

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme

Modification simplifiée n° 2

Commune d'HEYRIEUX

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé
à la délibération d'approbation
de la modification simplifiée n° 2
en date du 25 octobre 2022,

Le Maire,
Daniel ANGONIN



Suite notamment aux lois Grenelle 2 du 12 juillet 2010, ALUR du 24 mars 2014 et à la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, des évolutions du code de l'urbanisme s'opèrent.

Le code de l'urbanisme précise aux articles L.151-6 et L.151-7 que « **Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.**

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1°. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2°. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3°. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4°. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5°. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6°. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

Un développement urbain « harmonieux et maîtrisé » sur un territoire contraint

La Municipalité a souhaité, dans le cadre de son projet, **assurer un « développement harmonieux et maîtrisé »**, qui prenne en compte l'enjeu de **préservation d'un cadre de vie de qualité**. Les élus veillent également à travers ce projet à la bonne intégration urbaine des futures opérations de logements. Le projet vise à **favoriser une diversité de l'offre de logements** à travers des typologies différentes et la réalisation de logements locatifs sociaux, pour répondre aux objectifs de mixité sociale mais aussi pour satisfaire aux besoins de tous types de ménages et veiller à maintenir ainsi les jeunes ménages et les ménages vieillissants sur le territoire d'Heyrieux.

Comme indiqué dans les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, la municipalité souhaite relancer sa croissance démographique, en baisse ces dernières années, tout en maintenant un taux de croissance raisonnable visant à ne pas dépasser le seuil des 5 000 habitants. Ainsi, la commune inscrit dans son projet PLU son choix de réaliser environ 200 nouveaux logements maximum, soit environ 2150 résidences principales à horizon 2028, lui permettant de renouveler sa population en accueillant environ 300 nouveaux habitants sans toutefois aller au-delà des 5 000 habitants.

Les cinq secteurs désignés pour le développement de l'offre résidentielle sont situés en dehors de la zone C du PEB, soit aux marges du centre-ville. Leur superficie varie de 5 000 m² à 1 hectare. La priorité a été donnée à l'urbanisation des dernières dents creuses ainsi qu'à deux opérations en renouvellement urbain. Enfin, une parcelle en extension du centre-ville, désignée au POS en zone d'urbanisation future (NA stricte), est maintenue pour partie en secteur à urbaniser au PLU (zone AU indiquée).

Ainsi, le parti d'aménagement des secteurs potentiellement urbanisables ou mutables s'adapte à leur localisation. Il retient principalement une diversification des typologies d'habitat en adéquation avec, la proximité des différents équipements (collège, équipements sportifs...), l'environnement (le site et le paysage au sens large), et les formes urbaines existantes (habitat collectif et intermédiaire à proximité des équipements scolaires et sportifs, habitat individuel groupé ou lots en individuel en s'éloignant du centre sur les quartiers résidentiels existants).

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

- améliorer la mobilité sur la commune d'Heyrieux,
- répondre aux différents besoins en logements par des typologies d'habitat définies par rapport à la situation du secteur et à ses caractéristiques, dans l'objectif de favoriser une mixité sociale et intergénérationnelle,
- veiller à l'intégration urbaine et paysagère des futures opérations, en ciblant sur certains secteurs proches des équipements existants ou en position d'entrée de ville, des formes d'habitat plus économes en espaces (habitat groupé et petit collectif),
- valoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux paysagers liés au patrimoine bâti et naturel,
- promouvoir un urbanisme de projet, attaché, en interne des futures opérations, à une réflexion globale de type approche environnementale, concourant à une qualité soucieuse de la vie des habitants (usage et perception, en particulier).

L'amélioration de la mobilité sur Heyrieux

Le bureau d'études INGEROP a réalisé en juillet 2013 une étude identifiant les enjeux de transport et de déplacement sur la Commune d'Heyrieux.

Le véritable enjeu retenu par la municipalité pour la commune est de développer l'usage des modes doux sur les déplacements de courte portée, internes au territoire. La Commune veillera à travers ces futures opérations à développer et/ou renforcer les cheminements doux ou à sécuriser les espaces dédiés reliant les quartiers proches du centre-ville. La connexion et le prolongement de trottoirs et/ou de bandes cycles, l'instauration éventuellement de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos sont autant de réflexions à avoir lors des études relatives à des espaces publics comme à des projets privés...

Ainsi neuf actions sont déclinées dans l'étude réalisée par le bureau d'études INGEROP et visent à améliorer la mobilité des piétons, des cycles et des véhicules légers sur la commune mais également à répondre aux enjeux de stationnement. Sept de ces actions sont retenues par la présente municipalité et détaillées dans la présente notice (extraits pages 17 à 21).

La préservation du réseau bocager et de la plaine agricole d'Heyrieux

Une orientation d'aménagement et de programmation est inscrite pour préciser la volonté de **préserver et valoriser le patrimoine agro-naturel et paysager** de la commune au niveau du **réseau bocager** constitué de haies et de petits boisements complétant les massifs et versants boisés, mais aussi de la **plaine agricole d'Heyrieux** caractérisée par un vaste espace ouvert participant à la trame verte et bleue.

La qualification des secteurs d'entrée de ville

Les orientations définies dans le cadre de l'étude Entrée de ville réalisée en 1998 pour la mise en valeur des abords de la RD 518 et de la RD 518Z sont insérées au présent document et complétées pour le secteur défini à l'Est de la zone d'activités pour la relocalisation de l'espace commercial existant appelé à se développer.

Il est à noter que des orientations sont portées également sur d'autres secteurs tels que le secteur 4 sur « la friche industrielle », mais aussi le secteur 1 « les granges ».

UN DEVELOPPEMENT URBAIN « HARMONIEUX ET MAITRISE » SUR UN TERRITOIRE CONTRAINT

ORIENTATIONS GENERALES APPLICABLES AUX CINQ SECTEURS D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Gestion de l'eau

Assainissement des eaux pluviales :

Pour la gestion des eaux pluviales, il est préconisé la rétention à la parcelle par infiltration si le terrain le permet, sinon par rétention avec rejet au système de collecte de la commune (fossé, réseau unitaire ou pluvial strict) avec un débit de fuite maximal fixé à 5L/s/ha. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés, les toitures-végétalisées le cas échéant, etc.

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

Assainissement des eaux usées :

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

Eau potable

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

Gestion de l'énergie

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

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

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

Performances environnementales générales

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

- une imperméabilisation minimum des sols favorisée par l'utilisation de matériaux perméables et/ou semi-perméables, c'est-à-dire de revêtements laissant traverser ou pénétrer l'eau (platelage bois, graviers, stabilisé, pavés joints enherbés, dalles alvéolées... éventuellement sur sol décaissé et remplacé par du sable ou des graviers en réservoir tampon avant infiltration) en particulier pour les aires de stationnement aériennes, les voies d'accès, les terrasses de plein pied. Le principe peut être appliqué aux toitures de bâtiments avec leur végétalisation,
- la réduction des pollutions, de la combustion d'énergie fossile et des émissions de gaz à effet de serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- la limitation de la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la Collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie participant à une meilleure gestion des eaux pluviales, choix de plantations privilégiant une végétation adaptée au terrain et au climat...),
- la diminution, le tri et le recyclage des déchets de chantier avec une valorisation par leur réutilisation,
- la réduction du volume des déchets ménagers (collecte sélective, mode de consommation...),
- la valorisation des déchets organiques (compost via l'implantation de composteurs individuels ou collectifs, nourriture de poules ou autres),
- la préservation de la faune et de la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...).

SECTEUR 1 - « LES GRANGES » (UCoA1)



Vue de la parcelle depuis la Route Départementale n°76



Vues intérieures de la parcelle



Vue arrière de la maison située sur la parcelle AL429

Programme

Ce secteur est positionné en entrée de ville, au Nord-Est de la commune, le long de la Route Départementale n°76. Sa superficie d'environ **6 000 m²** couvre quatre parcelles bâties désignées pour du renouvellement urbain. La maison et ses annexes repérées sur site sont inhabitées et fortement dégradés.

L'opération porte, après démolition des bâtiments existants, sur la réalisation **d'environ 10 logements en individuel et/ou individuel groupé**. La densité nette moyenne de l'opération peut être estimée à environ **20 logements par hectare**.

Le site est situé au milieu d'un îlot urbain assez peu dense constitué majoritairement de pavillons récents R+1 maximum. La municipalité privilégie pour l'aménagement de ce secteur une opération s'intégrant à son contexte urbain par des typologies bâties similaires ou approchantes à la fois en termes de densité et de hauteur des futures constructions.

Les objectifs d'aménagement de ce site répondent à différents enjeux urbains et paysagers :

- **maintenir la cohérence avec le tissu environnant** : la densité des nouvelles constructions doit prendre en compte le tissu environnant. Un habitat individuel en R+1 maximum sera privilégié. Le programme intégrera la démolition de la maison inhabitée identifiée sur site ainsi que de ses annexes.

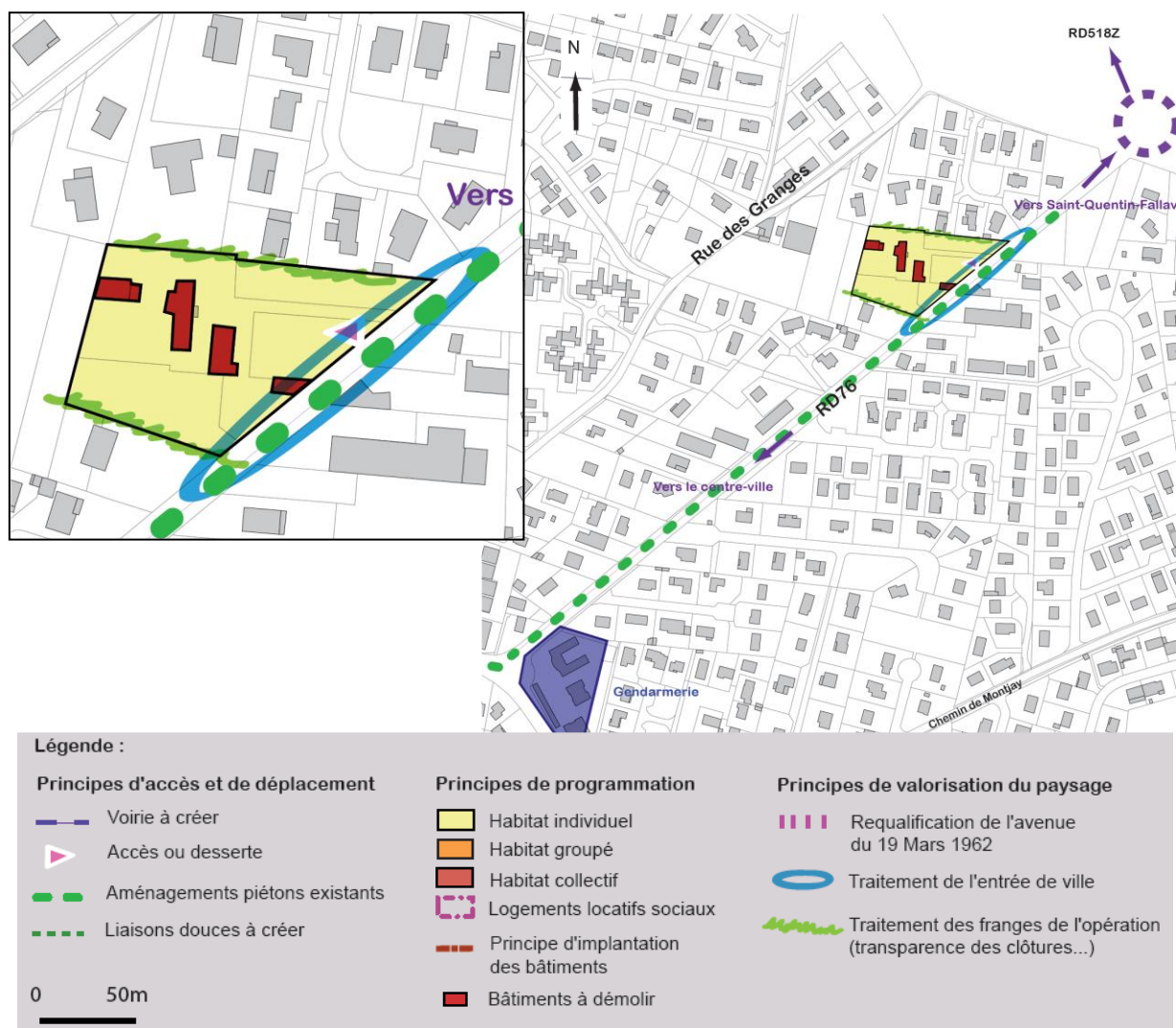
- Une bonne insertion des futures constructions et un soin particulier sera accordé aux franges de l'opération notamment au contact avec les habitations existantes (prescriptions clôtures arbustives).
- **enjeux d'entrée de ville** : cette opération offre la possibilité d'aménager ce site inoccupé et en friche et de participer ainsi à la valoriser de cette entrée de ville ; un soin particulier sera apporté au traitement de la frange urbaine de l'opération le long de la RD 76, notamment en préservant les transparences (pas de mur ou muret de clôture).

