

Département de la Drôme



Plan Local d'Urbanisme

7 – Etudes Loi Barnier
- Entrée nord RN7
- Fauchetière 3

PRESCRIPTION DU PROJET DE REVISION	ARRET DU PROJET DE REVISION	APPROBATION
21 mai 2007	28 février 2011	3 septembre 2012



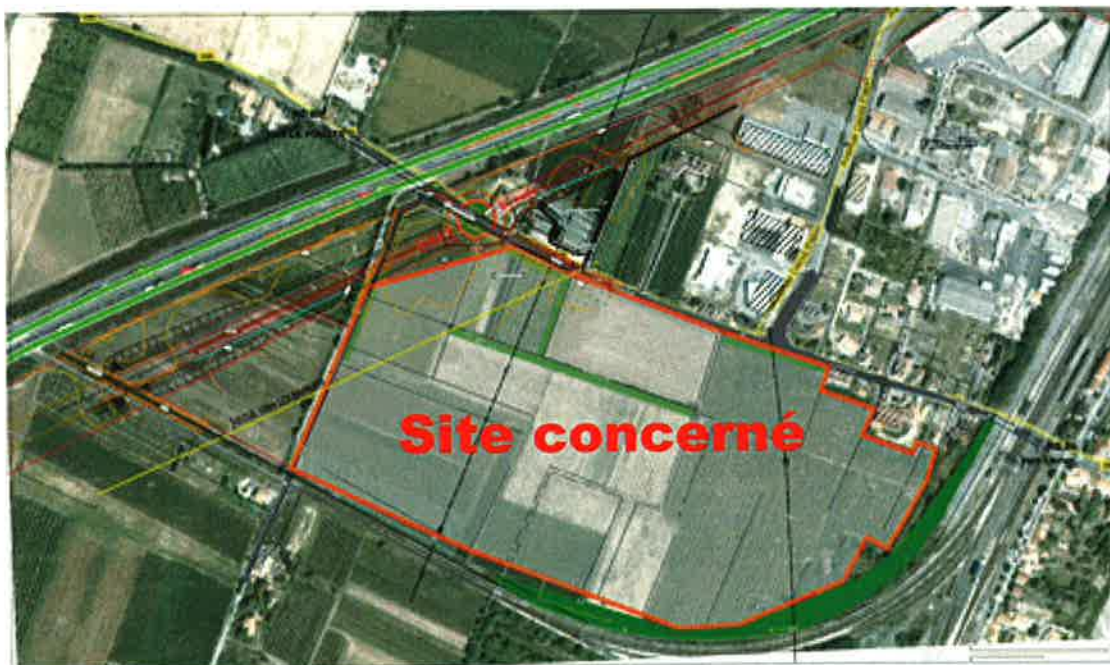
Claude BARNERON - Urbaniste O.P.Q.U.
10 rue Condorcet – 26100 ROMANS-SUR-ISERE

W:\PRODUCTION\PLU\09117_LIVRON_PLU\DOSSIER\Approbaton\DOSSIER\09117-Pg.doc

5.09.117

Département de la Drôme

LIVRON SUR DRÔME



ETUDE « LOI BARNIER »

(L.111.1.4 du code de l'urbanisme)

NOTICE D'INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE
Maître d'ouvrage : VILLE DE LIVRON SUR DRÔME

JUIN 2009

CABINET INERME PAYSAGE

Jean marc VIOT Architecte paysagiste
RUE GEORGES PETIT 07250 LE POUZIN
Téléphone 04 75 85 92 97 télécopie 04 75 44 35 85

SOMMAIRE

	pages
1 PRÉAMBULE	3
2 DIAGNOSTIC	4
2.1 LOCALISATION DE L'ÉTUDE	4/6
Objectifs de la LOI BARNIER	5
2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL	7
2.3 DÉFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES	7
2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE	8
2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN	9/10
2.6 ANALYSE VISUELLE	11
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ÉLARGI	12
3 ENJEUX ET ORIENTATIONS	13
3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES	13
3.2 ORIENTATIONS	13
4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS	14
4.1 VOLET SÉCURITÉ et NUISANCES	14
4.2 VOLET URBANISME	15
4.3 VOLET PAYSAGER	16/17
4.4 VOLET ARCHITECTURAL	18/20
5 PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT	21

1 PRÉAMBULE

La structure intercommunale, exerçant la compétence "développement économique" a programmé la réalisation d'une zone d'activité, à proximité de l'autoroute A7 et au bord du futur contournement de la ville, sur le territoire communal de LIVRON S/DRÔME.

Cette phase d'étude a pour objet de définir les modalités d'urbanisation de la zone actuellement Nai, lieu dit "FAUCHETIÈRE" dans le respect de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER) pesant sur les grandes infrastructures en dehors des espaces urbanisés des communes.

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Article L 111-1-4 du code de l'urbanisme :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte **une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Il s'agit notamment de définir des modalités d'urbanisation justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et qui répondent à des critères de qualité architecturale et paysagère.

Le présent rapport présente les lignes directrices choisies par la commune de LIVRON pour l'aménagement futur de la zone d'activité "FAUCHETIÈRE III".

2 DIAGNOSTIC

2.1 LOCALISATION DE L'ETUDE

Le projet de la zone d'activité se situe sur le bord Ouest du territoire intercommunal, qui s'étend le long de l'autoroute A7 et qui est délimité au Sud par la voie ferrée LIVRON – LA VOULTE.

La situation est stratégique au regard du développement économique de ce secteur.

La zone d'implantation de la future zone d'activité se situe à proximité de la sortie du futur contournement de la ville de Livron sur Drôme

Cette commune est traversée actuellement par la route Nationale 7, axe important de la vallée du Rhône. Aujourd'hui un contournement est en cours d'études par les services de l'État et c'est au bord de celui-ci que le projet s'inscrit.



