ **Le quartier « Grandeur Nature », une opération très récente qui a accordé une certaine attention au traitement des voies et espaces publics**

- La voie de desserte bidirectionnelle dispose d'une largeur de chaussée correctement calibrée (avec présence d'un plateau ralentisseur) incitant à la réduction des vitesses automobile. Il est toutefois regrettable que les trottoirs soient si peu larges. Naturellement, les piétons sont tentés de déambuler sur la chaussée, ce qui, compte tenu, du faible trafic sur cette voie de desserte, peut être envisageable.
- Une contre-allée piétonne et bordée de noues est aménagée parallèlement à la voie de desserte. Équipée de quelques bancs, et insérée à l'écart du trafic routier, cette promenade est un espace agréable qui offre toutefois de nombreuses vues sur les jardins des maisons en bande (problématique d'intimité « menacée »).
- Un vaste parking souterrain libère une grande partie des voies est espaces publics de la présence des véhicules permettant, ainsi, d'aérer le quartier.



*Quartier « Grandeur Nature »  
Source : Urbicand – Juin 2023*

# LES TISSUS BÂTIS ET FORMES URBAINES



La typo-morphologie des tissus bâtis différencie les types de formes urbaines constitutives de la ville. Cette approche est basée sur la reconnaissance des formes urbaines existantes, complétées par les fonctions existantes ou souhaitées dans les quartiers. Une grille d'analyse, répertoriant les caractéristiques du tissu urbain, a été élaborée afin de définir les typologies de tissu.

Les principaux critères de discrimination ayant permis de catégoriser les différents types de tissus urbains sont :

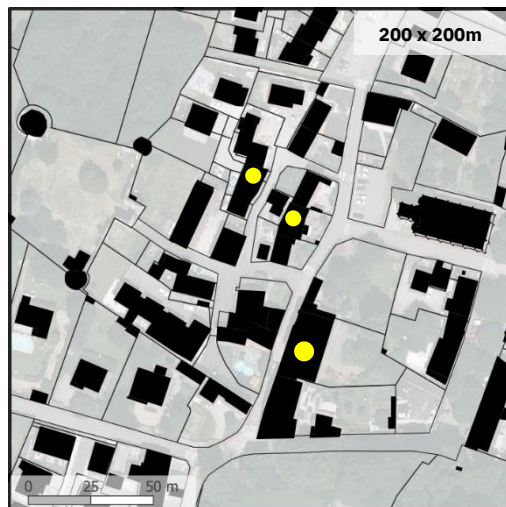
- Le rapport à l'espace public ;
- Les caractéristiques du parcellaire (taille, forme) ;
- Les caractéristiques des bâtiments (implantation par rapport aux emprises publiques/aux voies et aux voisins, emprise au sol/hauteur, densité du bâti...) ;
- La vocation (monofonctionnelle ou mixte).

La liste des tissus urbains et formes urbaines présentée ci-dessous n'est pas exhaustive mais expose ceux qui concentrent davantage d'enjeux au regard des objectifs d'un PLU.

## 1. LE BÂTI ANCIEN MIXTE (AVANT 1945)

*Environ 310 logements*

*Environ 10 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des parcelles généralement peu larges et imbriquées les unes aux autres. Elles peuvent accueillir des usages mixtes : habitat et activité agricole.
- Des constructions majoritairement à 2 niveaux (R+1) accolées.
- Des constructions généralement implantées à l'alignement de rues étroites ou en retrait mais avec mur de clôture à l'alignement.
- Un tissu bâti parfois profondément remanié au fil des décennies avec notamment l'implantation de pavillons dans le centre historique qui brouille la lecture du tissu bâti et des espaces publics (rues parkings)

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

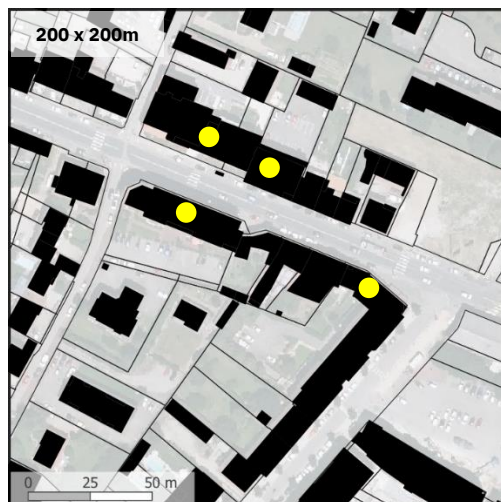
- Démolition/reconstruction de bâtiments inadaptés ou de trop faible valeur d'usage.
- Transformation des anciennes granges inutilisées en logement en veillant à ne pas dénaturer l'aspect des constructions.
- Enjeu de rénovation de certaines maisons anciennes.
- Possibilité de division des volumes bâtis importants en plusieurs logements.
- Encadrer l'implantation de nouvelles constructions en diffus dans ce tissu afin de ne pas le dénaturer



## 2. LES IMMEUBLES URBAINS

*Environ 350 logements*

*Moins de 10 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des ensembles immobiliers des années 1980 à 2020 implantés le long ou à proximité de la RD 306 qui contribuent à structurer les espaces urbains, notamment par leur mode d'implantation (proche des voies ou à l'alignement).
- Des bâtiments à 3 ou 4 niveaux (R+2 ou R+3).
- Des modèles architecturaux variés selon les équipements de constructions (loggias généralisées dans les immeubles construits récemment). Un petit immeuble urbain historique présent au 123 avenue Jean Moulin.
- Des commerces généralement implantés au RDC des bâtiments situés dans le centre-bourg.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

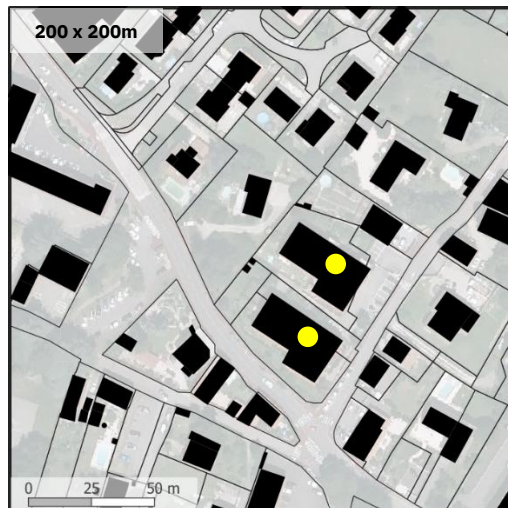
- Pour les bâtiments plus anciens (années 1960 à 1980), des enjeux de rénovation énergétique et/ou de requalification de certains locaux commerciaux.



