Février 2026

Révision du Plan Local d'Urbanisme

Approbation

3. OAP
(Orientation d'Aménagement et de Programmation)

PROCEDURE	DATE
Révision du PLU prescrite	le 23 mars 2017
Délibération approuvant le projet	le 27 Février 2026

MOSAÏQUE ENVIRONNEMENT
Conseil & Expertise

SETIS
Groupe Degaud

Rédaction : Richard Benoit et Etienne POULACHON
Cartographie : Étienne POULACHON

Agence Mosaïque Environnement

111 rue du 1er Mars 1943 - 69100 Villeurbanne tél. 04.78.03.18.18 - fax 04.78.03.71.51

agence@mosaique-environnement.com - www.mosaique-environnement.com

SCOP à capital variable – RCS 418 353 439 LYON

Approbation – Février 2026

SOMMAIRE

PREAMBULE 1

PRESENTATION GENERALE DES SECTEURS 3

OAP - ZONE 1AU – SECTEUR SUD DU CENTRE BOURG 4

OAP - ZONE 1AU – SECTEUR EN MURAT 11

OAP - SECTEUR GARE 18

MISE EN VALEUR DES CONTINUITES ECOLOGIQUES 30

Préambule

Le présent document a pour objet de préciser, dans le cadre des orientations générales définies par le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Les travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées qui sont réglementés par le plan local d'urbanisme doivent être compatibles avec ces orientations.

De plus d'après le code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les éléments suivants :

Article R 151-6 du Code de l'Urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10. »

Article R 151-7 du Code de l'Urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. »

Article R 151-8 du Code de l'Urbanisme :

Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

***1°** La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;*

***2°** La mixité fonctionnelle et sociale ;*

***3°** La qualité environnementale et la prévention des risques ;*

***4°** Les besoins en matière de stationnement ;*

***5°** La desserte par les transports en commun ;*

***6°** La desserte des terrains par les voies et réseaux.*

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Les éléments, présentés sous forme d'esquisse aux pages suivantes, n'ont pas pour vocation de positionner précisément les voiries à aménager, mais simplement à indiquer des principes de liaison qui devront être obligatoirement respectés dans le cadre de l'aménagement de chaque zone.

Présentation générale des secteurs

Trois secteurs font l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur la commune de Virieu-le-Grand :

1. Une zone 1AU dans le secteur d'urbanisation récente entre voie ferrée et RD
2. Une zone 1AU dans l'ensemble urbanisé au lieu-dit « Le Murat »
3. Une OAP pour le secteur de la gare au cimetière

OAP - Zone 1AU – Secteur Sud du centre bourg

Zonage : Zone 1AU – environ 1.1 hectare

Le secteur concerné par l'OAP s'inscrit dans la continuité des derniers développements urbains à l'entrée du bourg de Virieu-le-Grand le long de la RD 904 à proximité de la gare et du centre historique équipé de Virieu-le-Grand. Ce terrain a déjà fait l'objet de projets d'aménagement et même de début de travaux qui n'ont pas aboutis.

Le terrain est aujourd'hui en friche tout en étant entouré d'espace bâtis ou aménagés comme les terrains de sports au Sud.

Les principes d'organisation doivent permettre d'utiliser au mieux cet espace en tenant compte des principes résumés dans le schéma d'aménagement ci-après et avec lesquels les aménagements à l'intérieur de la zone devront être compatibles.

○ SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'OAP

En complément de ce schéma d'aménagement, qui a vocation à être une base d'inspiration pour les plans de masses de projets des secteurs, sont définies les prescriptions suivantes en termes de qualité environnementale, architecturale et paysagère qui devront être respectées par les futurs aménageurs ou constructeurs.

○ CONDITIONS D'AMENAGEMENT

L'aménagement de la zone se fera dans le cadre d'un aménagement d'ensemble avec la mise en œuvre du principe suivant :

Densité minimum : 19/20 logements par hectare

<u>A - Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;</u>

Paysager le secteur

L'aménagement prévoira les éléments suivants :

En limites Nord et Ouest : préserver la haie existante le long de la voie au nord.

La voirie principale de desserte intérieure à la zone devra faire l'objet de plantation d'alignement d'arbre de taille moyenne.