En limite Ouest, au lieu dit "FAUCHETIÈRE", la commune a voulu inscrire un site spécifique, pour l'accueil d'activités économiques dans l'affirmation d'une zone déjà destinée à cet usage (il existe actuellement 2 zones économiques : Fauchetière I et II).

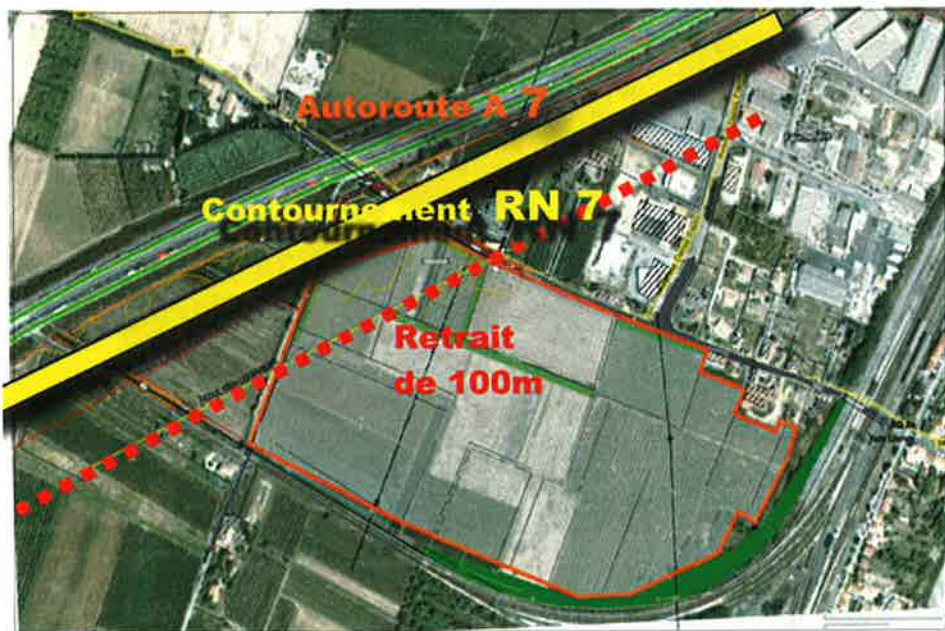
Actuellement le Plan d'Occupation des Sols classe ce site en NAI (zone destinée aux activités artisanales commerciales industrielles et de service). Toute la bande située à l'Ouest du contournement est frappée d'un recul de 100m.

Les objectifs de la loi Barnier

La présente étude permettra de définir un parti d'aménagement cohérent et global qui devra être retranscrit dans le plan d'occupation des sols de LIVRON.

Où ?

Le périmètre de la future zone d'activité, situé le long du contournement est concerné par un retrait de 100 mètres en application de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme.



POURQUOI ?

La loi Barnier permet de promouvoir une urbanisation de qualité dans les espaces trop souvent maltraités faute d'une réflexion d'ensemble (abords des voies rapides, des déviations, des entrées de ville). L'objectif de cette loi n'est pas de maintenir une interdiction de construire dans la bande de retrait imposée (100m) mais de subordonner les possibilités d'urbanisation à l'existence d'un projet urbain intégré au document d'urbanisme.

COMMENT ?