Déplacements

Les flux routiers observés sur la Route départementale sont conséquents au Nord du diffuseur, redistribuant une partie du trafic sur la déviation (RD 518z) Nord d'Heyrieux. Le trafic est nettement atténué sur la section urbaine correspondant à l'entrée de ville d'Heyrieux. Plusieurs itinéraires piétons vers le centre-ville existent le long de la RD 76 (trottoirs).

Un arrêt de bus est situé à quelques mètres mais la fréquence des arrêts du bus ne semble pas coïncider avec des déplacements internes à la commune. L'usage de la voiture pour des déplacements locaux reste privilégié. La desserte de la future opération s'appuie sur la trame viaire existante. Un accès sécurisé depuis la RD 76 sera adapté à la taille de l'opération. Les déplacements piétons à l'intérieur de l'opération seront sécurisés.

Schéma des principes d'aménagement du secteur 1 - secteur « Les Granges »



SECTEUR 2 - « LE CLOS » (UB0A2)



Vue depuis l'accès Est via le lotissement Le Clos des Amandines

Programme

Le secteur du Clos est un terrain cultivé situé à l'Ouest du centre-ville aux abords des équipements sportifs et scolaires. Il s'agit de la dernière « dent creuse » située entre les lotissements Les Jardins du Collège, La Fontaine et Le Clos des Amandines. Le site offre une superficie de plus de 1 hectare. Il s'insère dans un tissu urbain mixte, à la fois pavillonnaire, ponctué de petits collectifs. L'objectif est de maîtriser l'aménagement de cet espace résiduel, situé aux portes du centre-ville. Cet aménagement peut s'opérer en deux phases en distinguant une partie Nord et une partie Sud, la future voirie de desserte Est / Ouest marquant la séparation. Sur la partie Sud, le secteur pourrait permettre la réalisation d'environ **16 logements individuels groupés dont 8 logements locatifs sociaux**, soit une densité nette moyenne proche de **40 logements par hectare**. Sur la partie Nord, l'opération privilégie des densités moins élevées et la réalisation **d'environ 8 logements individuels** répartis de part et d'autre de la nouvelle voirie de desserte interne permettant de relier le Lotissement Les Jardins du Collège et la voirie Sud.

Enjeux urbains / paysagers et de déplacement

Le partie d'aménagement s'appuie sur :

- **la connexion des différentes voiries de desserte entre elles** : seul un maillage des différentes voies privées des lotissements mentionnés plus haut permettrait l'aménagement de ces parcelles. L'aménagement de ces nouvelles voiries de desserte interne à l'opération prévoit également la sécurisation des déplacements cycles et piétons. Cette connexion routière et modes actifs permettra d'améliorer la mobilité sur le secteur (liaisons inter-quartiers) et de desservir au mieux l'ensemble de ces secteurs résidentiels positionnés aux abords des nombreux équipements publics,
- **la qualité urbaine et paysagère des futurs aménagements** et l'intégration de l'opération dans un tissu urbain majoritairement constitué d'habitat individuel. Les hauteurs des typologies restent identiques à celles des maisons environnantes, comprises entre des rez-de-jardin et des rez-de-chaussée avec un étage (R+1) maximum.
- **la prise en compte des contraintes de gestion des eaux pluviales**, conformément au zonage d'assainissement : la situation du site en pied de versant nécessite une gestion sensible des eaux pluviales (surface minimale réservée en « espace vert » pour limiter l'imperméabilisation du site, stockage des eaux pluviales ...).

Schéma des principes d'aménagement du secteur 2 - secteur « Le Clos »



Légende :

Principes d'accès et de déplacement

- Voirie à créer
- Accès ou desserte
- Aménagements piétons existants
- Liaisons douces à créer

0 50m

Principes de programmation

- Habitat individuel
- Habitat groupé
- Habitat collectif
- Logements locatifs sociaux
- Principe d'implantation des bâtiments
- Bâtiments à démolir

Principes de valorisation du paysage

- Requalification de l'avenue du 19 Mars 1962
- Traitement de l'entrée de ville
- Traitement des franges de l'opération (transparence des clôtures...)

SECTEUR 3 - « LE COLOMBIER » (UCoA3)



Vue depuis le chemin de Montjay, au Nord du site

Programme

Ce secteur est la dernière parcelle non bâtie du lotissement Le Colombier. Sa superficie est de **7 000 m²**. La municipalité veillera à l'intégration paysagère de l'opération dans un contexte urbain exclusivement pavillonnaire dont hauteurs de bâtiment ne dépasse pas de R+1. Le programme privilégiera des densités, des typologies et des hauteurs de bâtiments proches du tissu urbain environnant et prévoit la réalisation d'environ **10 logements individuels**, soit une densité nette moyenne de **17 logements par hectare**.

Enjeux urbains / paysagers et de déplacement

La desserte du site se fera depuis le Chemin du Colombier et le Chemin de Montjay, rendant possible ainsi un maillage routier et/ou piéton entre les deux voiries.

En revanche, les déplacements piétons vers le centre-ville sont difficiles. Les voiries de lotissement sont aménagées pour les cycles et piétons (itinéraires modes doux apaisé). En revanche, ces aménagements pour les modes actifs le long des principales voiries d'accès au centre-ville sont ensuite interrompus à plusieurs reprises, notamment sur la section le long de l'Avenue général Leclerc.

Des aménagements pour sécuriser les déplacements piétons et cycles seront étudiés (voir actions n°3 de l'étude INGEROP).

Ainsi l'ensemble des quartiers résidentiels situés à l'Est de la commune seront reliés au centre-ville par un itinéraire « modes actifs » sécurisé.



Schéma des principes d'aménagement du secteur 3 - secteur « Le Colombier »

SECTEUR 4 - « LA FRICHE INDUSTRIELLE » (UB0A4)

Programme

Le programme porte l'aménagement d'une friche industrielle située en limite Est de la zone d'activités des Brosses, à la transition avec les secteurs résidentiels développés à l'Ouest du centre-ville. Ce site, compris entre l'avenue du 19 Mars 1962 et le Chemin de Rajat, correspond à l'emprise d'une ancienne entreprise industrielle (fabrication d'escalier béton) et d'un garage automobile (vente véhicules d'occasions). Le garage automobile est situé le long de l'Avenue du 19 Mars 1962. L'activité stocke à l'extérieur des véhicules d'occasion, devant un local en préfabriqué qui abrite les fonctions bureautiques liées à l'activité.

A travers cette opération, la municipalité souhaite permettre la mutation de ce site à terme et apaiser progressivement les franges Est de la zone d'activités des Brosses, au contact avec les secteurs résidentiels d'Heyrieux.

La superficie du secteur est de **1 hectare** hors espace de jardin. L'aménagement de ce site vise à résorber la friche industrielle et traiter plus qualitativement cette entrée de ville. L'aménagement peut se réaliser en deux phases distinctes, directement liées à la possibilité de mobilisation et de mutation du foncier, en particulier pour la partie Nord sur laquelle est implanté le garage automobile (l'activité pouvant perdurer sans incidence sur une opération à court terme sur la partie Sud). Une opération d'environ **10 logements locatifs sociaux** (soit 100 % de la programmation) sous la forme d'un collectif occuperait la partie Nord du site, le long de l'Avenue du 19 Mars 1962. Cette opération permettrait de participer à la requalification des abords de la route départementale, axe principal en direction du centre-ville. Une seconde opération au Sud permettrait la création d'environ **20 logements individuels groupés**. La densité nette globale de ce secteur serait de 30 logements à l'hectare.

Enjeux urbains / paysagers et de déplacement

Le parti d'aménagement s'appuie sur :

- **le traitement de la frange urbaine Nord de l'opération** : un des enjeux retenus vise à requalifier cette entrée de ville avec un traitement urbain et paysager soigné des limites de l'opération sur l'avenue du 19 Mars 1962. Des densités plus élevées sur la limite Nord du site, en privilégiant notamment la réalisation de logements collectifs le long de l'Avenue du 19 Mars 1962, permettant de reconstituer un front urbain et de créer un signal urbain marquant l'entrée sur le centre-ville. Une requalification progressive de cet axe routier principal qui traverse le centre-ville d'Heyrieux, participerait également à valoriser l'entrée de ville. Les aménagements permettant de sécuriser les déplacements piétons s'arrêtent aujourd'hui à la hauteur des équipements sportifs. Le prolongement de ces aménagements vers l'Ouest permettrait de sécuriser les déplacements piétons depuis les premiers secteurs résidentiels vers le centre-ville et un traitement plus urbain des abords de la RD encouragerait les usagers de la route à réduire leur vitesse.
- **un traitement paysager des franges Ouest de l'opération**, côté zone d'activités, sera demandé pour une meilleure intégration paysagère et urbaine des futurs aménagements ; un espace de jardins en frange dans lequel peuvent être implantées des piscines, annexes ou pergolas, assurera une mise à distance des constructions principales.
- **la desserte de l'opération se fera à partir de voiries existantes**. L'opération prévoit un accès Nord depuis l'avenue du 19 Mars 1962 et un accès Sud depuis le Chemin de Rajat.

Schéma des principes d'aménagement du secteur 4



SECTEUR 5 - « LA PLANCHE SUD » (Ub_{OA5} ET AUa_{OA5})



Vue depuis la Rue Victor Hugo

Programme

Ce site de moins de près de **7 000 m²**, s'inscrit en continuité Est du centre-ville, aux abords de la nouvelle EHPAD et du lotissement réalisé récemment sur le secteur « La Planche Nord ».

- Une partie de ce secteur est une zone de jardin rattachée à une habitation (plus de 2 500 m²). L'aménagement de cette parcelle permet la réalisation d'environ **8 logements individuels groupés**.
- La partie Est est une parcelle en pré (près de 4 500 m²). Il s'agit d'une propriété communale actuellement inscrite en zone d'urbanisation future (NA stricte) au POS. La Commune souhaite maintenir pour partie ce site en zone à urbaniser et réaliser environ **24 logements collectifs dont 10 logements locatifs sociaux minimum**.