Espace collectif

L'aménagement doit intégrer un espace collectif de type placette dont l'aspect ne devra être simplement un élargissement de voirie.

Intégrer les réseaux

Les ouvrages techniques de raccordement aux réseaux tels que les postes électriques, de gaz, numériques doivent être intégrés dans la construction. En cas d'impossibilité technique avérée, il sera demandé une insertion qualitative dans les clôtures, ainsi qu'un traitement architectural de qualité.

Gérer les volumes

Les bâtiments collectifs qui présenteront les volumes les plus importants seront implantés dans la partie Sud-Est du terrain, c'est-à-dire au plus proche des opérations d'urbanisation récentes.

Orientation et implantation

Le choix de l'orientation et de l'organisation des volumétries du projet doit prendre en compte les caractéristiques du site, tels que le relief et l'exposition. La conception des constructions à destination d'habitation privilégiera la création de logements bénéficiant d'une double orientation.

B - Mixité fonctionnelle et sociale ;

Mixité fonctionnelle

Il s'agira essentiellement d'un quartier d'habitat pour privilégier l'implantation de commerces et services de proximité plus au centre bourg.

Mixité sociale

Afin d'assurer une certaine mixité au niveau de la population, le projet doit prévoir au moins trois types de logements : collectifs, intermédiaires, individuels. Chaque type représente au moins 20% de l'ensemble des logements.

Le programme de logement devra comprendre au moins **30% de logements locatifs aidés** (application de l'article L151-15 du code de l'urbanisme).

C - Qualité environnementale et la prévention des risques ;

Infiltration et rétention

L'opération d'aménagement doit prévoir à son échelle des dispositifs d'infiltration et, si une partie ne peut être infiltrée, de rétention collective pour limiter les débits de rejets.

Les aménagements réalisés pour permettre l'infiltration ou la rétention d'eau pluviales doivent participer de l'ambiance paysagère et de la conception générale des espaces libres du projet. Ils doivent être traités de manière qualitative, être végétalisés et comporter, pour les bassins mis en œuvre, des pentes douces.

Ruissellement

La gestion des eaux pluviales des projets sera réalisée en intégrant le parcours de l'eau via des parcours à moindre dommage pour les pluies de temps de retour supérieur à celui pour lesquelles les ouvrages seront dimensionnés.

Les couloirs d'écoulements définis dans le cadre des cartes des aléas inondations devront être préservés par les projets (via des parcours à moindre dommage) et que les aménagements devront préférentiellement s'implanter en dehors des secteurs concernés par les risques naturels.

Sur ce point on se réfèrera à la carte des aléas, montrant que le terrain est touché par des aléas faibles « crues torrentielles ».

Voie ferrée

Les futures constructions sur le secteur Ouest devront faire l'objet d'un isolement acoustique du fait de la proximité à la voie ferrée (tronçon référencé au classement sonore des voiries de l'Ain - cf. arrêté préfectoral en date 28 décembre 2018).

Performances énergétiques et environnementales

Les bâtiments devront obligatoirement présenter des panneaux photovoltaïques en toiture afin d'assurer au moins 50% de la production d'énergie nécessaire aux besoins de l'ensemble des constructions.

D'autres solutions de production peuvent être acceptées en remplacement des panneaux photovoltaïques (chaufferie bois avec réseau de chaleur, géothermie… etc)

Eclairage des espaces collectifs

L'éclairage des espaces collectifs présentera les caractéristiques suivantes :

- Flux lumineux est dirigé vers le bas,
- Faible hauteur, et pas dirigé vers les haies attenantes ou les milieux naturels voisins ;
- Utilisation d'ampoules LED ambrées
- Extinction de l'éclairage entre 23h et 5h ; détecteur de présence avec minuteur.

D – Besoins en matière de stationnement ;

Stationnement

L'opération doit répondre aux prescriptions du règlement en matière de stationnement.

Les espaces de stationnement pour les visiteurs respecteront les principes suivants :

- Il sera planté un arbre de taille moyenne pour quatre places
- Les places visiteurs seront traitées avec des matériaux non entièrement imperméables (mélange terre/pierre, dalles alvéolaires… etc).