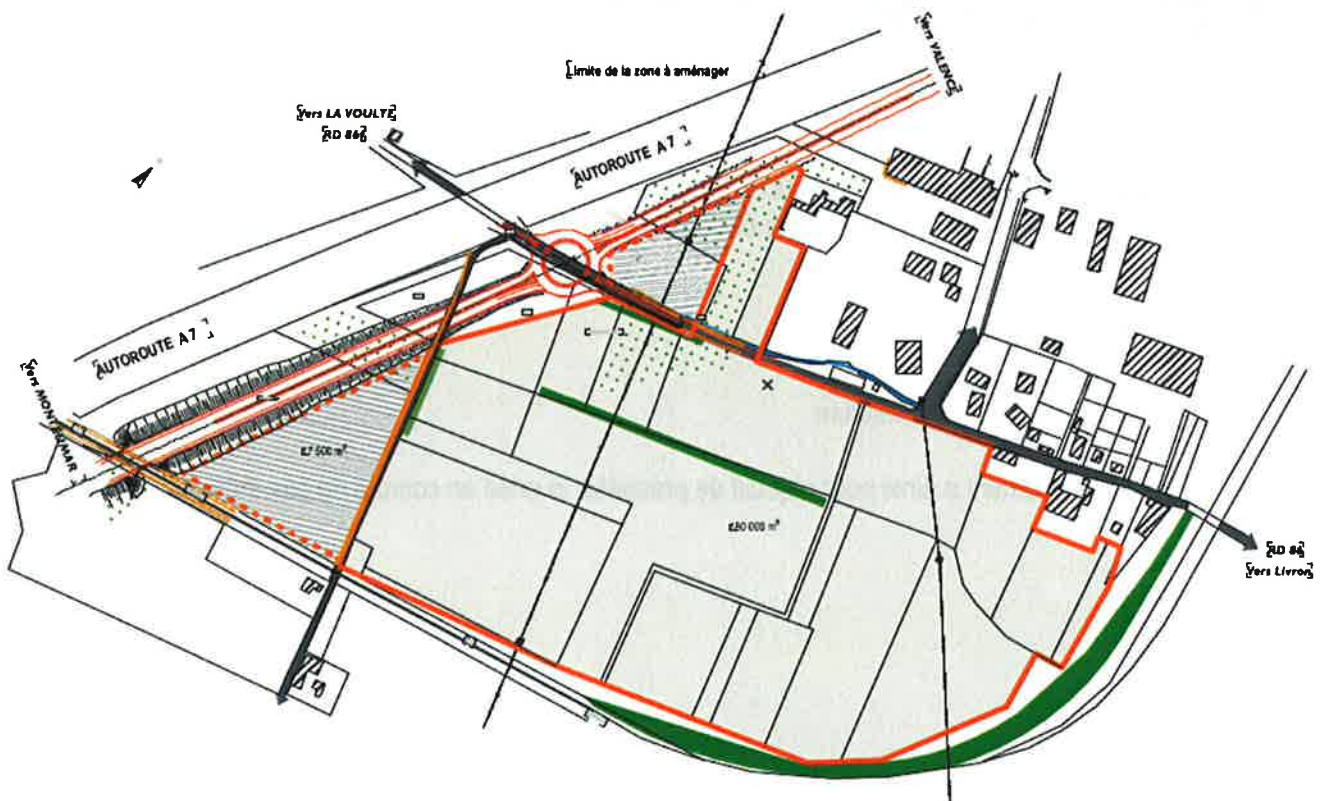
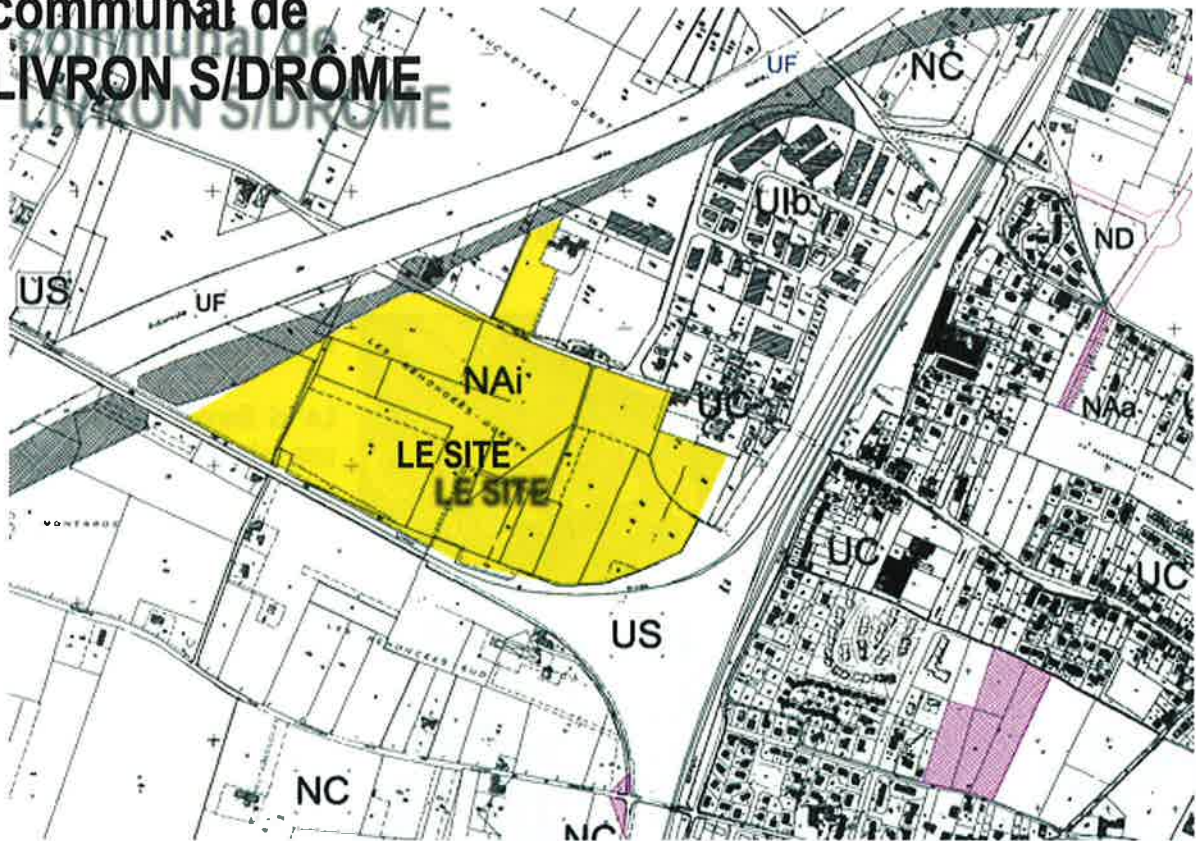
Afin de ne plus subir la règle de recul de 100 mètres, il est nécessaire de lancer une réflexion d'ensemble prenant en compte les problématiques suivantes :

- Les nuisances
- La sécurité
- La qualité de l'urbanisme
- Les paysages
- La qualité de l'architecture

Le présent document a ainsi pour objectif de présenter la prise en compte de ces thématiques.

La réflexion est portée principalement sur les parcelles 40 à 49 de cette zone NAI pour répondre à l'objectif initial : un aménagement de qualité, porteur de valeurs urbaines et paysagères.

Territoire communal de LIVRON S/DRÔME



2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL

La commune de LIVRON S/ DRÔME, situé à l'Est du Mont Roti (260m) et installé dans la plaine alluvionnaire du Rhône et de la Drôme, possède des atouts paysagers incontestables : La diversité de sa végétation, son relief marqué créent des paysages variés : bords de Drôme, relief du Mont Roti et plaine arboricole.

Le site d'étude, à l'Ouest du village à proximité de la Drôme, contribue à cette caractéristique et s'inscrit dans un paysage bien défini.