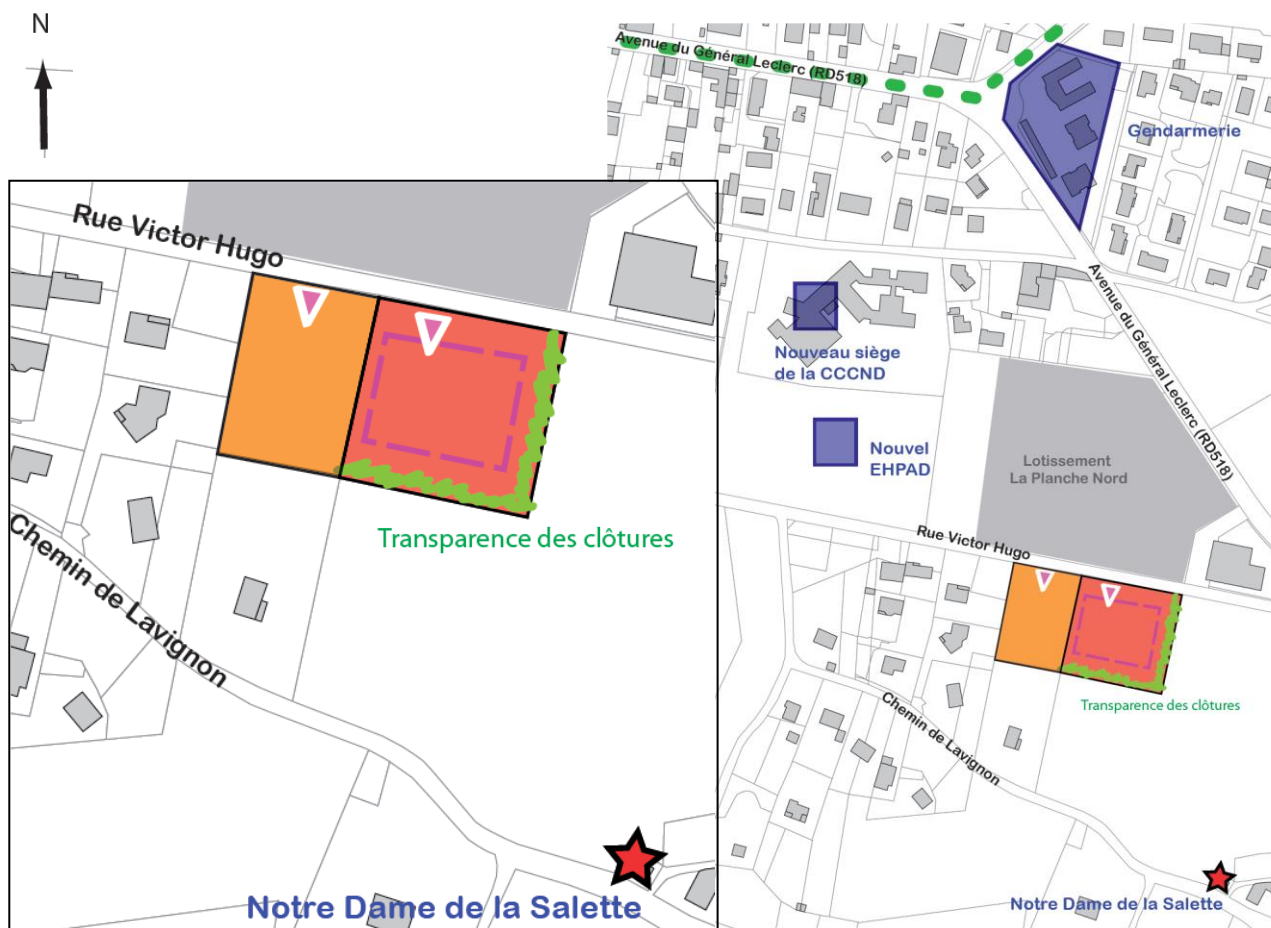
Ainsi la densité nette moyenne serait portée à **55 logements par hectare**. L'accès au site se fait depuis la Rue Victor Hugo. Il n'existe pas de cheminement pour les piétons vers le centre-ville sur la Rue Victor Hugo.

Enjeux urbains / paysagers et de déplacement

L'opération devra tenir compte de la topographie du site légèrement marquée du Nord au Sud, pour une meilleure intégration paysagère des futures constructions dans la pente.

Parmi les enjeux paysagers à prendre en compte, la situation du site à la transition avec la zone agricole nécessite un traitement paysager des limites Est et Sud du site. Cette frange Est du site offre des vues dégagées sur les arrières plans paysagers, notamment le monument Notre de Dame de la Salette qui surplombe le secteur.

Schéma des principes d'aménagement du secteur 5



Légende :

Principes d'accès et de déplacement

- Voirie à créer
- Accès ou desserte
- Aménagements piétons existants
- Liaisons douces à créer

0 50m

Principes de programmation

- Habitat individuel
- Habitat groupé
- Habitat collectif
- Logements locatifs sociaux
- Principe d'implantation des bâtiments
- Bâtiments à démolir

Principes de valorisation du paysage

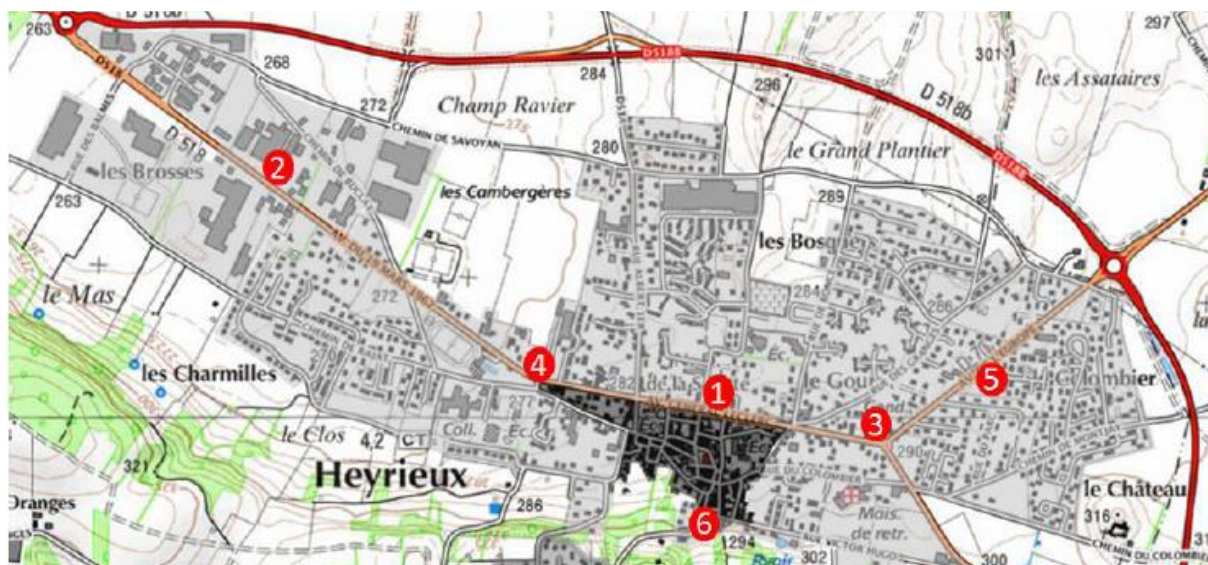
- Requalification de l'avenue du 19 Mars 1962
- Traitement de l'entrée de ville
- Traitement des franges de l'opération (transparence des clôtures...)

L'AMELIORATION DE LA MOBILITE SUR HEYRIEUX

Le bureau d'études INGEROP a réalisé en juillet 2013 une étude identifiant les enjeux de transport et de déplacement sur la Commune d'Heyrieux. L'objectif visant à améliorer la mobilité sur la commune est décliné à travers neuf actions. Sept d'entre elles sont retenues par la municipalité en place. Les extraits de chacune de ces actions sont indiqués pages suivantes.

La commune est desservie par deux lignes Transisère gérées par le Conseil général (lignes n°1390 et 2960) qui empruntent les deux principaux axes du territoire (RD 76 et RD 518). Elles permettent notamment de relier Heyrieux aux communes de la vallée urbaine (St-Quentin-Fallavier, Bourgoin-Jallieu..), Valencin, les communes de l'Est Lyonnais (St-Pierre-de-Chandieu, Vénissieux..) et Beauvoir-de-Marc. Six arrêts sont marqués sur la Commune d'Heyrieux.

Localisation des arrêts de transport en commun



Les principaux enjeux d'amélioration de la mobilité sur Heyrieux portent sur les modes doux. En effet, à l'échelle des déplacements intercommunaux, la voiture particulière restera encore le mode de déplacement dominant (la densité de population est trop faible pour justifier la création de liaisons bus à haut niveau de service susceptibles de rivaliser en performance avec la voiture particulière).

Il y a donc un véritable enjeu à développer l'usage des modes doux sur les déplacements de courte portée, donc internes à la commune. La Commune et les opérations à développer devront donc œuvrer sur la création de sentes reliant les différents quartiers au centre-ville, le lien avec la ZA des Brosses, sur la connexion et le prolongement de trottoirs ou de bandes cycles, en bordure des chemins ruraux notamment, sur l'instauration de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, sur l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos (la topographie du territoire n'étant pas particulièrement favorable à ce mode de déplacements actifs)...

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

Action 3 : Aménagement d'itinéraires et des stationnements deux roues

Etat des lieux : Peu de voiries reliant la périphérie et l'hypercentre sont aménagées pour les cycles.

Afin de faciliter l'accès aux cycles dans l'hypercentre, l'aménagement de deux axes principaux reliant la départementale D518 et le centre d'Heyrieux est à réaliser.

Lorsque les cycles viendront de l'Ouest de l'agglomération, ils auront à leur disponibilité un aménagement réservé le long de l'avenue du 19 mars 1962

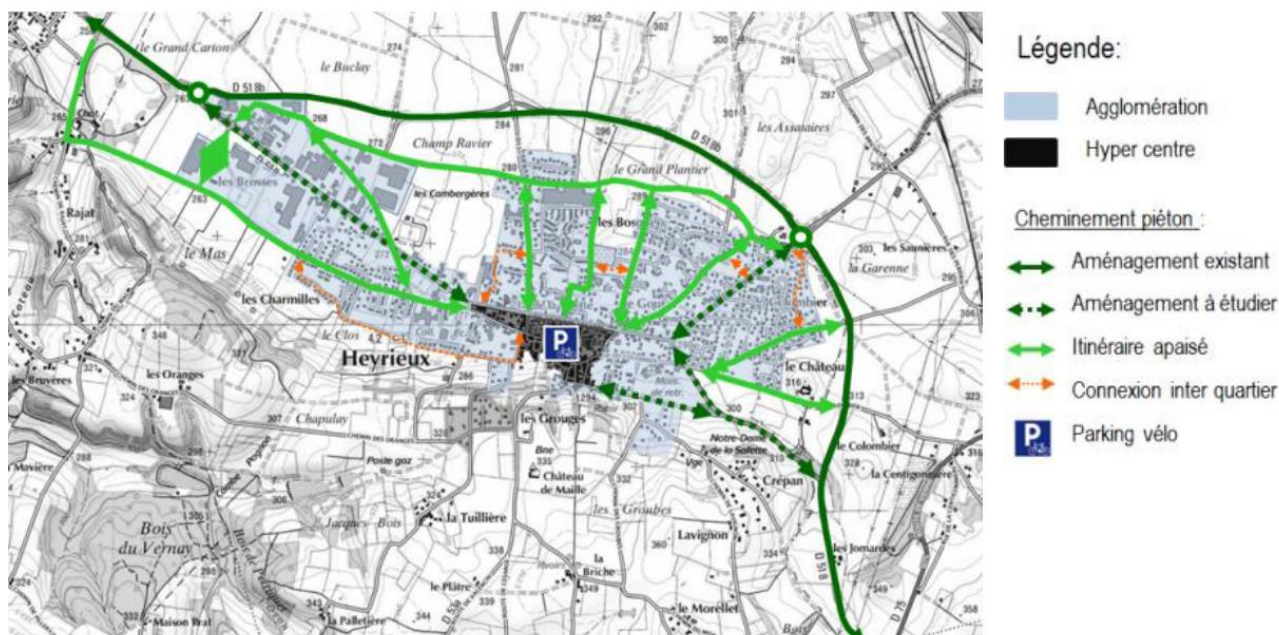
Il en sera de même à l'Est de l'agglomération, un aménagement du même type sera mis en place sur l'avenue de l'Europe.