Ces places de stationnement pourraient être installées le long de la voirie principale.

E – Desserte par les transports en commun ;

Transport en commun

Le secteur à aménager est situé en centre bourg et à proximité des transports en commun desservant la commune et en particulier dans une grande proximité par rapport à la gare.

F – Desserte par les voies et réseaux

Accès

L'accès automobile se fera à partir de la voirie desservant l'opération du Petit Colombier à l'Est. Il n'y aura pas d'autre accès automobile.

Airre de retournement

Une aire de retournement est à prévoir en bout de voirie. Elle ne sera pas traitée comme un simple espace de voirie en enrobé, mais sera plutôt traité comme une placette.

Liaison piétonne

Une liaison piétonne sera prévue à l'Ouest pour relier l'opération à la rue du stade.

Les voiries seront doublées de trottoirs au moins sur un côté.

Eau potable

Le terrain peut être desservi en eau potable depuis la voirie de l'opération du Petit Colombier au niveau de l'accès automobile Est prévu, par une canalisation de diamètre 110.

Assainissement

Le terrain peut être raccordé sur la rue du stade (réseau unitaire) par une canalisation de diamètre 600.

Toutefois, le raccordement sur le réseau d'assainissement collectif ne pourra être autorisé tant que les travaux d'aménagement ne seront pas mis en œuvre par la commune pour la résolution des non conformités actuellement existantes en particulier au niveau des apports hydrauliques.

G – Continuités écologiques

Le secteur est situé sur un espace déjà' en partie anthropisé en frange de l'enveloppe urbaine dans un espace contraint sur quatre côtés entre la voie ferrée et l'urbanisation existante.

Il est situé à proximité du cours de l'Arène dont il est séparé par la rue du stade. Le corridor de la rivière est ici très perturbé et contraint par le passage sous la voie ferrée puis sa « canalisation » le long de la rue du stade.

L'aménagement de l'OAP ne modifiera pas cet état de contrainte, mais n'impactera pas plus le passage de la rivière à condition, comme demandé dans l'OAP, de bien prendre en compte les aléas faibles de crues torrentielles.

En particulier, il n'est pas prévu de débouché automobile sur la rue du stade dans le cadre de l'opération.

Par ailleurs, l'OAP veille à préserver les franges de l'opération, en particulier en limites Nord et Ouest en demandant de préserver la haie existante le long de l'emprise publique.

- **EXEMPLE DE DESSIN D'AMÉNAGEMENT**

Ce dessin est donné <u>à titre d'exemple</u> et n'a pas vocation à être le plan de masse des opérations à venir.

OAP - Zone 1AU – Secteur En Murat

Zonage : Zone 1AU – environ 0,35 hectare

Le secteur concerné par l'OAP s'inscrit dans la continuité du développement pavillonnaire éloigné du centre bourg au lieu-dit « En Murat ». Ce terrain apparait aujourd'hui comme une petite « dent creuse » entre l'ensemble urbanisé et la RD105.

Le terrain est composé de deux parties :

- Un talus fortement pentu et boisé en bord de RD
- Une partie plate de type prairie dans la continuité de l'urbanisation en contrebas de la RD

La zone 1AU et son OAP ne portent que sur cette deuxième partie du terrain.

Les principes d'organisation doivent permettre d'utiliser au mieux cet espace en tenant compte des principes résumés dans le schéma d'aménagement ci-après et avec lesquels les aménagements à l'intérieur de la zone devront être compatibles.

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'OAP

En complément de ce schéma d'aménagement, qui a vocation à être une base d'inspiration pour les plans de masses de projets des secteurs, sont définies les prescriptions suivantes en termes de qualité environnementale, architecturale et paysagère qui devront être respectées par les futurs aménageurs ou constructeurs.

CONDITIONS D'AMENAGEMENT

L'aménagement de la zone se fera dans le cadre d'un aménagement d'ensemble avec la mise en œuvre du principe suivant :

Densité minimum : 17 logements par hectare

A - Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;

Espace collectif

L'aménagement doit intégrer un espace collectif de type placette dont l'aspect ne devra être simplement un élargissement de voirie.