2.3 DEFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES



La commune peut être découpée en trois entités dont le paysage est caractéristique :

○ La colline du Mont Roti

L'altitude de cette petite bosse n'est pas très élevée (le sommet culmine à environ 260m) mais le dénivelé avec la vallée est marqué. C'est sur cette colline que l'ancien village "Haut Livron" s'est installé. Puis pour des raisons économiques le village s'est implanté le long de la Route nationale 7. Cette colline constitue une petite barrière visuelle qui contribue à fermer le paysage sur la façade Est. Elle est en partie couverte d'une végétation dense constituée principalement de feuillus.

Cette entité est l'une des trois composantes essentielles du paysage de la commune de LIVRON.

En effet, la commune est partiellement adossée à ce massif qui couvre près d'un quart de la surface du territoire.

○ La plaine agricole

Au contraire de la zone précédente le territoire Ouest de la commune entre Mont Roti et Rhône est plan.

Irrigués par quelques cours d'eaux et par la Drôme, ces espaces sont, pour la plupart, cultivés ou utilisés par l'activité économique.

○ Le lit de la rivière Drôme

La ripisylve de la Drôme offre des ambiances bien caractéristiques de rivière. Cette zone, au Sud de la commune, représente la troisième entité de son paysage.

LES ÉLÉMENTS LINÉAIRES DU PAYSAGE

Le paysage de la commune est marqué par différents axes qui le structurent ou le découpent :

○ Les axes routiers :

Une voie à grande circulation : la RN7. Cette route trame le paysage communal et favorise le support du développement de l'habitat linéaire.

L'autoroute A7 réalisée en remblais impacte fortement la façade Est du territoire communal. C'est un facteur limitant du développement de l'urbanisation car il empêche l'extension urbaine en constituant un barrage physique et des servitudes d'emprise large.

○ La voie ferrée

La ligne SNCF FRET traverse la commune en axe Nord-Sud en parallèle à la RN 7. Ce type d'ouvrage est reconnaissable dans le paysage. Souvent située en remblais, cette barrière visuelle sectionne le territoire communal. C'est un facteur également limitant du développement de l'urbanisation car il empêche l'extension urbaine en constituant un barrage physique.

○ Les cours d'eau :

La Drôme est très présente visuellement délimite la partie Sud du territoire communal. Cette rivière façonne le paysage et son lit s'étend sur l'ensemble de la façade Sud de la commune.

D'autres cours d'eau plus petits parcourent la commune en direction du fleuve Rhône, dans les ravins venant de la montagne. Tous ces ruisseaux sont des éléments notables du paysage car ils forment des traces très perceptibles. Il faut donc les préserver et les mettre en valeur.

○ L'habitat

Le village de LIVRON S/ DRÔME est bien identifiable. L'habitat est surtout développé dans la plaine alluvionnaire en bâti dense le long de la route nationale.

Actuellement, il n'y a guère que les lotissements qui s'implantent en léger retrait de l'axe routier.

L'extension de l'habitat s'organise toujours autour de la RN7 du Nord au Sud mais avec un épaississement certain vers l'Ouest.

2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE

2.4.1. LA TOPOGRAPHIE

Situé dans la plaine au pied de la colline du Mont Roti, le site est plat, la topographie du lieu ne va pas contraindre l'urbanisation.

L'autoroute et la voie ferrée, réalisées en élévation créent des talus à l'Est au Sud et à l'Ouest ce qui délimite le site sur trois cotés.

Le relief du site d'étude est donc fort propice à recevoir des constructions.

Une légère pente Est Ouest permet d'accompagner les eaux de surfaces et la création de noues permet une récupération naturelle et efficace.



2.4.2. L'HYDROLOGIE

Le secteur d'étude permet de mettre en évidence un réseau hydrographique existant, très présent en bordure Nord du site. Il reçoit les eaux pluviales de surface des terres et des voiries en limites, sachant que bien souvent des ouvrages neufs ont leur propre bassin d'orage.

Les eaux de ruissellements canalisés dans des fossés agricoles créent un enjeu paysager fort, il faudra bien évidemment les respecter, les conserver et si possible les mettre en valeur.

Il conviendra, au moment de l'urbanisation du site, de vérifier l'impact des projets en matière hydraulique, afin d'évaluer les capacités de reprise des réseaux en place et de définir les aménagements nécessaires à réaliser, notamment en vue de la collecte des eaux pluviales. (Proposition : noues plantées)



2.4.3. LA VÉGÉTATION

Le secteur d'étude se situe en zone agricole. La végétation actuelle est constituée par des champs de céréales et des brise-vent. Constituée de peupliers et de cyprès, ces rangées d'arbre de hautes tiges marquent visuellement le paysage végétal sur l'ensemble du site.



Au Sud une végétation spontanée présente de part et d'autre de la voie ferrée contribue à bien délimiter visuellement le site.



2. 5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2. 5. 1 LE RÉSEAU VIAIRE

Le futur contournement routier va, selon les études en cours, se matérialiser à l'emplacement de la voie communale existante à l'Ouest du site. Ce futur axe à fort trafic, sera légèrement en surélévation par rapport au terrain existant.

Un carrefour giratoire sera réalisé à l'intersection avec la route 86 et doit offrir un débouché direct pour la zone.

Ce contournement routier VALENCE - MONTÉLIMAR va supporter un trafic important. Le dénivelé entre site et voie et les remarques du service des routes de l'état, interdisent tout accès sur la zone depuis cet axe, hormis le giratoire.

Depuis la route D86 de larges visions sur la zone NAI coté Nord. La perception de la future zone sera très forte. Suite à la réalisation du contournement, cette voie deviendra pour les quartiers Ouest de la commune, un accès majeur. Cette voie sera probablement très fréquentée, non seulement par les acteurs économiques, mais également par un grand nombre de riverains.

Cette nouvelle destination impliquera un traitement qualitatif pour l'ensemble de l'emprise.