Un réseau d'itinéraire apaisé sera proposé également afin de permettre aux cycles d'éviter les grands axes s'ils le souhaitent. Ce réseau sera réalisé sur les voiries secondaires de la commune en aménageant des voies dédiées aux cycles où les emprises le permettent, des dispositifs permettant de réduire la vitesse des véhicules (plateau, rétrécissements ponctuels des voies) ou en mettant en place des logos vélos au sol permettant de rappeler à l'automobiliste qu'il doit partager la voirie avec les cycles.

Dans la zone 30 de l'hypercentre, des stationnements vélo seront aménagés pour accueillir les cyclistes venant de l'extérieur.

De plus, le SCoT prescrit "la création de stationnement pour les cycles selon les règles en vigueur dans les opérations de logements collectifs et les commerces".

Par conséquent, il sera intégré au PADD que la commune d'Heyrieux prendra en compte pour chaque opération de logements collectifs la problématique du stationnement.



Action 4 : Aménagement de connexions inter-quartiers cycles-piétons

Etat des lieux : Peu d'axes transversaux existent pour permettre aux cycles et piétons d'accéder d'un quartier périphérique à un autre sans passer par le centre.

Pour permettre aux usagers cycles et piétons un gain de temps lors de leurs déplacements, la mise en place de connexions inter-quartiers est suggérée.

Un premier itinéraire est proposé sur une grande distance pour rejoindre le sud de l'hypercentre, à l'Est de la zone urbaine, en traversant les lotissements *Le Parc de Châtenay*, *Le Clos des Amandines*, et le lotissement *La Fontaine*.

Un deuxième est proposé au Nord-Ouest de l'hypercentre, à travers les lotissements *Verchères* et *Des Lauriers*. Deux autres seraient mis en place au Nord du collège Jacques Prévert et entre la rue des Granges et l'avenue de l'Europe.

Au Nord Est de l'agglomération, un aménagement serait effectué sur le chemin des 4 vents, et un dernier, plus au sud, à travers le lotissement *Le Colombier*.



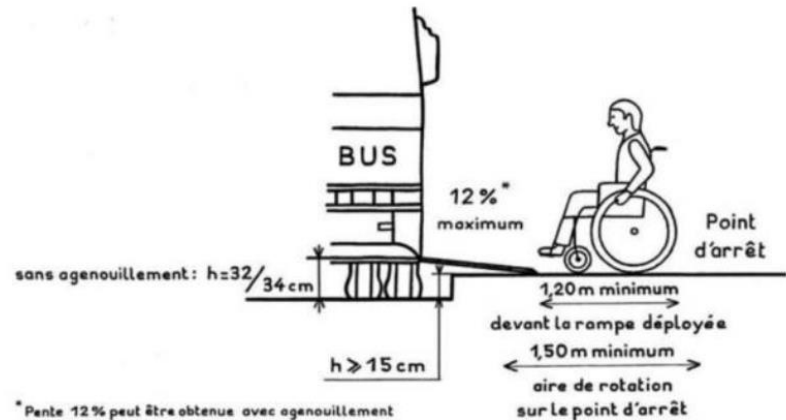
Mise en place de connexions inter quartier dans l'agglomération

Action 5 : Optimisation de l'accessibilité des transports en commun

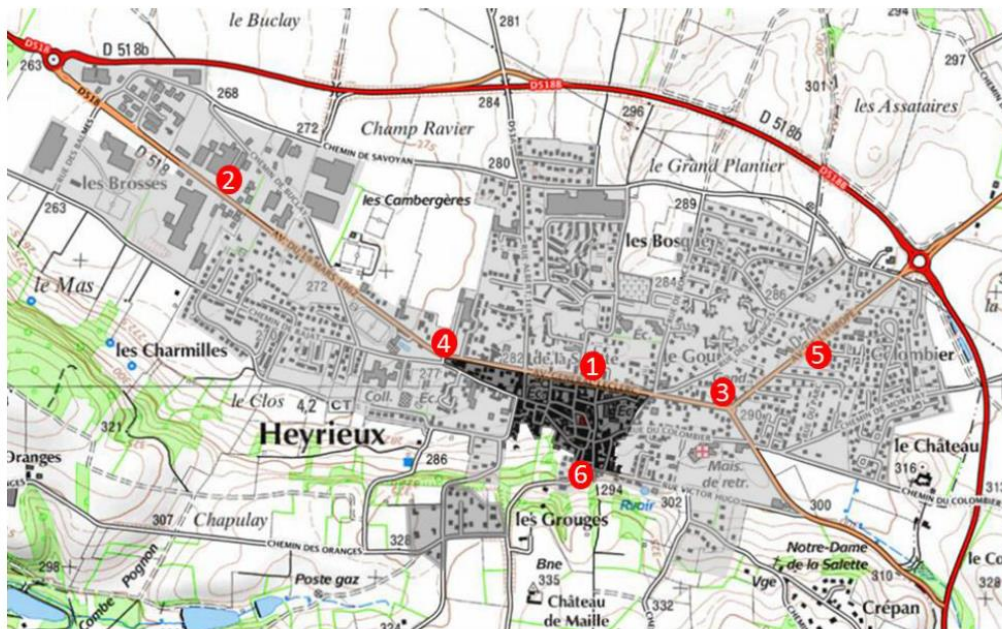
Etat des lieux : Les arrêts de bus observés lors de l'état des lieux étaient pour la plupart difficilement accessibles, plus particulièrement aux PMR.

Les arrêts de bus à l'étude sont ceux situés sur l'avenue du 19 mars 1962, de l'avenue du Général Leclerc et sur l'avenue de l'Europe. Un dernier arrêt est situé au Sud de l'hypercentre, à l'extrémité Ouest de la rue Victor Hugo.

Pour permettre une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et améliorer le confort des usagers, des trottoirs adaptés doivent être aménagés, et des abris mis en place.



Une fiche technique de l'accessibilité des bus aux PMR est jointe en fin de document.



Localisation des arrêts de transport en commun de la ville

Action 6 : Définir et réserver les emprises pour un axe permettant une continuité Nord - Sud

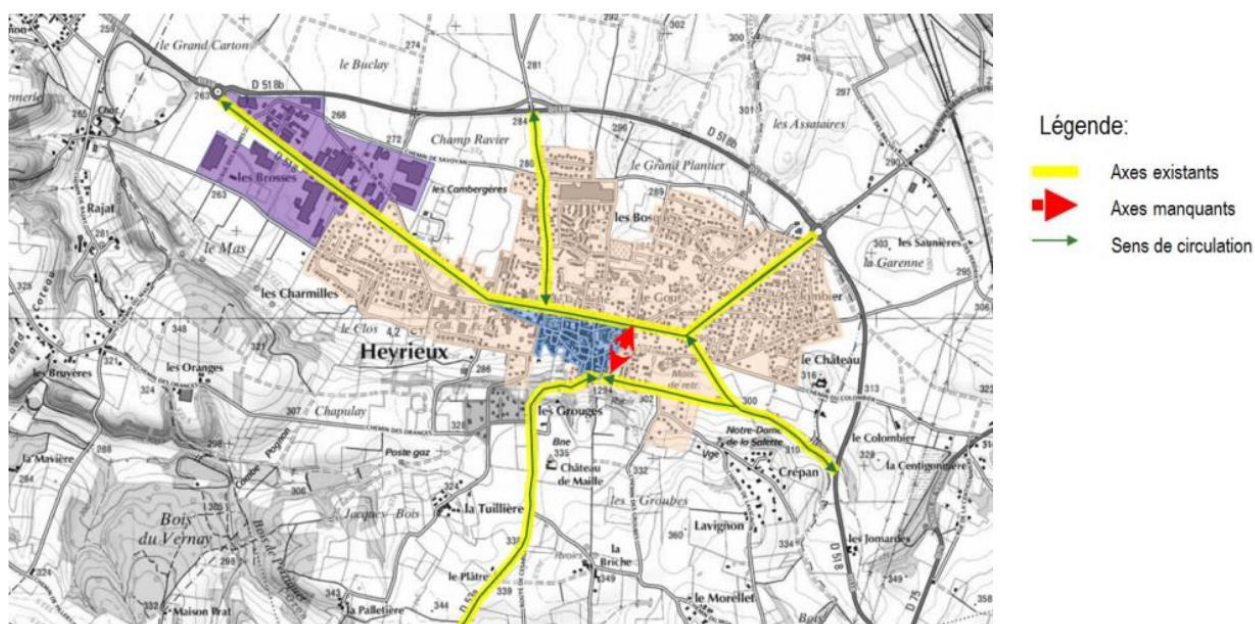
Etat des lieux : Aucun axe Nord-Sud adapté ne permet aux VL de circuler, ce qui entraîne des trafics parasites dans le centre d'Heyrieux.

La morphologie de l'hypercentre ne permet pas un flux de circulation de VL trop important. En effet, les ruelles sont étroites et difficilement accessibles.

Pour rendre cette zone plus agréable à vivre, et suite à la suggestion de la création d'une zone piétonne dans la partie Sud-Ouest, un axe de circulation Nord-Sud externe à l'hypercentre est proposé.

L'espace foncier nécessaire à la mise en place de cet axe n'est pas disponible. Une prospection foncière doit donc être lancée pour déterminer les conditions d'aménagement de ce nouvel axe.

La création de cet axe Nord-Sud mènerait à désengorger l'hypercentre, et améliorer les flux des véhicules légers en leur aménageant une voirie adaptée.



Création d'un axe Nord-Sud à la périphérie Est de l'hypercentre

Action 7 : Réaménagement des carrefours accidentogènes

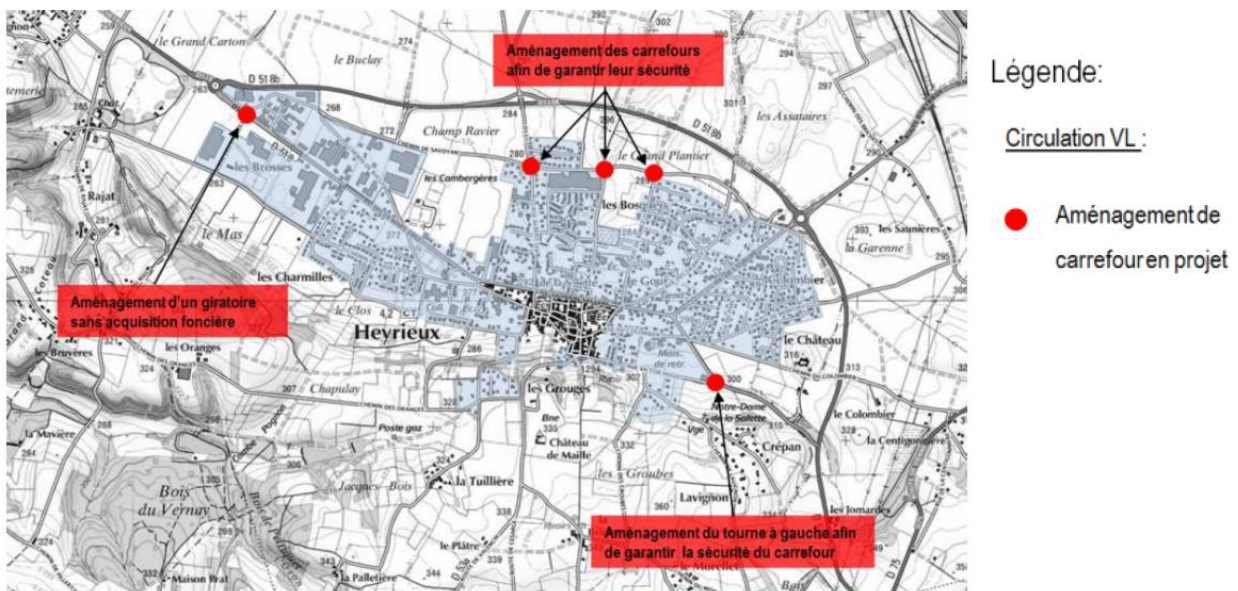
Etat des lieux : Il a été constaté certains conflits sur la voirie : certains carrefours ont été identifiés comme accidentogènes, principalement à la périphérie Nord de l'agglomération.