### 3. LES RÉSIDENCES ET « PETITS COLLECTIFS »

*Environ 240 logements*

*Environ 10 logements vacants depuis plus de 2 ans*



#### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des opérations généralement récentes qui s'affranchissent de la trame viaire à laquelle elle se rattachent.
- Des ensembles bâtis qui fonctionnent dans une relative autonomie : stationnement intégré dans l'opération, accès aux habitations via une circulation interne à l'opération.
- Des bâtiments de 2 à 3 niveaux (R+1 à R+2) implantés dans des tissus divers : centre historique, à proximité de lotissements pavillonnaires.

#### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Bâtiments peu susceptibles d'évolutions lourdes.
- Enjeu d'amélioration du traitement des espaces internes à certaines opérations (désimperméabilisation des surfaces de stationnement notamment).



## 4. L'HABITAT INTERMÉDIAIRE

### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Une opération livrée très récemment (quartier « Grandeur Nature »).
- Un modèle architectural entre « l'individuel » et le « collectif » :
  - des bâtiments de 2 niveaux (R+1) ;
  - des logements qui bénéficient tous d'un accès individualisé et d'un espace extérieur (jardin ou balcon)
- Des logements implantés le long d'une contre-allée piétonne. Environnement calme, piéton et arboré.



### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Un bâti qui optimise fortement l'occupation de l'espace et offre donc peu de possibilités d'évolution.

## 5. L'HABITAT INDIVIDUEL GROUPE

Environ 100 logements

Moins de 5 logements vacants depuis plus de 2 ans



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Une typologie large qui regroupe des opérations développées dans des contextes variées (petits logements sociaux individuels regroupés, pavillons accolés dans un tissu pavillonnaire arboré, maisons accolées « par grappe de deux », etc.) mais tous liées par une compacité bâtie.
- Une implantation des constructions variable selon le contexte :
  - en retrait de la voie, et en diagonale, pour les logements situés avenue des Houches ;
  - à l'alignement pour les maisons situées rue des Lumières ;
  - déconnectée de la trame viaire pour l'opération Promenade de l'Estérel ;
  - en retrait de la voie avec petite courette pour les logements situés rue des anciens combattants en Afrique du Nord.
- Des maisons à deux niveaux (R+1).
- La plupart des maisons disposent d'un jardin en fond de parcelle. Certaines disposent en plus d'un jardin de devant ou d'une courette opérant la transition entre la rue et l'espace domestique.
- Certaines opérations, peu qualitatives, n'offrent aucun espace privatif extérieur : promenade de l'Estérel, rue des anciens combattants en Afrique du Nord.

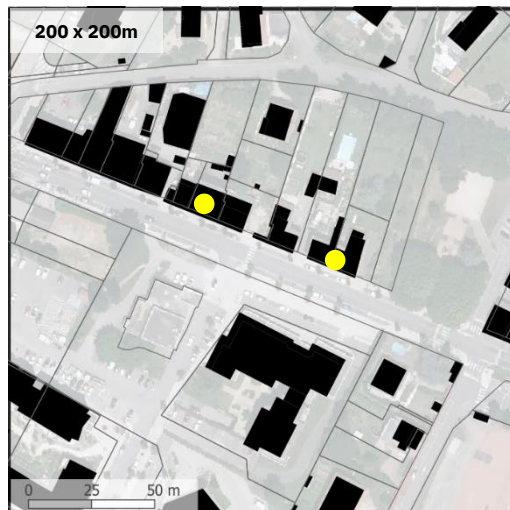
### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Un tissu bâti qui offre peu de possibilités de densifications.

## 6. LES MAISONS DE FAUBOURG

Environ 70 logements

Entre 5 et 10 logements vacants depuis plus de 2 ans



### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :

- Un tissu bâti présent essentiellement le long de la RD 306.
- Un tissu composé de maisons de plain-pied ou R+1. Ponctuellement, on trouve certaines maisons plus hautes en R+2.
- Des constructions généralement mitoyennes, implantées à l'alignement de la voie publique ou en léger retrait mais avec mur de clôture à l'alignement.
- Jardins ou cour en fond de parcelle.
- Des situations ponctuelles d'implantation perpendiculairement à la voie (pignon orienté sur la rue).
- Certains bâtiments accueillent une activité commerciale au RDC.
- Des maisons de largeurs variables :
  - 2 à 3 travées pour celles implantés sur un parcellaire peu large ;
  - 4 à 6 travées pour celles implantées sur une parcelle plus large.
- Un tissu urbain qui disparaît progressivement, remplacé par des immeubles urbains.