Arbre existant à préserver

Le vieil érable champêtre à l'entrée Sud du terrain devra être préservé.

Intégrer les réseaux

Les ouvrages techniques de raccordement aux réseaux tels que les postes électriques, de gaz, numériques doivent être intégrés dans la construction. En cas d'impossibilité technique avérée, il sera demandé une insertion qualitative dans les clôtures, ainsi qu'un traitement architectural de qualité.

Orientation et implantation

Le choix de l'orientation et de l'organisation des volumétries du projet doit prendre en compte les caractéristiques du site, tels que le relief et l'exposition. La conception des constructions à destination d'habitation privilégiera la création de logements bénéficiant d'une double orientation.

B - Mixité fonctionnelle et sociale ;

Mixité fonctionnelle

Il s'agira d'un quartier d'habitat puisque situé dans un secteur éloigné du centre bourg.

Mixité sociale

Afin d'assurer une certaine mixité au niveau de la population, le projet doit prévoir au moins deux types de logements : intermédiaires, individuels. Chaque type représente au moins 30% de l'ensemble des logements.

Le programme de logement devra comprendre au moins **30% de logements locatifs aidés.** (application de l'article L151-15 du code de l'urbanisme).

C - Qualité environnementale et la prévention des risques ;

Infiltration et rétention

L'opération d'aménagement doit prévoir à son échelle des dispositifs d'infiltration et, si une partie ne peut être infiltrée, de rétention collective pour limiter les débits de rejets.

Les aménagements réalisés pour permettre l'infiltration ou la rétention d'eau pluviales doivent participer de l'ambiance paysagère et de la conception générale des espaces libres du projet. Ils doivent être traités de manière qualitative, être végétalisés et comporter, pour les bassins mis en œuvre, des pentes douces.

Ruissellement

La gestion des eaux pluviales des projets sera réalisée en intégrant le parcours de l'eau via des parcours à moindre dommage pour les pluies de temps de retour supérieur à celui pour lesquelles les ouvrages seront dimensionnés.

Les couloirs d'écoulements définis dans le cadre des cartes des aléas inondations devront être préservés par les projets (via des parcours à moindre dommage) et que les aménagements devront préférentiellement s'implanter en dehors des secteurs concernés par les risques naturels.

Sur ce point on se réfèrera à la carte des aléas, montrant que le terrain est touché par des aléas faibles « ruissellement ».

Performances énergétiques et environnementales

Les bâtiments devront obligatoirement présenter des panneaux photovoltaïques en toiture afin d'assurer au moins 50% de la production d'énergie nécessaire aux besoins de l'ensemble des constructions.

D'autres solutions de production peuvent être acceptées en remplacement des panneaux photovoltaïques (chaufferie bois avec réseau de chaleur, géothermie… etc)

Eclairage des espaces collectifs

L'éclairage des espaces collectifs présentera les caractéristiques suivantes :

- Flux lumineux est dirigé vers le bas,
- Faible hauteur, et pas dirigé vers les haies attenantes ou les milieux naturels voisins ;
- Utilisation d'ampoules LED ambrées
- Extinction de l'éclairage entre 23h et 5h ; détecteur de présence avec minuteur.

D – Besoins en matière de stationnement ;

Stationnement

L'opération doit répondre aux prescriptions du règlement en matière de stationnement.

Les espaces de stationnement pour les visiteurs respecteront les principes suivants :

- Il sera planté un arbre de taille moyenne pour quatre places
- Les places visiteurs seront traitées avec des matériaux non entièrement imperméables (mélange terre/pierre, dalles alvéolaires… etc).

E – Desserte par les transports en commun ;

Transport en commun

Le secteur à aménager est détaché du centre bourg où se trouvent les possibilités de transports en communs desservant la commune. Il reste toutefois à un peu moins de 1 km. à pied de la gare.

F – Desserte par les voies et réseaux

Accès

L'accès automobile se fera à partir de la voirie interne à l'ensemble urbanisé existant. Il n'y aura pas d'autre accès automobile.

Airre de retournement

Une aire de retournement est à prévoir en bout de voirie. Elle ne sera pas traitée comme un simple espace de voirie en enrobé, mais sera plutôt traité comme une placette.