Trois carrefours, à la périphérie Nord de l'agglomération, seront réaménagés afin de garantir leur sécurité.

- Le premier est le carrefour entre le chemin de Savoyan et la rue Albert 1^{er}.
- Le deuxième sera celui entre le chemin de Savoyan et l'avenue du Général De Gaulle.
- Le dernier se situe à quelques centaines de mètre plus loin à l'Est, à l'intersection du chemin de Savoyan et de la rue de Bonce.

A l'entrée Ouest de la zone industrielle, il est suggéré d'aménager un giratoire, sans acquisition foncière, au carrefour entre l'avenue du 19 mars 1962, la rue de Balmes et le chemin de Savoyan.

De plus, l'aménagement d'une voie de « tourne à gauche » est proposé pour garantir la sécurité du carrefour entre la rue Victor Hugo et l'avenue du Général Leclerc, au Sud-Est de l'agglomération.



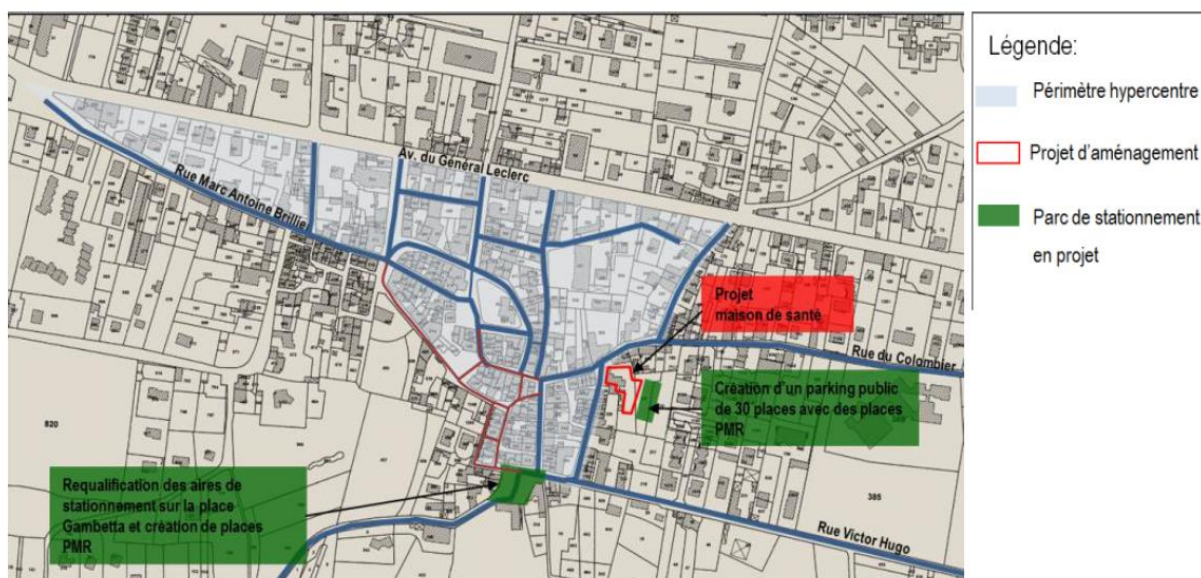
Aménagements proposés vis-à-vis des carrefours accidentogènes

Action 8 : Aménagement en centre-ville de places de stationnement PMR

Etat des lieux : Il a été constaté qu'il manquait des places de stationnement PMR en centre-ville.

Pour résoudre les problèmes de stationnement dans la partie sud de l'agglomération, une requalification des aires de stationnement sur la place Gambetta ainsi que la création de places PMR sera mise en place.

Afin de répondre au mieux aux besoins et aux usages dans la partie Est de la ville, une maison de santé sera mise en place avec, à proximité, un parking public de 30 places, dont certaines seront réservées aux personnes à mobilité réduite.



Aménagements proposés vis-à-vis du stationnement PMR en centre-ville

Action 9 : Promotion du covoiturage et de l'intermodalité

D'après le Schéma de Cohérente Territorial du Nord-Isère (SCoT) du 18 novembre 2011, le Document d'Orientations Générales (DOG) promeut le développement du covoiturage et de l'intermodalité

"Le DOG préconise la création de parkings-relais reliés à la desserte par des TC performants et/ou réguliers avec dépose minute et parkings sécurisés et la création de parkings de covoiturage aux abords des échangeurs autoroutiers, en amont des villes centre, à proximité des villes et bourgs relais. Les collectivités organisent le transfert modal vers les réseaux TC de la vallée urbaine et les gares, en amont du réseau principal ouest-est et de la RD1006.

Les parkings-relais répondant aux besoins de covoiturage et assurant l'intermodalité sont localisés sur les axes les plus fréquentés :

- Sur les axes nord-sud tels que la RD 522, la RD 1085, la RD36, l'avenue Steve Biko, la RD 75 et la RD16,
- Sur l'axe est/ouest à proximité des gares offrant des capacités de stationnement (Pont de Beauvoisin, Saint-André-le-Gaz, Cessieu, Isle d'Abeau).

LA PRESERVATION DU RESEAU BOCAGER ET LA PRESERVATION ET REMISE EN ETAT DU CORRIDOR ECOLOGIQUE DE LA PLAINE AGRICOLE D'HEYRIEUX

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

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

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

Le principe général à mettre en œuvre est de :

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

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

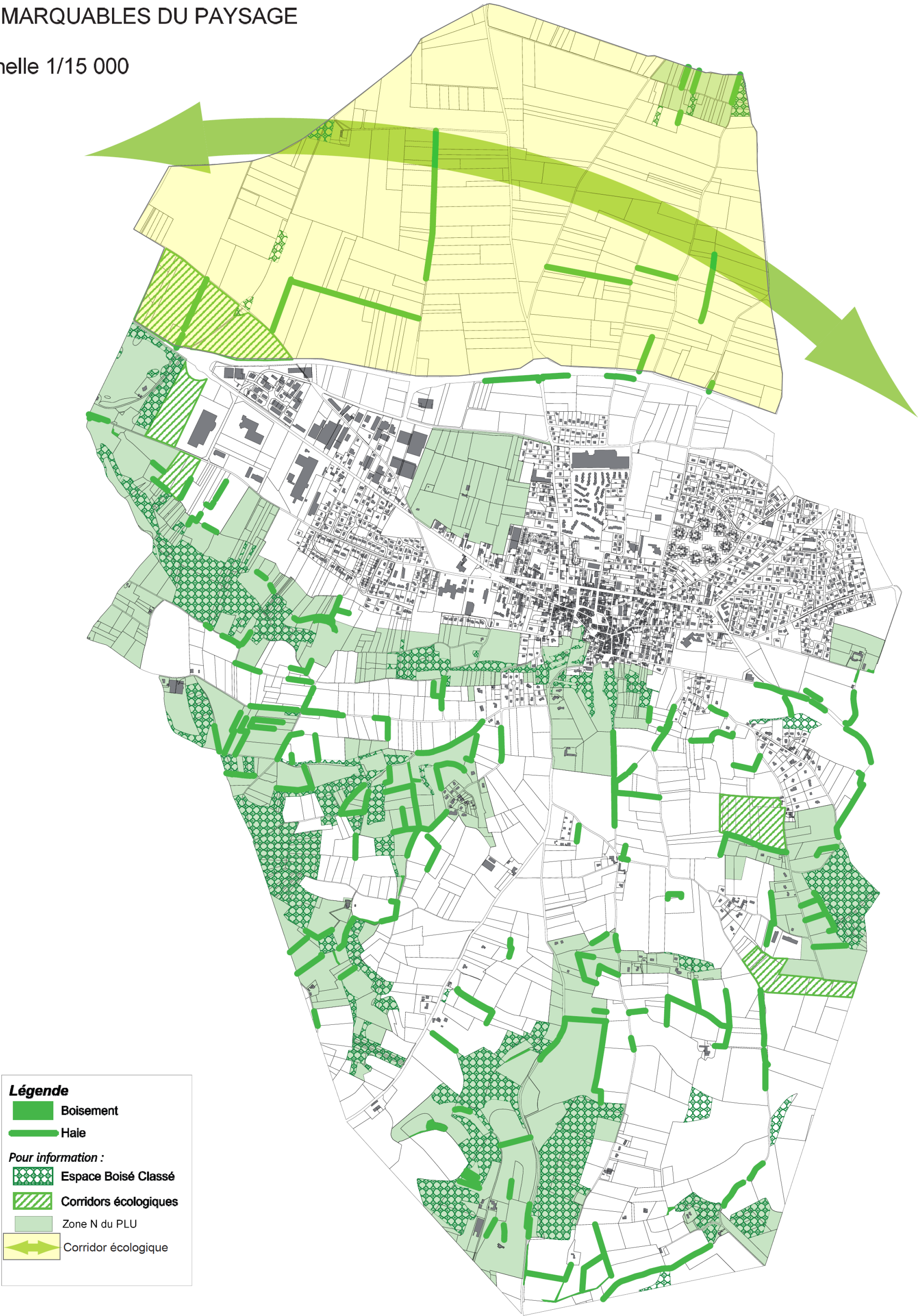
La partie Sud du territoire, grâce à ce réseau bocager, offre un corridor écologique Est/Ouest à préserver durablement.

La plaine agricole d'Heyrieux est caractérisée par un vaste espace agricole ouvert constituant un lien fonctionnel entre le corridor écologique majeur à l'Est (axe Nord/Sud passant sur le domaine de Rajat en limite communale avec Saint-Pierre de Chandieu) et celui à l'Ouest sur Saint-Quentin Fallavier. Ainsi, cette plaine constitue une zone de valorisation agricole renforcée appartenant plus globalement à la trame verte et bleue.

Le principe général vise à préserver cette large transparence que permet la plaine agricole d'Heyrieux, en particulier dans cette partie comprise entre la déviation D 518z et l'autoroute A 43. Aussi, il convient de pérenniser l'activité agricole et de s'assurer à ne pas limiter ou interrompre les déplacements de la faune, mais également à les faciliter en maintenant notamment les points de passages abrités au sein de cet espace ouvert (petits boisements et haies).

ELEMENTS NATURELS
REMARQUABLES DU PAYSAGE

échelle 1/15 000



LA QUALIFICATION DES SECTEURS D'ENTREE DE VILLE

L'entrée de ville Ouest de la commune se fait par deux voies routières importantes dont une est classée route à grande circulation (RD 518Z - déviation d'Heyrieux). L'ancienne route départementale constitue l'axe d'entrée au centre-ville qui traverse la zone d'activités économiques des Brosses regroupant des commerces, services, des activités artisanales et des industries). La déviation, quant à elle, longe et limite cette zone dans sa partie Nord et Ouest, lui offrant une vitrine.

Une étude « Entrée de ville » avait été réalisée en 1998, lors de la mise en révision du POS, en application de l'Amendement Dupont de la loi Barnier et modifiée en 2008 dans le cadre de la modification n° 4 du POS. Cette étude conclut sur des objectifs qualitatifs appliqués en particulier au traitement paysager et urbain de la traversée d'agglomération, prenant en compte également les questions de sécurité et de qualité architecturale.

Les principes d'aménagement retenus sont illustrés dans les pages suivantes à partir des documents de 1998 et 2008. Ils sont traduits réglementairement (pièces 4.1 et 4.2 du PLU) pour assurer un aménagement de qualité pour ces espaces situés en bordure de ces deux voies. Le secteur Plan Masse et les dispositions du règlement (partie écrite) fixent l'implantation des constructions en particulier vis-à-vis des routes départementales RD 518z et RD 518 / avenue du 19 mars 1962, leur hauteur, leur aspect à travers une palette de couleur définie notamment, le traitement paysager des abords des constructions avec les essences à mettre en œuvre, leur positionnement, etc.

L'ensemble des règles vise une bonne intégration urbaine, architecturale et paysagère au site en entrée de ville, conduisant à une sécurité routière globale pour les nouveaux projets, mais aussi à la requalification des abords de la zone existante liés à l'avenue du 19 mars 1962.