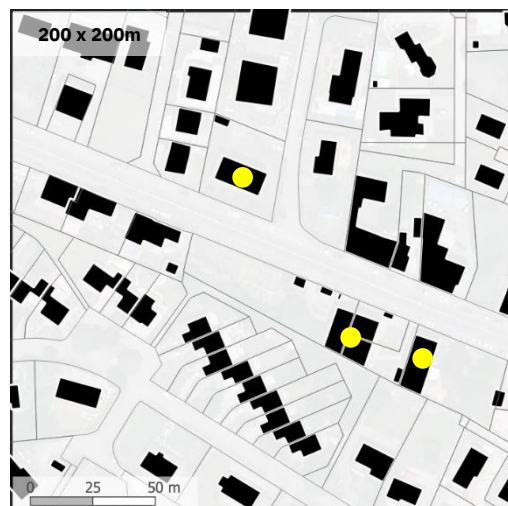
### LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :

- Enjeu de requalification de nombreuses maisons (ravalement de façade, rénovation énergétique...).
- Le long de la RD 306, Il est probable que la dynamique de démolition des maisons dégradées ou ne présentant pas d'intérêt architectural en vue d'édifier des immeubles urbains se poursuive. Cette dynamique est à encadrer.
- Ne pas dénaturer les caractéristiques architecturales de ce tissu bâti lors des rénovations.
- Préserver les maisons qui présentent des caractéristiques architecturales notables.

## 7. LES GROSSES MAISONS DE FAUBOURG

*Environ 20 logements*

*Environ 5 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Quelques rares bâtiments présents le long de la RD 306.
- Des maisons de grand volume en R+1 implantés en retrait de la voie sur des parcelles de superficie généreuse (900 m<sup>2</sup> minimum). Un mur de culture est édifié à l'alignement.
- Certaines maisons ont été divisées en plusieurs logements.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Des possibilités de divisions du bâti pour créer des logements supplémentaires. Attention toutefois aux capacités de stationnement.

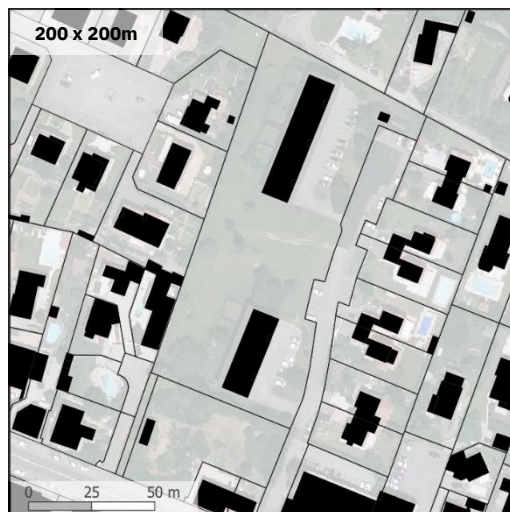




## 8. LES LOGEMENTS COLLECTIFS DE TYPE « GRANDS ENSEMBLES »

*Environ 50 logements*

*Environ 5 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des modèles architecturaux monolithiques.
- Des immeubles de 4 niveaux (R+3) implantés sur des vastes parcelles en large retrait de la voie.
- Une emprise au sol faible des bâtiments.
- Un environnement immédiat généralement dégradé ou peu qualifié.
- Les espaces extérieurs sont vastes et se composent de parkings, pelouses ou bosquets dont l'organisation et/ou la gestion limite l'appropriation par les habitants.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

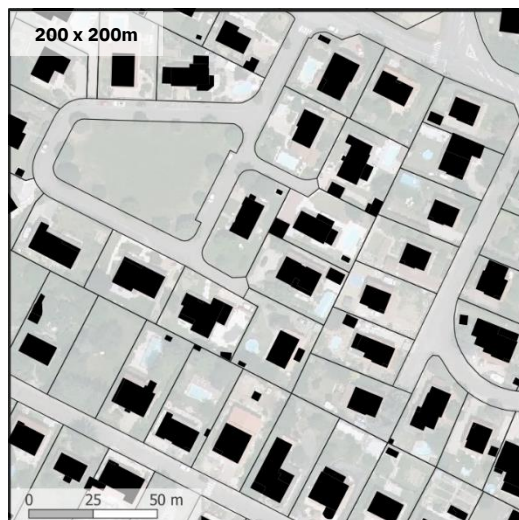
- Une implantation dans le tissu bâti qui peut permettre une évolution lourde de ce tissu bâti (démolition/reconstruction).
- En l'absence de reconfiguration complète du tissu, possibilité d'amélioration des logements : rénovation énergétique des immeubles, créations de balcons ...



## 9. LE LOTISSEMENT PAVILLONNAIRE

Environ 820 logements

Environ 5 logements vacants depuis plus de 2 ans



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des opérations planifiées d'une taille minimale de 15 lots.
- Un parcellaire régulier, distribué rationnellement.
- Des parcelles comprises généralement comprises entre 600 et 900 m<sup>2</sup>, certaines atteignant 1000 m<sup>2</sup>.
- Le pavillon est implanté au centre de la parcelle, en recul depuis toutes les limites séparatives au cœur de petits jardins privés, bordés de haies et parfois arborés. Des bâtiments annexes (abris, garages...), viennent progressivement compléter la construction en s'implantant sur les limites séparatives.
- Des pavillons aux caractéristiques variables selon les époques d'aménagement de quartiers et les lieux d'implantations :
  - les opérations des années 60 – 70 accueillent généralement des pavillons similaires sur le plan esthétique en R+1 construits sur sous-sol (semi) enterré ou des maisons R+1+combles avec les pièces de vie à l'étage, le rez-de-chaussée étant dévolu aux espaces fonctionnels (garage, etc.)
  - les quartiers pavillonnaires des années 80 à aujourd'hui présentent une plus grande variété architecturale avec des pavillons de plain-pied, de 1 ou 2 étages avec toitures 2 pans ou toiture terrasse. Cette variété des modèles, allant parfois de pair avec une hétérogénéité des couleurs de façades et de couvertures peut nuire à la cohérence visuelle des quartiers.
- Un réseau de voies fonctionnelles en général de faible qualité, surtout adapté aux déplacements automobiles (espaces publics largement minéralisés) et présentant peu de perméabilité (voies en impasse, pas de liaison piétonne). La plupart des voies et espaces publics ne sont pas végétalisés ou le sont de manière peu cohérente (arbres plantés sur le trottoir, espaces verts « fonctionnels » peu appropriables par les usagers ...)
- À noter toutefois que certains lotissements bénéficient d'un traitement paysager notable de certains espaces publics (notamment promenade de l'Esterel, avenue des Houches avec la présence d'arbres de grand développement sur l'espace public qui complètent les plantations sur les parcelles privées) et/ou d'un réseau viaire perméable.