Liaison piétonne

Une liaison piétonne interne à l'ensemble urbanisé existant est limitrophe du terrain. L'articulation avec cette liaison sera assurée

Les voiries seront doublées de trottoirs au moins sur un côté.

Eau potable

Le terrain peut être desservi en eau potable depuis sa limite Ouest, par une canalisation de diamètre 100.

Assainissement

Le terrain est déjà desservi en séparatif eaux usées par une canalisation de diamètre 250.

Toutefois, le raccordement sur le réseau d'assainissement collectif ne pourra être autorisé tant que les travaux d'aménagement ne seront pas mis en œuvre par la commune pour la résolution des non conformités actuellement existantes en particulier au niveau des apports hydrauliques.

Ruissellement

Les projets tiendront compte du ruissellement issu du bassin naturel, versant situé à l'amont de la zone à urbaniser et éventuellement intercepté par la RD105. L'aménageur prendra toutes dispositions pour se prémunir de l'impact de ce ruissellement sur les constructions nouvelles.

G – Continuités écologiques

Le secteur est situé en marge d'un lotissement et n'est pas en contact direct d'un espace agricole ou naturel car entouré sur trois côtés par l'urbanisation, le quatrième étant occupé par la RD105 avec des constructions de l'autre côté de la route.

Toutefois, le zonage prévoit la conservation en zone naturelle du talus boisé.

- **EXEMPLE DE DESSIN D'AMÉNAGEMENT31**

Ce dessin est donné <u>à titre d'exemple</u> et n'a pas vocation à être le plan de masse des opérations à venir.

OAP - Secteur gare

INTRODUCTION

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur de la gare a pour fonction de présenter les enjeux d'aménagement sur un secteur qui est la « vitrine » du centre bourg pour ceux qui ne font que transiter par la RD904..
La voie ferrée constitue la limite Ouest du secteur et forme une coupure urbaine relativement importante avec le centre bourg ancien de Virieu-le-Grand, secteur de vie de la commune avec ses commerces, services et équipements.
La position géographique de la gare, au sein de la commune, notamment desservie par la RD904, axe structurant du territoire, attribut au secteur de la gare une véritable vocation d'entrée de ville. Cette dernière étant aujourd'hui peu valorisée.

Ce secteur s'avère être un enjeu d'importance pour la commune dans la mesure où il peut constituer un élément majeur dans l'identité de la ville et dans l'image que celle-ci renvoie. Par ailleurs, les nombreux atouts du secteur en termes d'accessibilité et de proximité au centre bourg, en font un espace stratégique quant à l'image de la ville.

L'objet de la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation est donc de souligner les enjeux et poser quelques principes qui pourrait permettre à termes une mise en valeur de cette entrée de ville de Virieu-le-Grand.

Toutefois, avant d'examiner les enjeux de la portion de RD904 qui tangente le centre bourg de Virieu le Grand sans jamais le donner à voir du fait de la voie ferrée à l'Ouest, il convient de rappeler l'autre contrainte forte côté Est sous la forme de la pente rocheuse avec ses aléas forts de chute de bloc.

Les parties en ocre sont touchées par des aléas forts de chute de blocs

La marge de manœuvre pour agir sur l'image de l'entrée de ville apparait donc très restreinte puisqu'il n'est pas vraiment possible d'imaginer des opérations d''aménagement en profondeur par rapport à la route que ce soit côté Ouest avec la voie ferrée et le domaine de la SNCF ou côté Est avec les risques forts de chute de blocs.

Les principes proposés ci-après ont pour objet :

- **de permettre une recomposition et une structuration** du cadre bâti et d'agir sur la qualité des espaces publics ;
- **de préserver et mettre en valeur** les éléments de paysage et de préserver les vues sur le cadre bâti existant

ANALYSE ET PRINCIPES DE L'OAP POUR LES SEQUENCES

L'analyse des différentes séquences quant au parcours le long de la RD904 est présenté du Sud vers le Nord.

1 – Avant le giratoire

Dans cette première séquence la ville n'est pas visible et les quelques bâtiments existants relativement peu visibles. Les signes de l'urbanité sont les deux murs de pierre de part et d'autre de la voie.