Un carrefour actuel permet l'accès vers les deux premières zones d'activités. Il faudra, dans le cadre de l'aménagement du site, en profiter pour donner une vision plus urbaine à l'espace et profiter de l'occasion pour embellir cette voie existant traitée actuellement à minima.



En conclusion, le réseau viaire délimite les cotés Nord et Ouest de la zone NAI avec comme impératif :

- Un traitement de qualité sur l'ensemble du parcours de la RD 86 au droit de la future zone.
- Un retraitement paysager et plus urbain du carrefour routier aux zones 1, 2 et la prochaine (3).
- Réaménager, dans le même esprit que la future zone, l'axe d'entrée des zones 1 et 2

LE SITE D'ÉTUDE

2.5.2 L'URBANISATION DU SITE

Le site concerné par l'étude se trouve sur la limite Ouest du territoire communal, il ne se trouve pas directement en contact avec le centre du village.

En limite Ouest de la commune, coincé entre l'autoroute A7 et la voie ferrée, ce territoire se trouve isolé et sans réelle identité avec la ville de LIVRON S/ Drôme.

Il se situe par conséquent dans un espace où le développement urbain est limité.

Par sa position le site semble un prolongement naturel de la zone d'activité actuelle au Nord. C'est pour cette raison que la mairie de LIVRON a classé cette zone en NAI.

2.5.3 LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT

Deux types de bâti coexistent sur le site

1) L'habitat

L'architecture est simple, les volumes importants et épurés. Son niveau est faiblement élevé, R+1 conférant malgré tout à l'ensemble, un aspect massif.

Les toitures souvent à deux pans en tuile et en bardages métalliques pour les hangars. Les façades sont enduites ou en pierres jointoyées. Pas de murs ou clôtures pour délimiter l'espace agricole, seule des haies végétales de grandes tailles servent de limites et de brise-vent.

2) Des constructions commerciales récentes

Les zones d'activités "Fauchetière 1 et 2", offrent la vision de bâtiments artisanaux et commerciaux probablement construits dans les années 90.

Les façades de ces bâtiments sont relativement élevées : 8/10m.

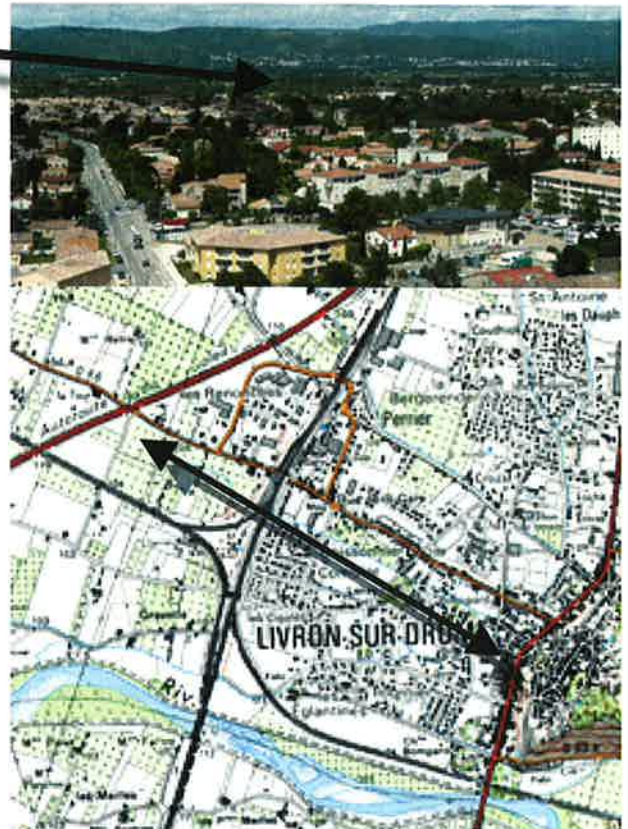
L'aspect extérieur se caractérise par des tons clairs.

Les toitures s'inspirent soit :

- des critères du bâti ancien : toiture à deux pans recouverts de tuiles, de bardage métalliques ou de plaques fibros, pente des toitures autour de 30%.
- de l'architecture des bâtiments industriels actuels aux toitures plates.

Il est difficile de définir précisément le type architectural des constructions en présence car elles diffèrent fortement les unes des autres.

Le sentiment de densité est bien présent pour les zones réalisées.



2.6 ANALYSE VISUELLE

Le futur contournement mais surtout l'autoroute A7, axe majeur de la vallée du Rhône, construite en surélévation, vont offrir des visions permanentes et intéressantes sur le site concerné.

L'autoroute à l'Ouest de la zone détermine un premier plan de paysage. Au delà, on aperçoit les montagnes d'Ardèche qui ferment les visions du grand paysage.

A l'Est au premier plan, c'est la voie ferrée qui limite les visions puis on aperçoit en fond de plan des visions intéressantes sur le LIVRON ancien et le Mont Roti

A Sud au premier plan, c'est la voie ferrée qui limite les visions puis on aperçoit en fond de plan des visions sur le massif du Barrés situé en Ardèche.

2.6.1 LE SITE VU DE L'EXTERIEUR

Des voies principales, le site apparaît comme une zone agricole avec quelques espaces brise-vent et quelques boisements très limités sur le territoire parcelle.

2.6.2 LES POINTS DE VUE DEPUIS LE SITE

Les perspectives visuelles restent un enjeu majeur.

Cette plaine agricole très ouverte, permet des perspectives à grandes distances sur les montagnes de l'Ardèche et sur le massif du mont Roti en fond de paysage à l'Est.

Les relations visuelles avec le village sont surtout marquées pour le Haut Livron.



Vision vers l'Ouest



Le contexte réglementaire élargi

Les orientations préconisées tiendront compte de l'analyse du site, des principes édictés par la loi Barnier et notamment l'article 52 dit "amendement Dupont" (article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme) qui est entré en vigueur le 1er janvier 1997 et dont l'objectif est d'amener les municipalités à anticiper sur leur développement et restructuration, et à définir une véritable démarche de projet urbain.