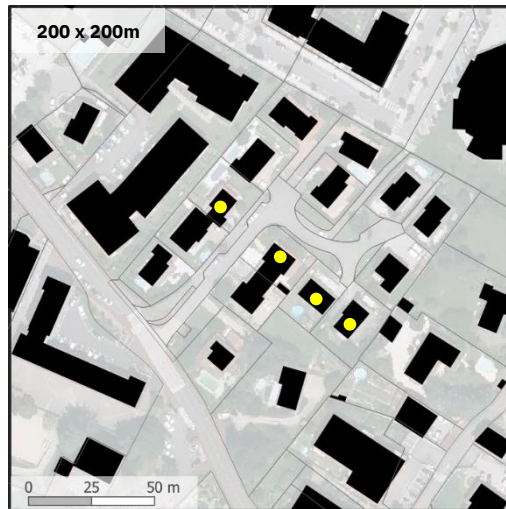
### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Pour le tissu pavillonnaire situé en zone D du PEB, faciliter la « densification » du tissu existant, lorsque cela est possible, de manière raisonnée et encadrée pour ne pas altérer le cadre de vie des habitants.
- Un caractère monofonctionnel à questionner au regard des besoins de services et d'équipements de proximité, d'une plus grande diversité des usages à favoriser le long des voies ou au niveau des espaces collectifs.

## 10. LE LOTISSEMENT PAVILLONNAIRE RESSERRÉ

*Environ 40 logements*

*Pas de logement vacant depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des opérations planifiées d'une taille de 8 à 15 lots.
- Un parcellaire régulier et compact.
- Des parcelles généralement comprises entre 300 et 500 m<sup>2</sup>
- Le pavillon est implanté en retrait de la voie de desserte. Selon les configurations parcellaires, il peut être implanté sur une limite séparative latérale au milieu de la parcelle généralement sur une limite séparative latérale.
- Des petits secteurs desservis par une voie en impasse de statut privé.

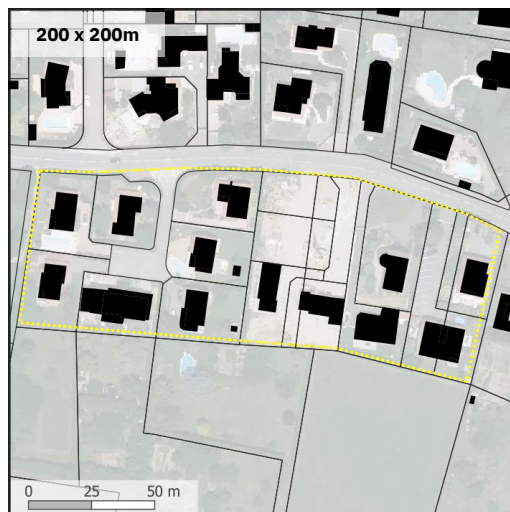
### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Un tissu bâti déjà dense qui offre peu de possibilités supplémentaires de densification notamment en raison d'une faible superficie des parcelles.

## 11. LA PETITE OPÉRATION PAVILLONNAIRE EN IMPASSE

*Environ 150 logements*

*Moins de 5 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des opérations de lotissement pavillonnaire de petite taille, de 3 à 6 logements qui émergent dans deux contextes distincts :
  - pour les opérations des années 1970-1980, aménagement en extension urbaine sur des terrains initialement non bâtis ;
  - pour les opérations après les années 2000, aménagement et division parcellaire après la démolition d'un bâti préexistant.
- Des micro secteurs qui fonctionnent en « autonomie » par rapport à l'environnement urbain immédiat. Une voie de desserte en impasse, le plus souvent de statut privé, dessert ces espaces. Celle-ci peut être fermée par un portail.
- Des opérations dont la densité varie selon la période d'aménagement :
  - les opérations des années 1970-1980 sont en général peu denses avec des parcelles entre 700 et 1000 m<sup>2</sup> environ ;
  - les opérations après les années 2010 sont bien plus denses avec des parcelles de 300 à 400 m<sup>2</sup> environ.
- Une implantation des pavillons en retrait de la voie de desserte, aménagée de façon fonctionnelle (peu d'appropriation possible par les habitants)

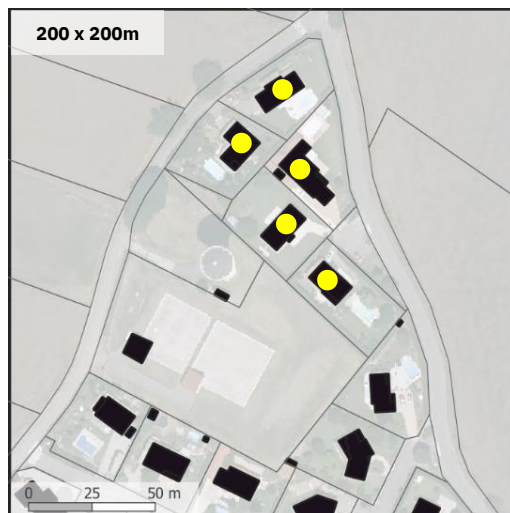
### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Un tissu bâti qui offre peu de possibilités de densifications pour deux raisons principales :
  - Soit les parcelles sont trop petites (opérations récentes) ;
  - Soit l'implantation des constructions au milieu de la parcelle et/ou le découpage parcellaire par rapport à la voie de desserte rend complexe la construction de nouveaux pavillons en densification douce (opérations plus anciennes).