En s'approchant du giratoire la vision s'élargit mais ce sont toujours les éléments de murs côté Ouest qui annonce la ville et la maison à l'Est.

C'est un secteur qui est entièrement en aléa fort « chute de bloc », classé en zone **N** du PLU et qui ne peut donc connaitre que peu d'évolution en matière d'aménagement.

Principes pour la séquence

Les enjeux du secteur sont donc essentiellement la préservation des murs pierres qui marquent l'approche de l'entrée de ville.

2 – Le giratoire

A la sortie de la courbe, la ville devient « visible », même si le centre bourg ancien ne peut être que deviné derrière la gare et la voie ferrée.

Côté Ouest le mur pierre s'arrête, mais il continue côté Est, plus haut et surmonté par les frondaisons du parc qu'il protège et qui est classé en zone **N.** Ce parc et ses arbres dirige le regard vers l'Ouest vers ce qui est perçu alors comme l'entrée de ville.

Ce secteur propose toutefois une image uniquement fonctionnelle : un parking et un giratoire peu aménagés, un pont pour passer sous la voie ferrée. Seul le bâtiment de la gare émerge et propose une image de petit bâtiment public à l'architecture ancienne…

<u>Principes pour la séquence</u>

<u>Requalifier le parking de la gare</u>

Le parking de la gare est un enjeu majeur dans la valorisation de l'entrée de ville.

Le parking de la gare peut devenir le trait d'union avec le centre-bourg derrière la voie ferrée. Il peut créer un effet « vitrine » qui marquerait la présence du centre-bourg, sans être en concurrence avec ce dernier. Cet effet vitrine peut être simplement un travail paysager (le parking apparait aujourd'hui comme une vaste aire en enrobé ou les végétaux n'ont pas leur place), voir un travail architectural (kiosque…).

En tous les cas, ce travail devra être articulé avec la réhabilitation du rond-point.

Requalifier l'espace public devant la pharmacie

Au sud du parking de la gare, juste avant le passage sous la voie ferrée, les espaces publics pourraient aussi participer de la mise en valeur de l'entrée vers le centre bourg.

Ainsi, l'ensemble de l'aménagement devrait être conçu de manière homogène pour donner une image attractive à un espace aujourd'hui simplement fonctionnel qui n'attire pas l'œil de celui qui passe ici simplement en transit.

Requalifier le bâtiment de la gare

En articulation avec la requalification de l'entrée de Ville, il faut se poser la question de la réutilisation de la gare…

Elle pourrait devenir un équipement public, salles d'association et faire le lien entre les deux côtés de la voie ferrée…

Toutefois, on notera que cette idée se heurte pour l'instant à la volonté actuelle de SNCF Réseau de ne pas vendre la gare de Virieu le Grand, même si le bâtiment n'est plus utilisé.

Conservation du mur et du parc côté Est

Le parc est classé en zone **N** et le mur doit être conservé.

3 – Sortie du giratoire

En sortie Nord du giratoire, c'est le parc, côté Est, qui devient dominant, le côté Ouest n'offrant que le paysage de la voie ferrée et des barrières béton qui en marquent la frontière.

Toutefois, derrière les arbres se dissimulent deux bâtiments intéressants qu'il convient de garder dans cette séquence.

Principes pour la séquence

Préserver les bâtiments d'intérêt patrimonial

Même si ces deux bâtiments appartiennent à un développement plus récent de la commune (fin XIXe – début XXe siècle) au regard du centre bourg ancien, ils sont, dans cette séquence particulière qui tangente le centre bourg des marqueurs valorisants. Il convient donc de les préserver dans leur image, et aussi avec les murs qui les entourent et les portails d'entrée qui permettent de les apercevoir…

4 – Premier alignement

Dans la continuité du deuxième bâtiment d'intérêt patrimonial, ont été construit des bâtiments à usage d'activité qui sont, eux alignés sur la route et se donne à voir.

Cet ensemble hétéroclite présente un intérêt patrimonial architectural plutôt limité. Toutefois, son implantation en alignement sur la voie permet de donner une consistance urbaine à cette séquence.