Les critères à retenir doivent tenir compte, après un diagnostic, du fonctionnement urbain de la zone (épaisseur du tissu, ordonnancement, raccordement aux quartiers existants, desserte, sécurité, prévention des nuisances), du paysage (prise en compte de l'existant, traitement paysager, plantations des espaces publics et privés, organisation de l'espace, publicité), de la qualité architecturale (volumes et épannelage, matériaux, couleurs...).

En ce qui concerne la publicité, dans l'article 53 de la Loi Barnier le régime de déclaration préalable (et non d'autorisation) a été adopté, les procédures de constatation des infractions étant simplifiées et le coût des infractions et des astreintes revalorisé.

Le 1% paysager et développement a été étendu à l'ensemble des axes structurants (aménagements paysagers et actions de développement économique et touristique, dans le cadre de chartes d'aménagement et de mise en valeur, sur des espaces non compris dans les emprises, mais présentant un lien tangible avec la voie).

La loi Raffarin, du 5 juillet 1996, va également dans le sens d'une meilleure prise en compte de la localisation et de l'impact socio-économique et paysager de tout nouveau projet commercial au regard de l'équilibre de l'agglomération. Elle prévoit l'élaboration de schémas directeurs intercommunaux élaborés par les observatoires départementaux d'équipement commercial, reprenant en cela les propositions du sénateur Dupont, sauf en ce qui concerne l'instruction du permis de construire, qui reste distincte de l'obtention de l'autorisation commerciale.

Le volet paysager des POS et du permis de construire ainsi que les plans de paysage mis en place par la Loi du 8 janvier 1993 sur les paysages, pourront contribuer à faire évoluer les pratiques.

L'aménagement et la restructuration des entrées de villes doivent passer le plus souvent, pour réussir, par une démarche intercommunale et impliquent une politique de partenariat avec les acteurs économiques, les administrations et les usagers.

3 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS

3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES

Compte tenu de sa destination : zone d'activité, le site étudié devra être en cohérence avec les espaces aménagés en périphérie proche.

Les visions sur le Haut Livron, le Mont Roti et sur la montagne ardéchoise en fond de paysage seront les plus souvent conservées.

Une voie ferrée sur les façades Est et Sud délimite physiquement le territoire à aménager. De même l'autoroute A7 ET bientôt le contournement délimite de la même manière le façade Ouest.

Le relief n'est pas un facteur limitant. Il faudra néanmoins conserver les lignes horizontales qui composent ce paysage agricole.

La végétation présente sous la forme de culture annuelle et de carrés de fruitiers ne sera pas prise en compte dans les impératifs d'aménagement. Par contre, la présence de brise vent (peupliers et cyprès) en périphérie du site sera affirmer et ces alignement le plus souvent conservés.

La présence de canaux sur les façades Nord et Ouest seront conservés mise en valeur et utilisés pour l'évacuation des eaux de surface du site.

3.2 ORIENTATIONS

L'urbanisation future du site devra s'inspirer des éléments majeurs périphériques, en observant l'existant, pour ne pas rééditer les erreurs réalisées dans les zones d'activités présentes au Nord du site.

Plusieurs objectifs devront être atteint par le projet final.

La zone NAI a pour vocation de recevoir de l'activité artisanale, commerciale industrielle et services.

L'aspect extérieur de ou des constructions va être réglementé afin que les nouveaux bâtiments s'insèrent au mieux dans le milieu existant.

La hauteur est notamment un enjeu fort, afin de maintenir des cônes de vues existants depuis le site et de limiter l'impact du ou des bâtiments depuis l'autoroute A7 et depuis le futur contournement.

Les plantations seront à l'échelle des ouvrages proposés et réalisées selon la logique reconnue sur ce territoire.

La trame viaire doit permettre une bonne desserte des nouvelles constructions.

4 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- 1 Le volet "sécurité et nuisances"
- 2 Le volet "urbanisme"
- 3 Le volet "paysage"
- 4 Le volet "architectural"

4.1 Le volet sécurité et nuisances

L'accès à la zone d'activité sera assuré dans un premier temps à partir du carrefour existant sur la route D86. Ce carrefour permet d'accéder par le Sud aux zones 1 et 2. Une fois le contournement réalisé, l'accès se fera également par le carrefour giratoire prévu en se connectant à la voie de desserte interne.

La voie interne à réaliser, représente un atout en terme de nuisances, car elle oblige la création d'une "zone tampon" de retrait. Elle pourra être, sur plus de la moitié du parcours, en sens unique puisqu'elle bouclera l'ensemble du territoire.