## 12. LE PAVILLONNAIRE DIFFUS

*Environ 350 logements*

*Environ 5 logements vacants depuis plus de 2 ans*



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Constructions réalisées au coup par coup dans les zones urbaines et, ponctuellement, dans les zones agricoles et naturelles, sous forme de constructions isolées, parfois densifiées au fil du temps. Dans le centre historique, la présence de bâtiments pavillonnaires en diffus peut troubler la lecture du tissu bâti historique.
- Dans certains secteurs urbains, des logements individuels implantés en 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> rideau.
- Des constructions implantées au centre de la parcelle.
- Une grande hétérogénéité du bâti (maisons à toit plat, pavillon « traditionnel ») et du parcellaire (des parcelles généreuses pour les constructions diffuses avant 2000, et plus modestes pour les constructions édifiées après 2010).
- Pour les constructions récentes des matériaux ou coloris qui dénotent parfois et fragilisent leur intégration architecturale.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

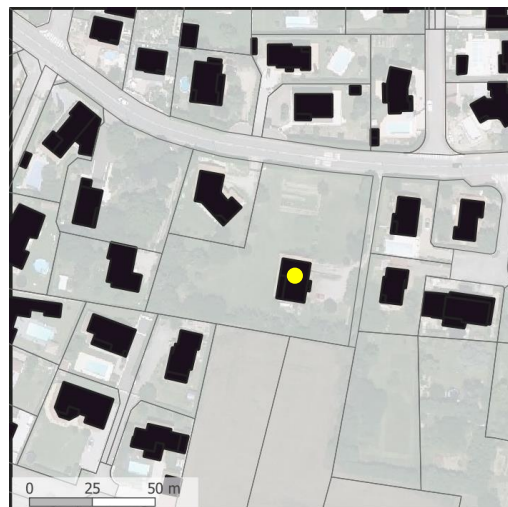
- Encadrer et réguler les mutations urbaines.
- Veiller aux capacités des voies et des stationnements.
- Donner une limite claire à l'espace urbain et traiter les interfaces avec les espaces agricoles et naturels.



### 13. LE PAVILLON SOLITAIRE

Environ 70 logements

Moins de 5 logements vacants depuis plus de 2 ans



#### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

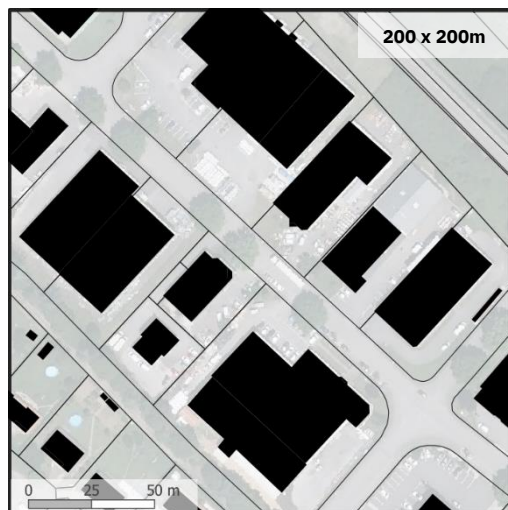
- Des pavillons construits sur une grande parcelle (de 1500 m<sup>2</sup> minimum mais souvent de 2000 à 5000 m<sup>2</sup>) généralement en diffus, plus rarement dans le cadre d'un aménagement planifié.
- Des constructions généralement insérées dans la trame urbaine mais une impression « d'autonomie » compte tenu de la superficie importante de la parcelle et de leur recul significatif par rapport à la voie.

#### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Selon la localisation des terrains par rapport aux zones du PEB, le potentiel de densification / mutabilité de ce tissu peut être plus ou moins important :
  - densification pavillonnaire sur les grands tènements localisés en zone C du PEB ayant fait l'objet d'une division foncière avant 2005 ;
  - possibilité de démolition-reconstruction sur les parcelles en zone D ou non affectées par le PEB pour des constructions d'immeubles.



## 14. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ARTISANALES ET TERTIAIRES



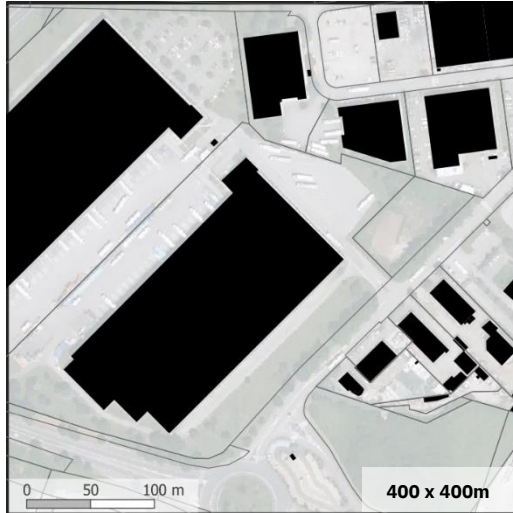
### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

- Des parcelles économiques de tailles variables (entre 1500 et 6000 m<sup>2</sup>) permettant d'accueillir différents types d'activités économiques.
- Un tissu bâti bien connecté avec son environnement immédiat (trame viaire perméable).
- Une implantation des constructions en retrait variable de la voie qui répond à la logique de visibilité de l'entreprise ou de l'enseigne depuis les axes de circulation qui entourent et structurent la zone, ainsi que par les nécessités en matière de gestion des flux (camion, marchandises, consommateurs).
- Une qualité architecturale des bâtiments généralement pauvre et une intégration paysagère souvent lacunaire.
- Des espaces extérieurs caractérisés par un haut niveau d'imperméabilisation. Une organisation de l'espace qui répond à une logique strictement économique ou de fonctionnalité. Les espaces extérieurs sont organisés selon la fonction des bâtiments : aire de manœuvre des véhicules, zones de stockage à l'air libre, parkings, etc.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- Des besoins d'accès, de stationnement et de desserte particuliers.
- Un besoin d'évolutivité potentiellement important mais peu prévisible dans sa nature et sa temporalité.
- Enjeu de désimperméabilisation de certains espaces (espaces de stationnement, cheminements).
- Pour l'activité artisanale, la possibilité ou non d'adjoindre un logement à l'entreprise peut s'avérer un enjeu prégnant.