Principes pour la séquence

Permettre une opération de renouvellement urbain

Les bâtiments existants sont particulièrement hétéroclites. Toutefois, dans la mesure où ils sont situés hors de la zone d'aléas forts « chute de blocs », une opération de démolition/reconstruction pourrait permettre ici de créer une image positive au niveau de l'entrée de ville. Il faudrait prévoir de reculer légèrement les bâtiments afin de préserver un espace pour des cheminements piétons qui sont aujourd'hui très contraints.

5 – Le secteur des ateliers municipaux

Après ce petit ensemble de bâtiment, l'alignement se perd et laisse la place à une simple clôture basse avec les ateliers municipaux et une maison pavillonnaire à rez de chaussée.

Au loin, on retrouve une séquence de bâtiment à l'alignement.

Principes pour la séquence

Permettre une opération de renouvellement urbain

Ici encore, dans la mesure où une petite partie des terrains le long de la route sont situés hors de la zone d'aléas forts « chute de blocs », une opération de démolition/reconstruction pourrait permettre de créer une image positive au niveau de l'entrée de ville. Il faudrait prévoir de reculer légèrement les bâtiments afin de préserver un espace pour des cheminements piétons qui sont aujourd'hui très contraints.

6 – Le deuxième alignement

La séquence se termine par, de nouveau, deux bâtiments à l'alignement. Quoique fortement réhabilités, ces deux bâtiments peuvent présenter un intérêt patrimonial architectural.

Le premier présente un travail de modénature au niveau de sa façade et un jeu au niveau des volumes qu'il serait intéressant de conserver.

Le deuxième, malgré les deux portes sectionnelles en rez-de-chaussée, présente aussi un travail de façade intéressant.

Ces deux bâtiments ont aussi l'intérêt d'être implantés en retrait de la route laissant la place pour un aménagement paysager de l'entrée de ville.

Principes pour la séquence

Préserver les éléments d'intérêt patrimonial des bâtiments

Même si ces deux bâtiments appartiennent à un développement plus récent de la commune (fin XIXe – début XXe siècle) au regard du centre bourg ancien, leurs façades présentent des éléments intéressants à garder. Une opération de construction devrait faire en sorte de garder une partie de ces éléments.

Requalifier l'espace collectif entre la route et les bâtiments

L'espace entre le bord de chaussée et la façade des bâtiments présente une profondeur de l'ordre de 7 à 8 mètres. Actuellement il est simplement revêtu en enrobé comme un bas-côté de route…

Il pourrait permettre une requalification paysagère de l'entrée de ville tout en laissant aussi de la place pour les piétons….

7 – La sortie de ville

Après le bâtiment, le sentiment est bien que l'on sort de la séquence urbaine et le cimetière vient ancrer encore cette sensation.

Toutefois, le cimetière est, lui aussi, en retrait et un espace vide existe entre le cimetière et le bâtiment.

Principes pour la séquence

Requalifier l'espace collectif entre la route et les bâtiments

Il s'agira ici de prolonger le réaménagement paysager devant le bâtiment afin de l'amener jusqu'à l'entrée du cimetière.

Cet espace pourra être fortement planté afin de bien souligner encore la sortie de la séquence urbaine.

8 – Aménager une liaison douce tout au long de la traversée.

Le côté Ouest le long de la RD propose une image peu valorisante de barrière béton le long de la voie SNCF. Un des enjeux serait de pouvoir reconquérir ce côté de la route afin de proposer à la fois une requalification du paysage et un cheminement sécurisé pour les piétons.

Principes pour la séquence

Requalifier l'espace le long de la voie ferrée

La difficulté pour la mise en œuvre de ces aménagements est qu'il serait nécessaire de mordre sur les espaces de la SNCF et que cela apparait difficile du fait d'un certain nombre d'éléments techniques ponctuels existants.

Il convient donc de préserver cette possibilité d'aménagement, mais aussi d'étudier toute possibilité d'élargir l'espace côté Est par reconstruction démolition de certains bâtiments.