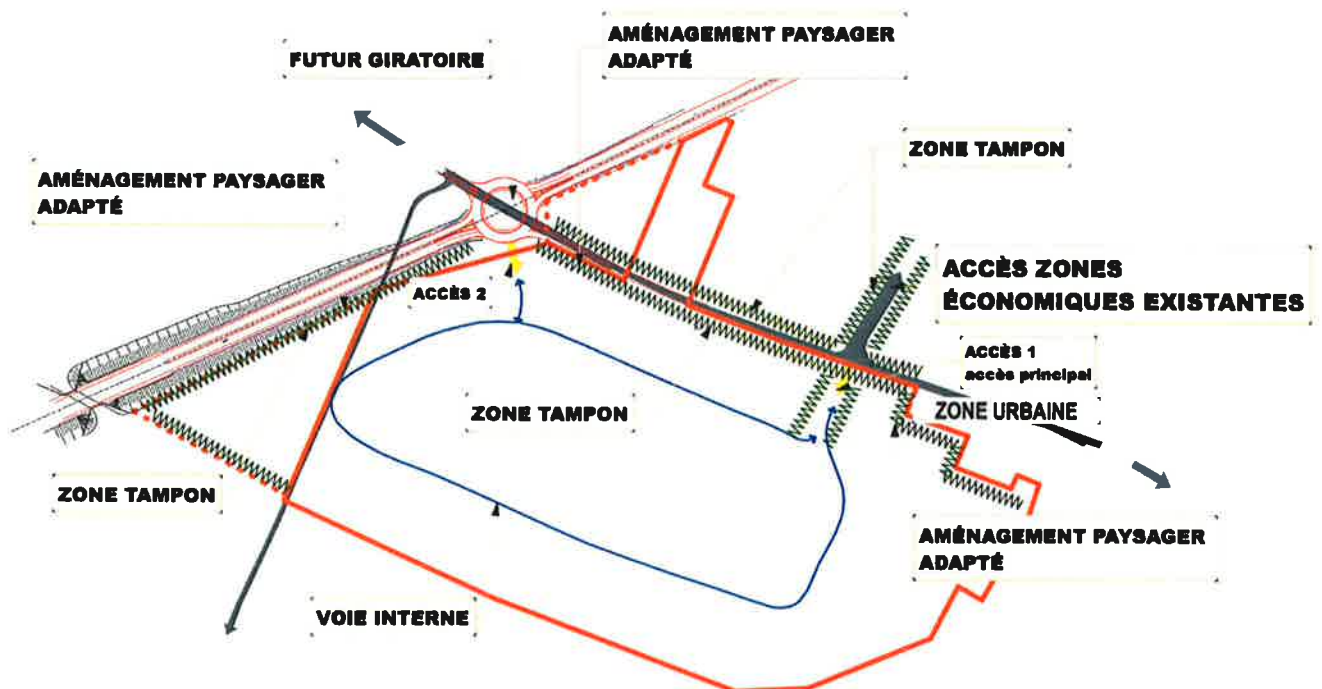
La trame viaire proposée doit répondre à deux objectifs :

- Desservir au mieux la zone
- Prendre en compte sa perception depuis la RD 86 du contournement et de l'autoroute.

Le principe d'aménagement part du seul fonctionnement possible de la zone, du fait qu'aucun accès latéral n'est à envisager sur le contournement pour des raisons de sécurité et l'impossibilité de franchir la voie ferrée au Sud et à l'Est.

L'accès aux lots d'activité devra se faire obligatoirement par la voie interne et accessible depuis le carrefour giratoire futur et le carrefour existant positionné sur la portion de la route D86.

Dès lors, le parti le plus fonctionnel est d'installer les parkings du côté de cet accès et de réaliser des aires de stockage sur cette même façade des futurs bâtiments. Ce fonctionnement correspond à la logique des accès, au comportement spontané des visiteurs de se garer du côté de l'accès, et répond au souci esthétique d'éviter des zones de stockages visibles depuis la route D86, l'autoroute et la voie de contournement.



L'aménagement de la route D86 représente un atout en terme de nuisances en proposant une "zone tampon" de retrait. Une largeur suffisante pour la future voie interne principale sera respectée pour conserver une sécurité maximale et pour permettre un accompagnement paysager (alignement d'arbres) de cet axe visible de l'autoroute et du contournement.

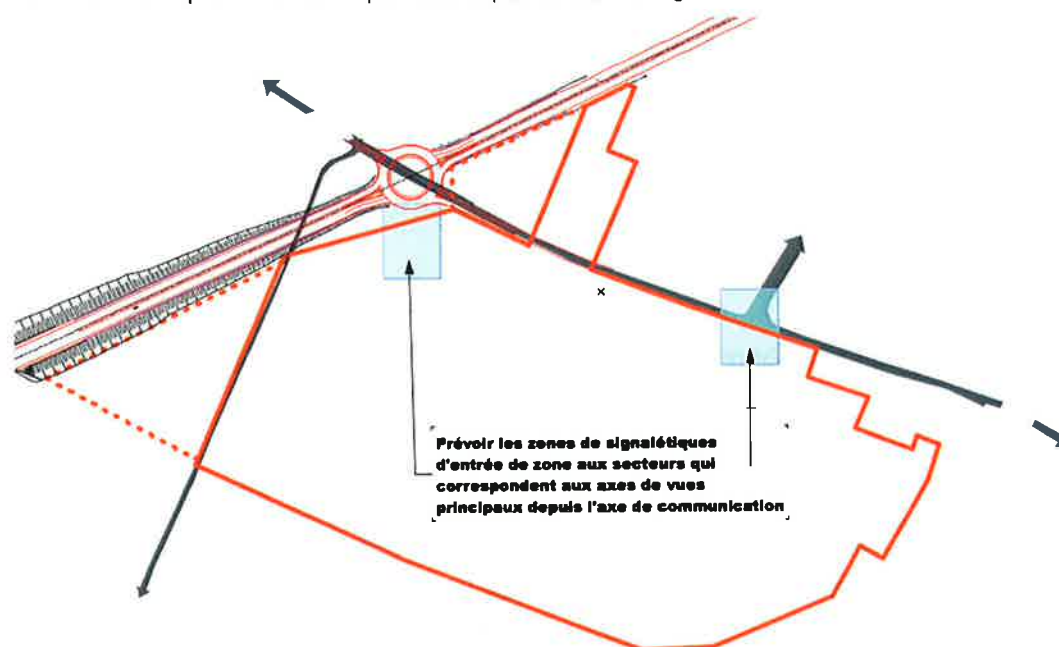
Les nuisances notamment sonores générées par une activité commerciale peuvent être importantes. Il y a donc lieu d'accompagner la création de la zone par des aménagements particuliers visant à l'atténuation du niveau sonore, notamment dans la partie où l'urbanisation touche le site

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des bâtiments selon le classement de l'axe de contournement en tant que voie "bruyante".