## 15. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOGISTIQUES



### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :

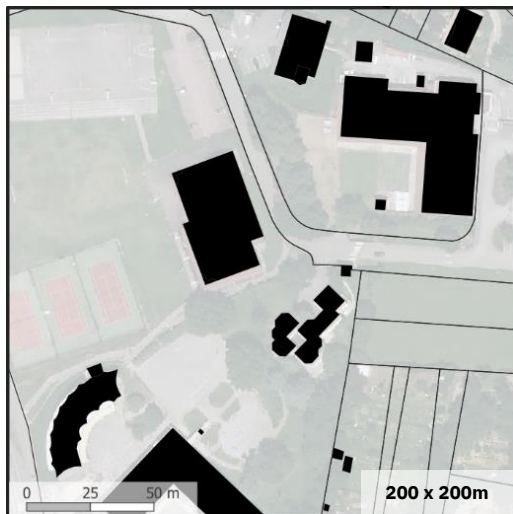
- Un tissu urbain économique spécialisé dans la logistique avec quelques autres activités (hôtels, un magasin de meuble...).
- Un tissu bâti éloigné de la trame urbaine, positionné proche des voies de communication majeures (diffuseur autoroutier, routes départementales).
- Pour les activités logistiques, des volumes bâtis très imposants et des parcelles comprises entre 5 et 8 ha.
- Une implantation des constructions en retrait variable de la voie qui répond à la logique de visibilité de l'entreprise ou de l'enseigne depuis les axes de circulation qui entourent et structurent la zone, ainsi que par les nécessités en matière de gestion des flux (camion, marchandises, consommateurs).
- Une qualité architecturale des bâtiments généralement pauvre et une intégration paysagère souvent lacunaire.
- Des espaces extérieurs privatifs caractérisés par un haut niveau d'imperméabilisation. Une organisation de l'espace qui répond à une logique strictement économique ou de fonctionnalité. Les espaces extérieurs sont organisés selon la fonction des bâtiments : aire de manœuvre des véhicules, zones de stockage à l'air libre, parkings, etc.
- Des voies publiques répondent à une logique fonctionnelle mais qui bénéficient quand même d'un traitement paysager (alignements d'arbres).

### LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :

- Des besoins d'accès, de stationnement et de desserte particuliers.
- Enjeux de revalorisation de certains fonciers avec des possibilités de construire sur l'existant, de mutualiser les locaux voire d'envisager la reconversion de certains bâtiments.
- Enjeu de désimperméabilisation de certains espaces (espaces de stationnement, cheminements).



## 16. LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS COLLECTIFS



### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

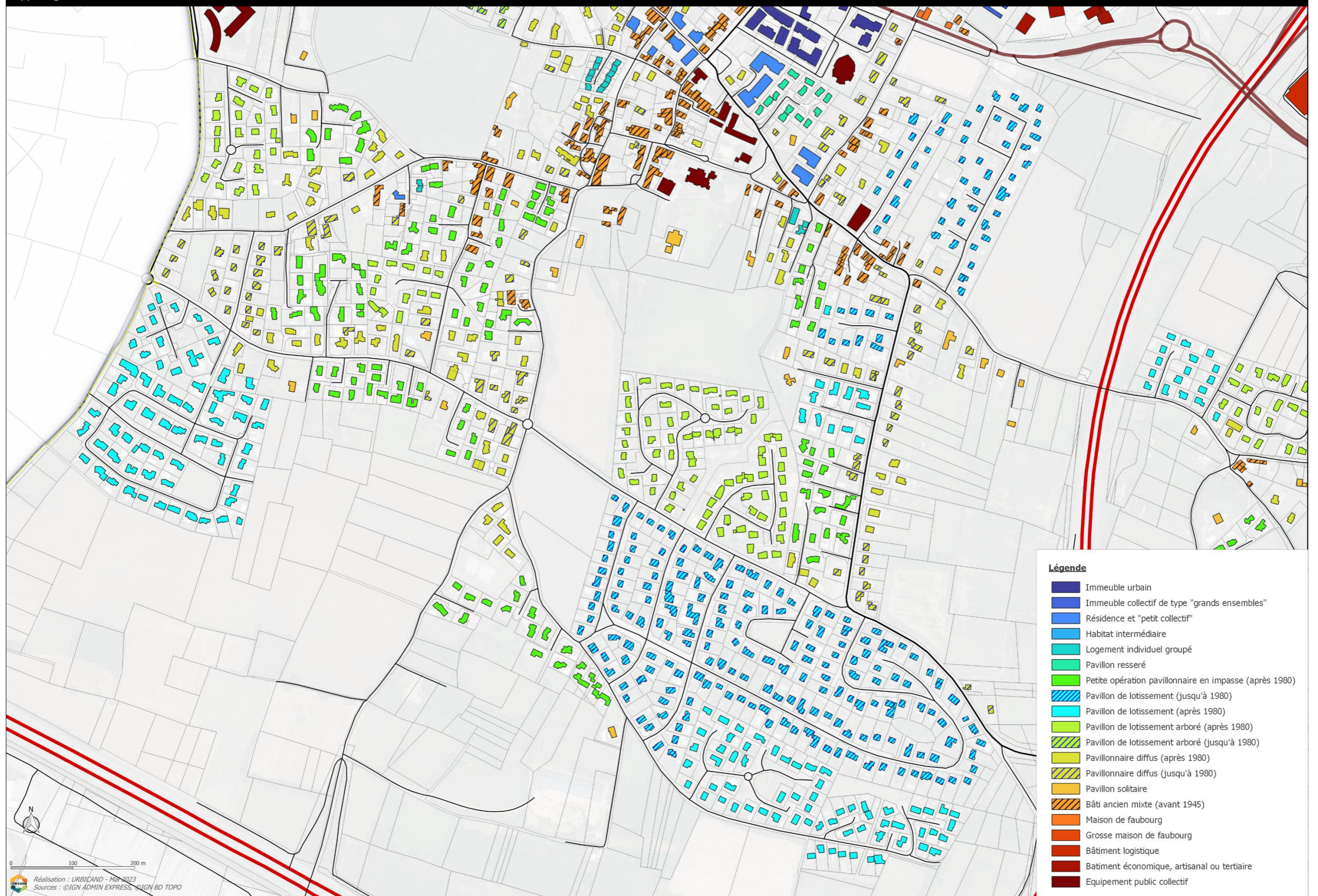
- Une maîtrise publique forte et une mutabilité ultérieure faible.
- Une architecture fréquemment « exceptionnelle », des volumes bâtis, souvent importants, adaptés à la fonction du bâtiment.
- Des parcelles de grandes dimensions.
- Des besoins de stationnements, de liens avec les différents secteurs de la commune ou avec les communes voisines forts.
- Une quasi absence de mixité fonctionnelle dans ces tissus.