Il est à rappeler les motivations de l'évolution apportée en 2008 pour la seule partie Nord de la zone, confirmée par le PLU au vu du projet de relocalisation de la surface commerciale généraliste avec sa partie bricolage et station-service en frange Est de la zone d'activités.

Les servitudes d'utilité publique affectant la partie située au Nord du chemin de Savoyan contraignent son aménagement puisque deux pipelines passent au Nord de ce chemin générant une bande inconstructible, y compris avec la mise en place de dalles béton de protection. La zone d'effets létaux peut être abaissée après réalisation d'un tel dispositif à une bande d'environ 43 mètres correspondant à 2 fois 20 mètres de part et d'autre des canalisations de transport de matières dangereuses avec près de 3 mètres séparant les pipelines, ou plus, pour certaines catégories d'établissements recevant du public (ERP). Ainsi, la délimitation de la zone AU_i est directement dessinée en prenant en compte l'objectif d'aménagement structurant et qualitatif des abords de la RD 518z et cette bande d'inconstructibilité s'agissant du site de relocalisation de l'enseigne commerciale existante en entrée Ouest près du carrefour-giratoire RD 518z/RD518.

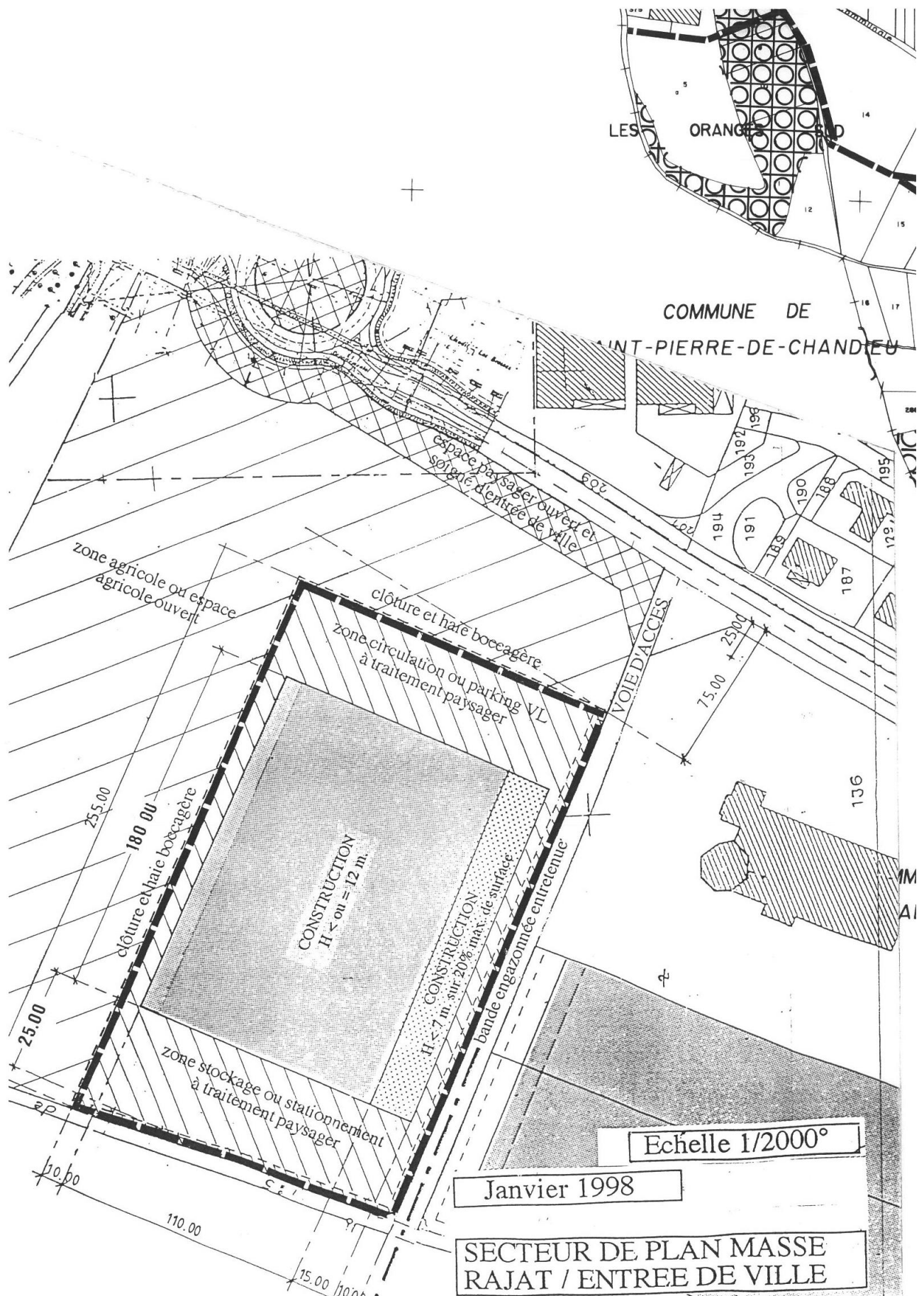
Les orientations d'aménagement et de programmation pour la zone partie Nord-Est (AU_i) prolongent celles inscrites sur la zone U_i Nord située au Nord du Chemin de Savoyan. Elles affirment l'obligation d'une double orientation des façades principales des bâtiments Nord et Sud dans leur traitement qualitatif, confortée par les aménagements paysagers en particulier en frange Nord rythmant les perceptions par des fenêtres paysagères. Les lignes horizontales sont recherchées en lecture globale du paysage pour assoir l'urbanisation développée entre espaces agricoles au Nord de la déviation et espaces urbains d'Heyrieux. Les enjeux liés à une nouvelle desserte seront pris en compte et plus spécifiquement le nouveau paysage induit où les remblais de la RD 53A seront supprimés.

Dans la partie Nord du secteur d'OAP, pour l'implantation des constructions, le recul par rapport à l'axe de la déviation, mais surtout l'orientation des constructions s'organisent suivant deux directions moyennes. Le recul minimum est réduit à 30 mètres avec des possibilités de hauteur maximale totale de bâtiments limitée à 10 mètres. Une hauteur supérieure impose un recul minimum de 35 mètres. La hauteur maximale est fixée à 14 mètres sans toutefois dépasser la cote NGF de 285 mètres pour globalement s'insérer dans le paysage, notamment pour les vues depuis la déviation qui dans la partie Est se trouve en déblai par rapport au terrain naturel ; ce principe limitera l'impact sur les perceptions avec une impression de surplomb. A noter que par rapport à la voie des convois exceptionnels, le recul de l'alignement est porté à 10 mètres.

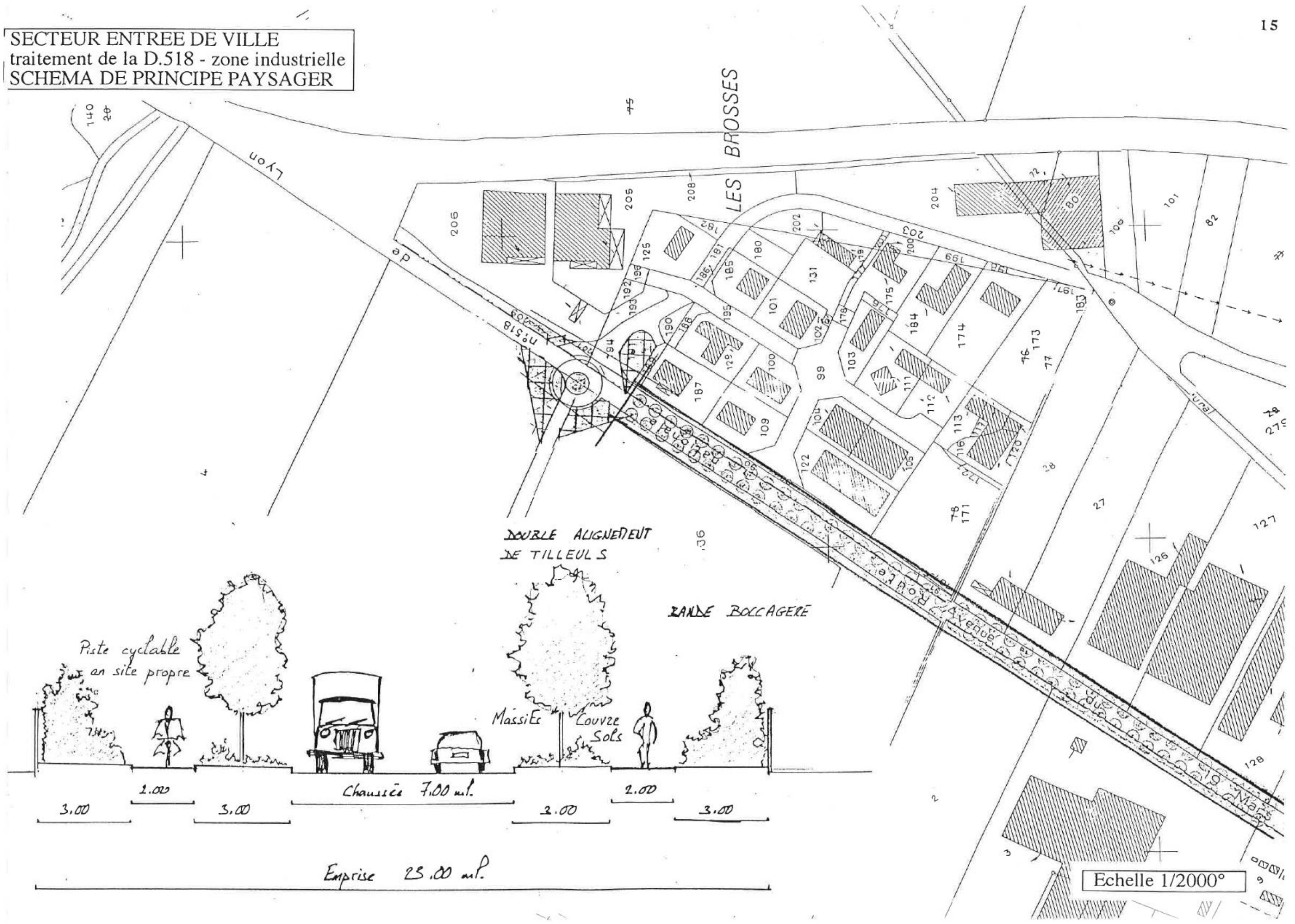
Concernant l'aspect extérieur des constructions, de nouvelles couleurs moins tranchantes sur l'environnement et des teintes dites plus « chaudes » sont proposées sur une base dominante de gris avec des animations de façades à partir d'ocres orangés et de rouges briques, remplaçant le blanc, bleu et vert (teintes dites plus « froides » comme les références de gris initiales instaurées en 1998).