LES AMENAGEMENTS ET LA RD904

Tout aménagement envisagé sur la RD904 devra être soumis à l'avis du département

SCHEMA DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Mise en valeur des continuités écologiques

L'article L151-6-2 du code de l'urbanisme prévoit :
« Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »

LES OAP ET LES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES

La zone N

La zone Naturelle, très stricte par rapport aux possibilités de développement urbain, assure en grande partie la préservation des grands espaces naturels à enjeux de la commune : Les boisements qui couvrent la grande partie Ouest de la commune, mais aussi des secteurs de fond de vallons humides.
Elle prend aussi en compte les secteurs de risques nombreux sur la commune.

Il convient de rappeler qu'elle couvre environ 81.4 % du territoire.

Les OAP sectorielles qui s'inscrivent dans des « dents creuses » de l'espace urbanisé de Virieu-le-Grand et n'auront pas d'incidence particulière sur les continuités écologiques majeure que représentent les grands espaces boisés et les vallons humides de la plaine agricole.

Les Espaces boisés classés

Ces zonages N sont aussi doublés ponctuellement par un repérage des grands ensembles boisés, constituant des réservoirs de biodiversité, en tant qu'Espaces Boisés Classés (EBC).

Les OAP sectorielles s'inscrivent loin de ces ensembles.
On notera que la partie boisée au Nord de **la zone du Murat** est exclue de la zone 1AU et classée en zone N.

<u>Les corridors écologiques</u>
Le plan de zonage indique aussi les grands corridors écologiques. Ils sont marqués à l'Ouest, à l'Est et au Sud du centre bourg.

Les OAP s'inscrivent loin de ces corridors.
Toutefois, on notera que **la zone 1AU au Sud du centre bourg** se trouve dans le sillon de l'Arène qui structure une partie de la trame bleue, mais dans une partie urbanisée et à un endroit où la voie SNCF constitue une barrière forte. L'OAP évite d'inciter à un plus fort trafic automobile en ne prévoyant qu'une liaison piétonne vers la rue du stade.
La zone 1Aua du Murat est entièrement en « dent creuse » à l'intérieur d'un secteur urbanisé dans les cinquante dernières années qui a certainement constitué une barrière dans les

espaces naturels au moment de sa création. Toutefois la zone 1Aua comble un vide dans l'urbanisation et n'aggrave pas la situation existante.

Les zones humides

Le plan de zonage repère les zones humides et, en particulier le sillon de l'Arène.

La zone 1AU au Sud du centre bourg se trouve sur le bord Est du sillon de l'Arène. L'OAP prend en compte ce point en prévoyant :

> « *Les couloirs d'écoulements définis dans le cadre des cartes des aléas inondations devront être préservés par les projets (via des parcours à moindre dommage) et que les aménagements devront préférentiellement s'implanter en dehors des secteurs concernés par les risques naturels.*
>
> *Sur ce point on se réfèrera à la carte des aléas, montrant que le terrain est touché par des aléas faibles « crues torrentielles* ».

La zone 1Aua du Murat est en contrehaut par rapport à la zone humide de l'Arène et séparé d'elle par le secteur urbanisé existant.

Toutefois, elle peut être traversée par des couloirs de ruissellement vers l'Arène et l'OAP pose les mêmes principes d'évitement que pour la zone au sud du centre bourg.

Pelouses sèches

Le plan de zonage repère aussi les pelouses sèches.

Les OAP s'inscrivent loin des secteurs de pelouses sèches et n'ont pas d'incidence sur celles-ci.

LES CONTINUITES ECOLOGIQUES A L'ECHELLE DES OAP

OAP de la zone 1AU Sud du centre bourg

La zone 1AU se trouve dans un secteur très fortement anthropisé. Toutefois, la haie encore existante au Nord du terrain peut participer de la préservation d'une trame verte urbaine et séparer le secteur à urbaniser de la barrière de la voie ferrée.
L'OAP pose comme principe la préservation de cette haie naturelle.

OAP de la zone 1Aua du Murat

Le secteur est situé en marge d'un lotissement et n'est pas en contact direct d'un espace agricole ou naturel car entouré sur trois côtés par l'urbanisation, le quatrième étant occupé par la RD31e avec des constructions de l'autre côté de la route.
Toutefois, le zonage prévoit la conservation en zone naturelle du talus boisé, préservant la continuité écologique assuré par ce boisement entre les deux secteurs urbanisés de part et d'autre de la RD31.