### **LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TISSU BÂTI :**

- En cas de modification ou d'ajout de construction, veiller à l'intégration dans l'environnement bâti immédiat.
- Enjeu de désimperméabilisation de certains espaces (espaces de stationnement, cheminements).
- Assurer l'accessibilité, le stationnement et la sécurisation (clôture).





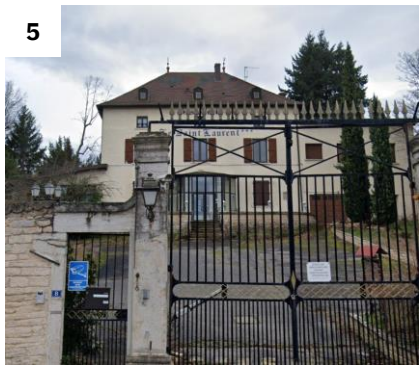




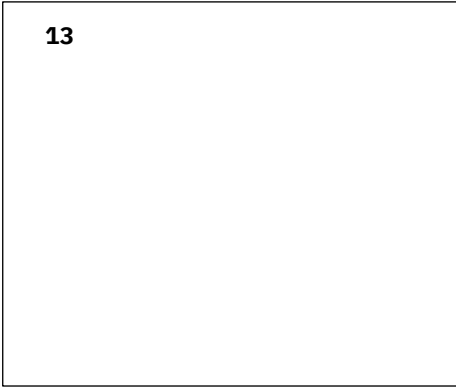
# LE PATRIMOINE

## 1. Les monuments historiques et les bâtiments d'intérêt patrimonial

- Aucun monument historique n'est recensé à Saint-Laurent-de-Mure.
- En revanche, la commune accueille un certain nombre de bâtiments remarquables d'un point de vue architectural, urbain et/ou historique qui bénéficient actuellement d'une protection au titre du PLU actuellement en vigueur :
  - la « maison du docteur » sis 1 avenue Jean Moulin (1) ;
  - une maison de faubourg des années 1930 sis 65 avenue Jean Moulin (2) ;
  - une maison de faubourg des années 1930 sis 71 avenue Jean Moulin (3) ;
  - une maison de village sis 9 rue du puits (4) ;
  - l'hostellerie Saint-Laurent sis 8 rue de la Croix Blanche (5) ;
  - l'ancienne magnanerie, sis 2 rue de l'égalité (6) ;
  - une maison de village avec cour et jardin sis 30 rue de la Croix Blanche (7) ;
  - une maison de maître du 19<sup>ème</sup> siècle sis 10 rue Marcel Bacconier (8) ;
  - une maison de village sise 22 avenue de la mairie (9) ;
  - une maison bourgeoise sis 30 rue Ferdinand Gauthier (10) qui a fait l'objet d'une récente rénovation extérieure s'écartant des prescriptions édictées par le PLU ;
  - le prieuré de Poulieu, sis rue de la Chapelle (11) ;
  - une maison bourgeoise sise 75 rue Ferdinand Gauthier (12) ;
  - une ferme du 19<sup>ème</sup> siècle sise 9 rue du Docteur Vacher (13).
- D'autres bâtiments non repérés par le PLU méritent d'être mentionnés :
  - L'hôtel de ville, sis 2 route d'Heyrieux (14) ;
  - l'église du 19<sup>ème</sup> siècle, sise rue de l'Église (15) ;
  - la bâtisse du Bois du Baron, vaste demeure de deux étages, qui accueille actuellement des services municipaux et une salle de spectacle (16) ;
  - la chapelle de Poulieu (17) ;



13



16



14



17



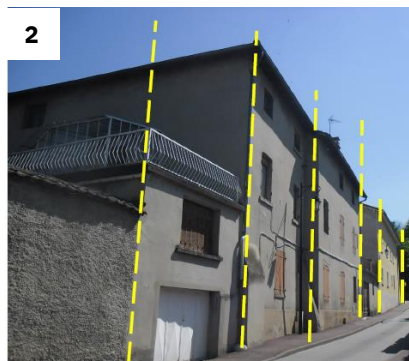
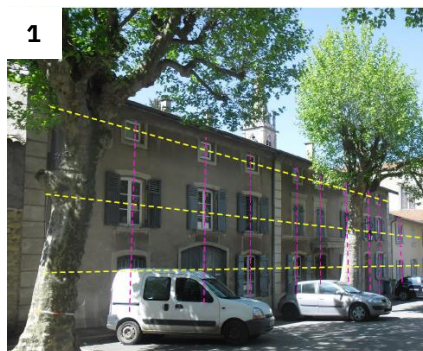
15





## 2. Les séquences bâties remarquables

- Plusieurs séquences bâties remarquables sont présentes dans la commune. Elles font l'objet d'une protection au titre du PLU :
  - Séquence bâtie du 2 au 4 rue des docteurs Vacher, avec une régularité des travées et une homogénéité des façades (1) ;
  - Séquence bâtie du 6 au 10 rue des Docteurs Vachers (2). *En 1475, la famille Garnier est autorisée à construire sa maison forte à l'intérieur de l'enceinte du château delphinal et prennent le nom de Garnier-Saint-Laurent. La maison dispose de contrefort ;*
  - Séquence bâtie au 1 rue des violettes et au 26 rue Ferdinand Gauthier. Deux ensembles de bâtis agricoles marquant l'entrée du centre de Poulieu (3).