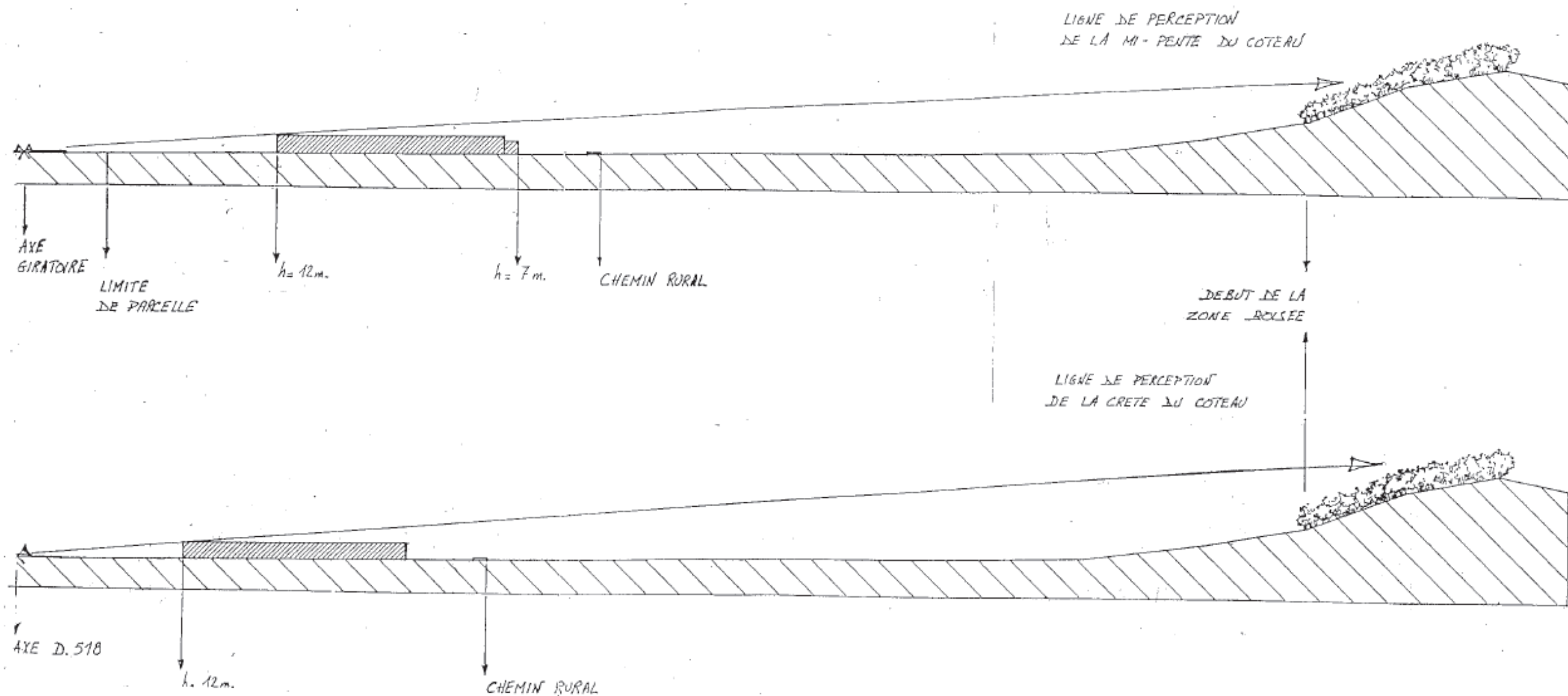
Si les essences des végétaux sont inchangées, le traitement paysager s'appuie sur le nouveau principe d'orientation des façades des bâtiments sur la déviation. Des séquences arbustives et de boqueteaux devront être plantées dans un espace vert d'une largeur minimum continue de 10 mètres pour venir animer cette section de route sans chercher à masquer la zone d'activités, mais au contraire mettre en valeur les constructions. L'ensemble du linéaire devra être cohérent dans le traitement paysager, élément de cohésion globale dominant. A noter qu'au droit de la voie des convois exceptionnels et de la bretelle d'accès, l'espace paysager est réduit à 5 mètres.

SECTEUR PLAN MASSE



SECTEUR ENTREE DE VILLE
traitement de la D.518 - zone industrielle
SCHEMA DE PRINCIPE PAYSAGER





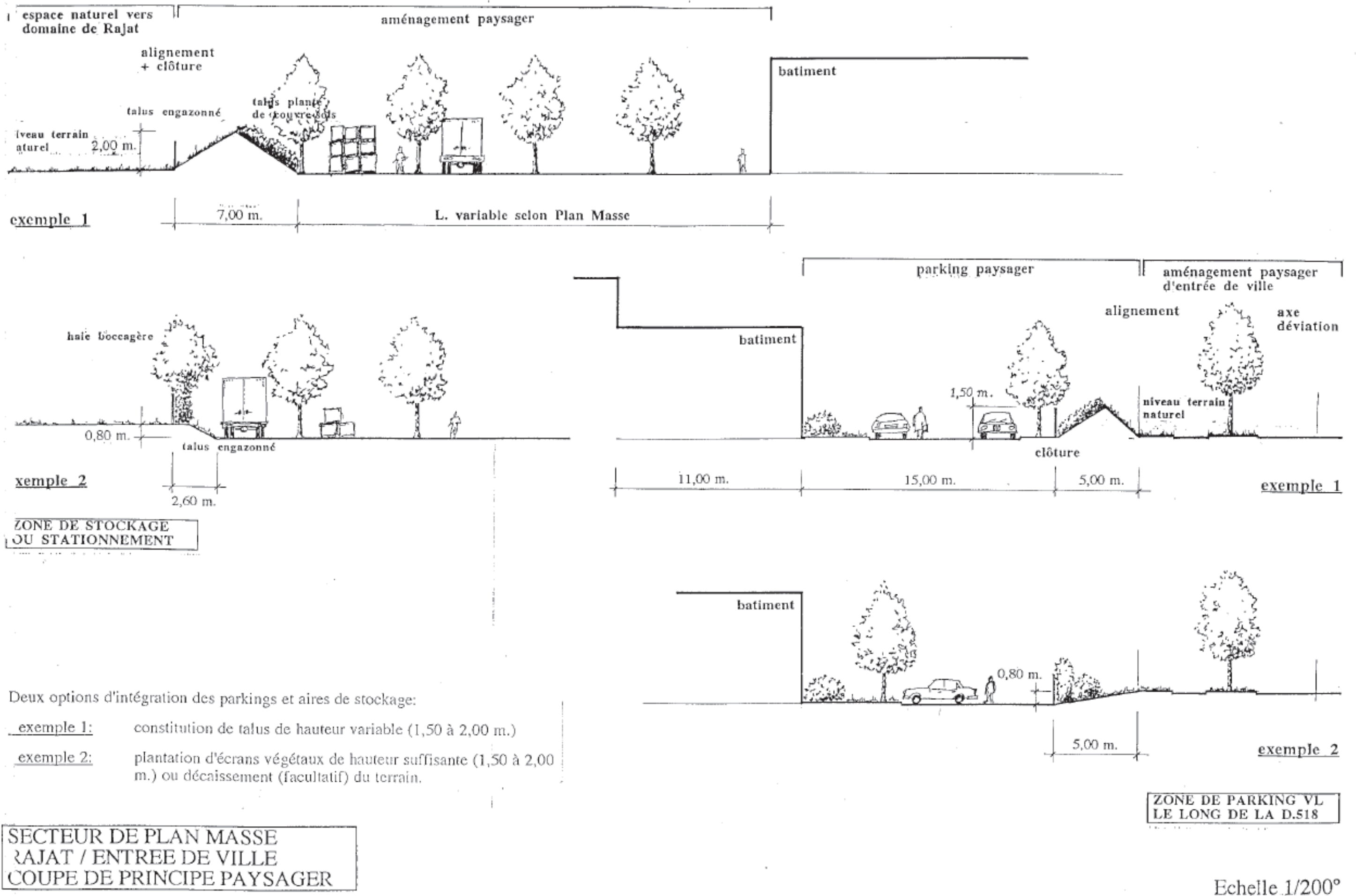
Janvier 1998

L'observation en coupe montre que la zone inconstructible laissée entre la D.518 et l'implantation des bâtiments préserve la perception du coteau:

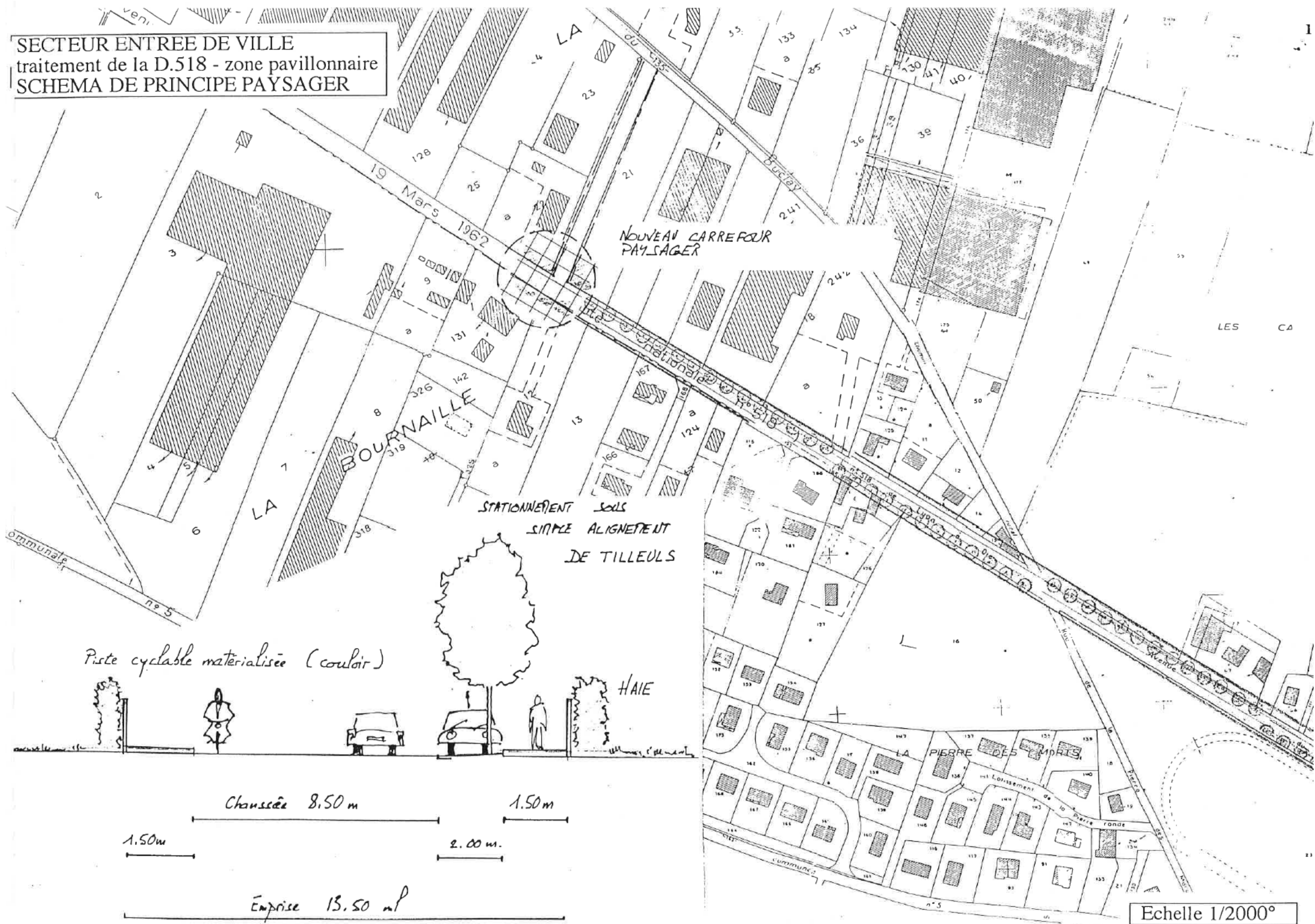
- à mi-pente pour une vue depuis le carrefour giratoire
- à la crête, pour une vue depuis la D.518.



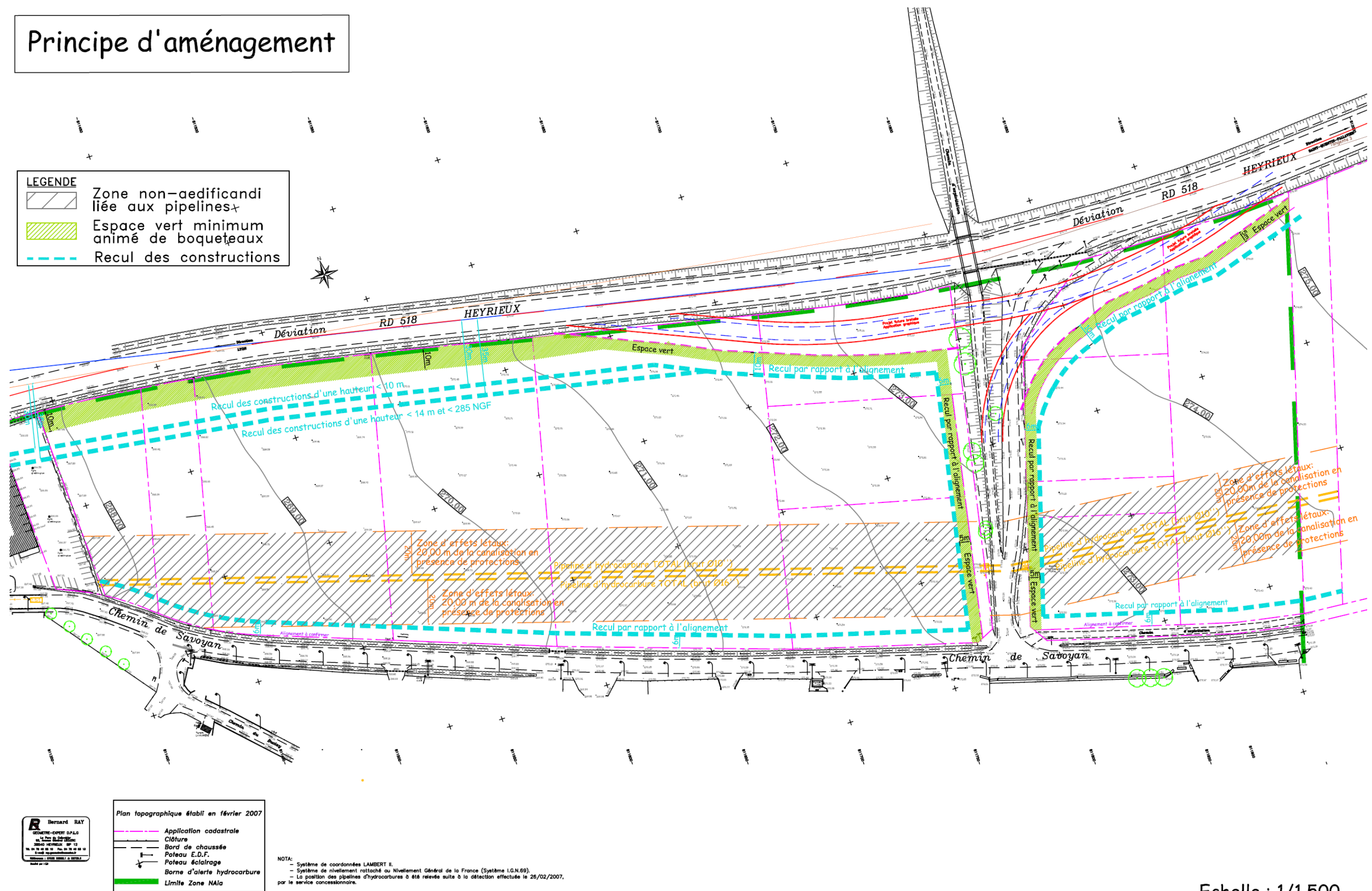
COUPES D'IMPACT PAYSAGER
SUR LE SECTEUR
RAJAT / ENTREE DE VILLE



SECTEUR ENTREE DE VILLE
traitement de la D.518 - zone pavillonnaire
SCHEMA DE PRINCIPE PAYSAGER

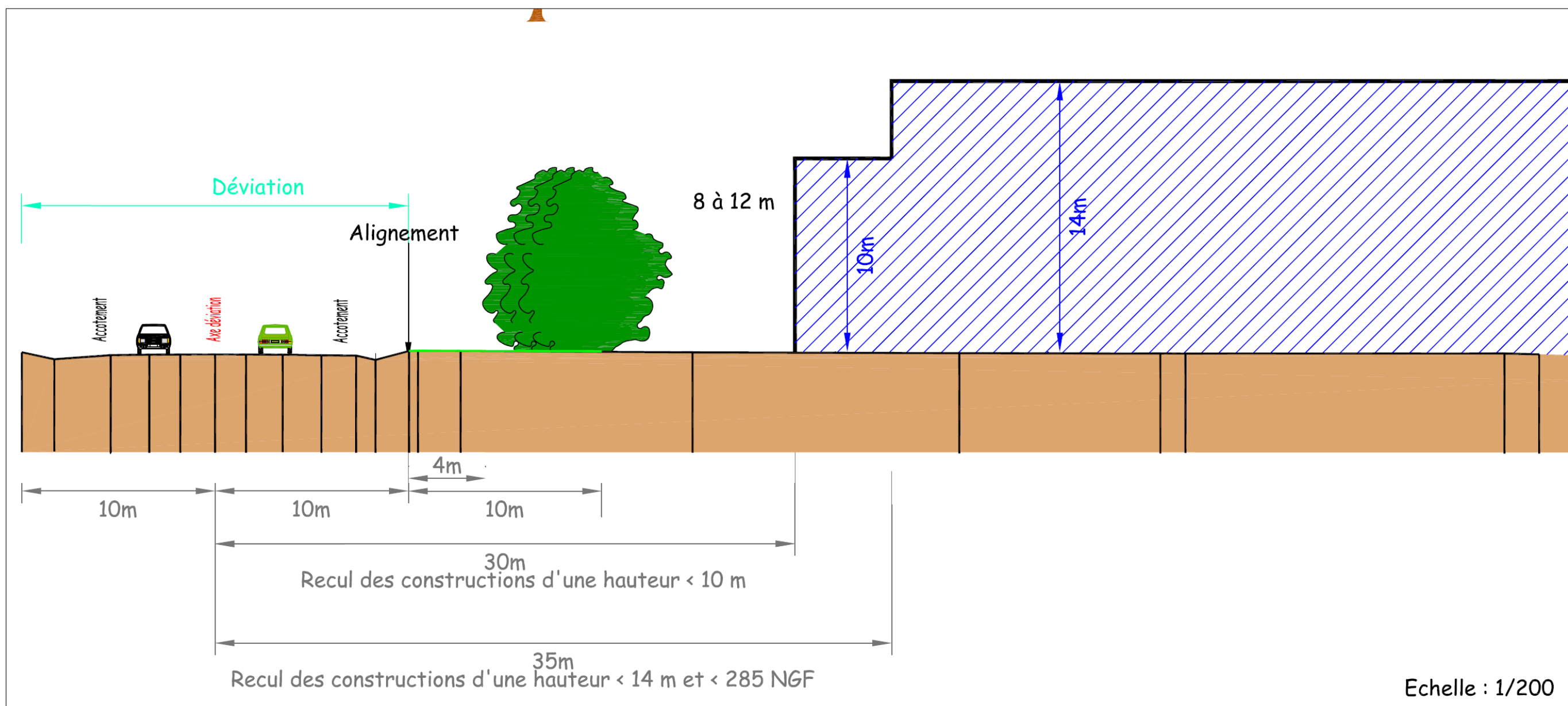


Principe d'aménagement

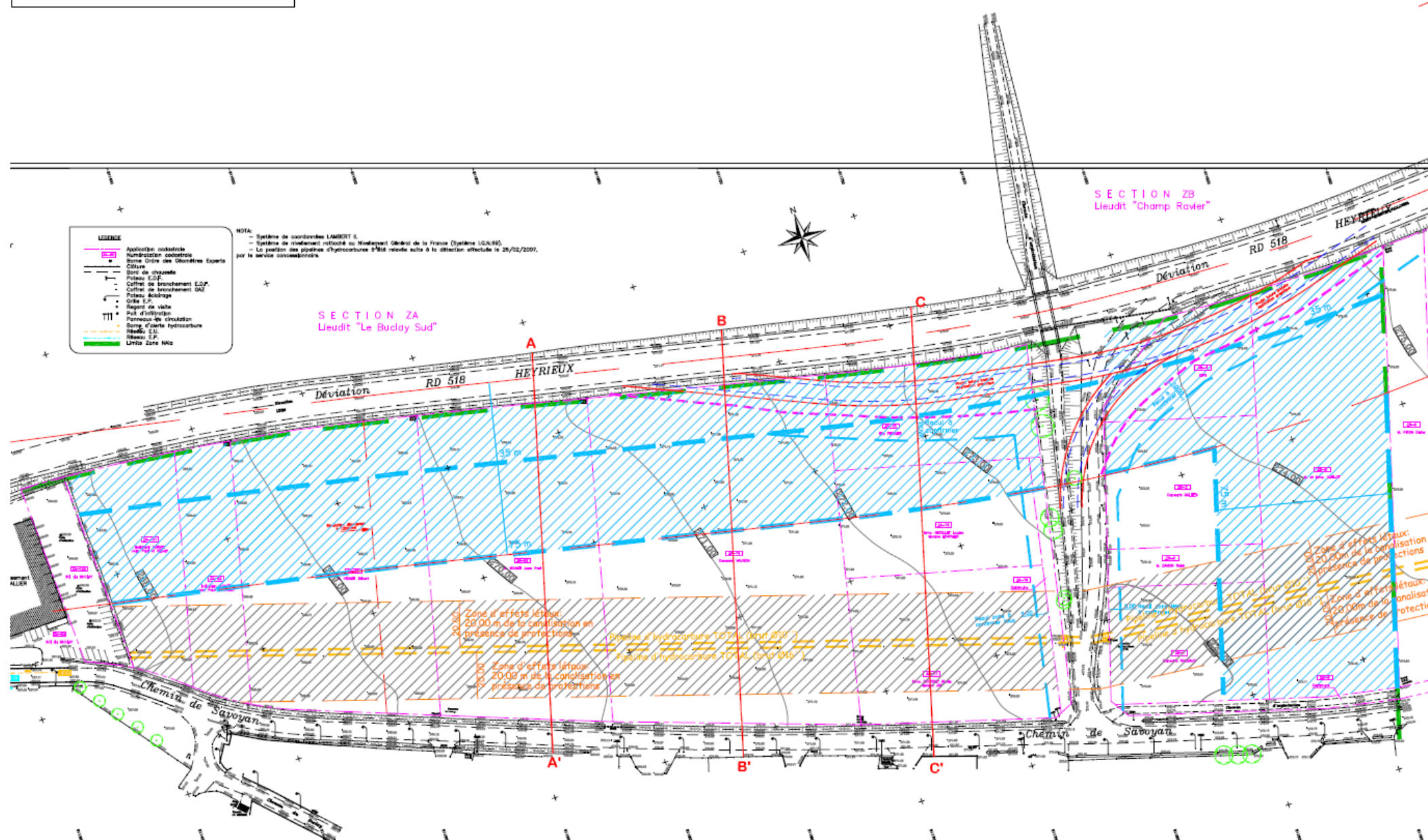


Echelle : 1/1.500

Coupe de principe paysager

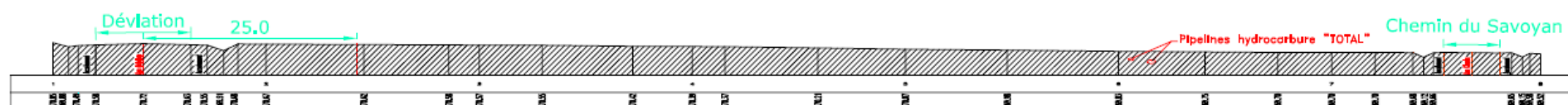


Plan topographique



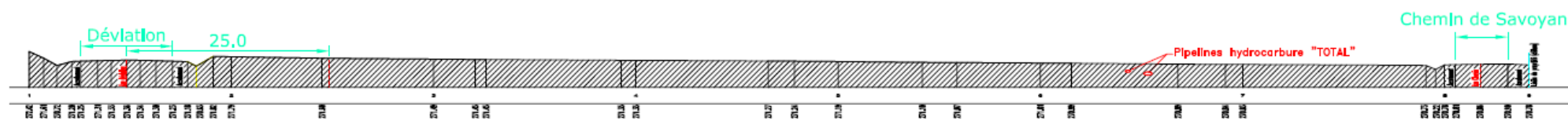
PROFIL AA'

Echelle horizontale : 1/500
Echelle verticale : 1/200



PROFIL BB'

Echelle horizontale : 1/500
Echelle verticale : 1/200



PROFIL CC'

Echelle horizontale : 1/500
Echelle verticale : 1/200