### 3. Les périmètres urbains d'intérêt

- Le secteur du centre-historique bénéficie d'une protection au titre du PLU. Les prescriptions suivantes sont à respecter :
  - « Conserver les caractéristiques villageoises :
    - Alignement ;
    - Gamme de couleur des enduits ;
    - Imbrication des volumes ;
  - Les bâtiments anciens doivent être conservés ;
  - Les bâtiments, extensions et annexes récents pourront être supprimés sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants et au paysage urbain. »

#### Petit retour historique ...

En juin 1430, le quartier de Saint-Romain à Saint-Laurent est pillé et incendié. Les habitants sont contraints d'aller se réfugier à l'abri du Vingtain, le rempart du château Delphinal. La marquise de Saluces leur laisse un espace autour du château avec l'autorisation de construire leur maison les unes à côté des autres, bien serrées pour que tous les réfugiés puissent en bénéficier, ainsi s'est créé le quartier dit de « la Ville ». Une partie de ces maisons sont en pisé ou pierre de taille. Le parcellaire, hérité du 15<sup>ème</sup> siècle, se caractérise par un découpage de tènements serrés. Les parcelles sont petites et imbriquées les unes aux autres. Elles accueillent des entités mixtes : habitat et activité agricole.



- Dans ce secteur historique, malgré les prescriptions réglementaires, la cohabitation entre les récentes constructions d'habitation et le bâti ancien n'est pas toujours heureuse pour des raisons diverses :
  - des aspects ou coloris de matériaux qui dénotent (clôture gris anthracite, canisses vertes...) (1) ;
  - des tonalités d'enduits parfois trop claires ;
  - une implantation de certains pavillons contemporains très proche des remparts du château delphinal qui trouble la lecture du paysage urbain (2).

1



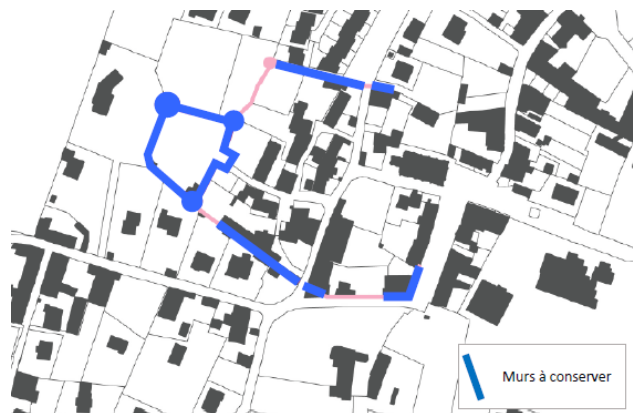
2



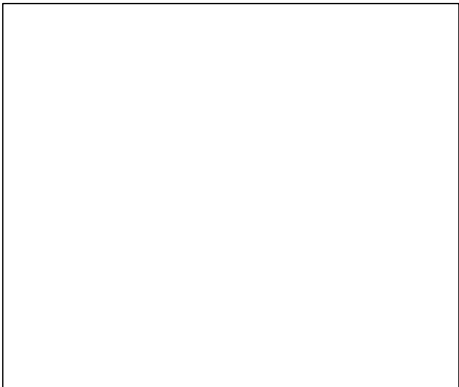
#### 4. Les éléments de patrimoine remarquable

- Saint-Laurent-de-Mure possède plusieurs éléments de patrimoine qui en plus de leur intérêt urbain ou architectural témoignent de l'histoire de la commune. Les éléments suivants sont protégés au titre du PLU :

- Les murs d'enceinte du château dit du « Vingtain ». Les murs sont à conserver.



- L'entrée de la propriété sise 9 rue des Docteurs Vachers (1). Entrée en pavé en « tête de chat » (composée galets roulés de quartzite, ce type de pavé a été utilisé dans la région lyonnaise surtout au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle) ;
  - Un linéaire de clôture et un portillon sis 38 avenue Jean Moulin (2) ;
  - Un puits sis 14 rue du 8 mai 1945 (3) ;
  - Un puits intégré au bâtiment sis 3 rue des Docteurs Vachers (4) ;
  - Les vestiges de la poste royale (linteaux du bâti) sis 27 rue de la Croix Blanche (5) ;
  - Un calvaire à l'angle de la rue Ferdinand Gauthier et de la rue de la Mitanaise (6) ;
  - Un puits adossé à une construction sise 13 rue du 8 mai 1945 (7) ;
- D'autres éléments de patrimoine sont également à mettre en avant :
    - Le puits du Billon sis 6 rue du Billon (8) ;
    - La fontaine devant la mairie (9).



## 5. Les éléments paysagers remarquables

- Plusieurs arbres ont été repérés par l'actuel PLU et protégés :
  - Un chêne près de la rue du plâtre. Houppier d'environ 15 mètres de diamètre (1) ;
  - Un chêne isolé chemin de la Vareille. Houppier d'environ 15 mètres de diamètre (2) ;
  - Un cèdre au 10 rue Marcel Baconier. Houppier d'environ 15 mètres de diamètre (3) ;
  - Un linéaire de 4 érables sycomore (4).