Ces prescriptions devront être suivies pour le ou les futurs bâtiments commerciaux. Un aménagement paysager en bordure des zone à Ouest et Nord peut avoir également un effet positif au niveau sonore : l'utilisation de végétaux adaptés permet une protection acoustique intégrée (aspect naturel).

La pollution visuelle peut être considérée comme une nuisance et fait à ce titre, partie intégrante de la réflexion sur l'organisation spatiale de la zone d'activité.

Regrouper et unifier la signalétique et les panneaux publicitaires permet de simplifier la lecture des usagers et de valoriser l'espace concerné. Une implantation pour cette signalétique doit ainsi être prévue, dans le périmètre du carrefour existant depuis la RD 86 et plus tard depuis le carrefour giratoire.



Un affichage groupé et commun de la publicité devra également être prévu à l'intérieur de la zone (exemples photographiques ci dessous).



4.2 Le volet "urbanisme"

L'organisation urbaine future détermine le fonctionnement général de la zone d'activité.

En terme urbanistique, en dehors des caractères paysagers, architecturaux ou de prise en compte des nuisances qui seront traités spécifiquement par la suite, aucune mesure ou aménagement particulier n'est préconisé, compte tenu de l'emplacement de la zone et du type d'occupation du sol à l'avenir.

Étant donné l'éloignement de la zone du centre de la ville de LIVRON, de la proximité de la voie SNCF et de l'autoroute, il est difficile de concevoir un autre mode d'occupation du sol tel que l'accueil d'activités artisanales, commerciales industrielles ou services.

L'intérêt général pourra être abordé dans la mesure où certaines parcelles seraient susceptibles d'accueillir des équipements ou services ayant un rayonnement supérieur au strict périmètre de la zone d'étude.

L'activité artisanale commerciale ou tertiaire :

Ces activités doivent bénéficier d'une exposition de vitrine par rapport à l'axe de communication (RD 86 et contournement futur). Cela implique en retour une qualité d'implantation, de paysage et d'architecture en correspondance avec son emplacement de manière à promouvoir l'aspect qualitatif de la zone d'activité.

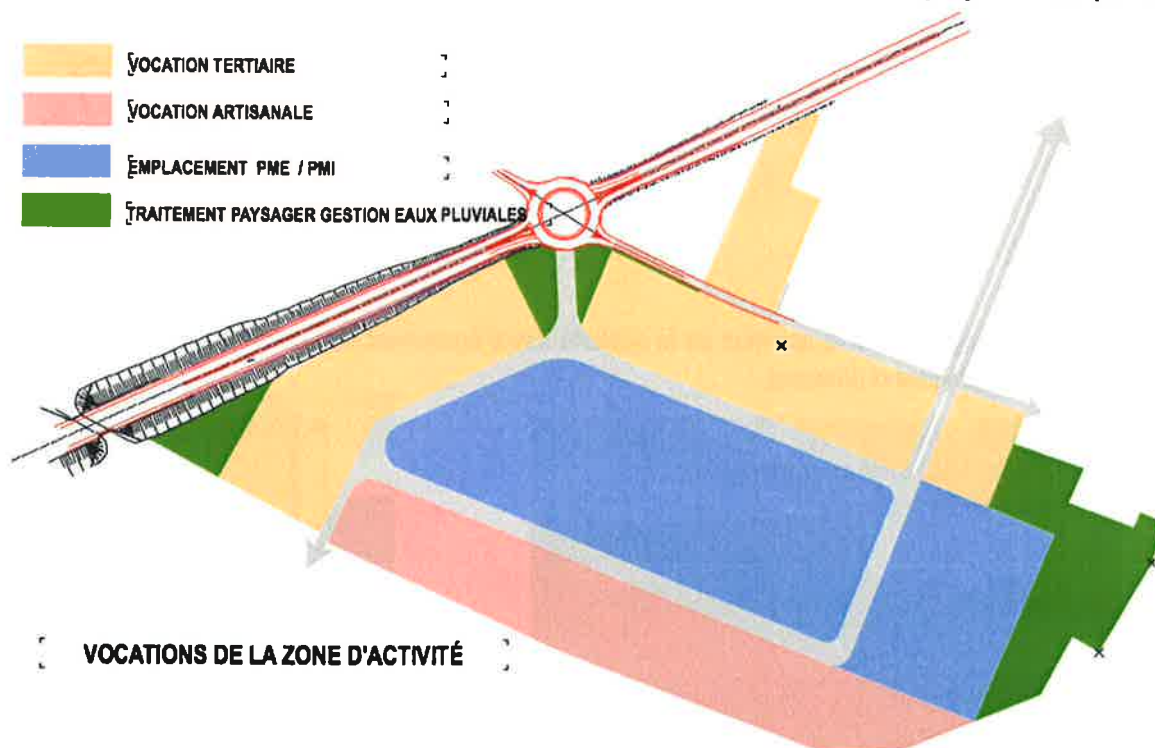
Des notions de hauteur, d'alignement, de retrait, de teintes doivent être définies réglementairement afin d'assurer les objectifs qualitatifs fixés. (voir volet réglementaire)

Emplacement potentiel de PMI

Cet emplacement se trouve en deuxième rideau afin de pouvoir entreposer certains matériaux visibles sans nuire à la qualité visuelle du site.

Des principes de hauteur et d'affichage sont à prescrire, tout comme d'éventuels principes d'aménagement. (voir volet réglementaire)

La zone doit être abordée comme un véritable quartier dans le cadre d'un projet urbain précis.



4.3 Le volet paysager

L'insertion de la zone d'activité se base sur une analyse du site qui détermine les points sensibles en terme paysager. Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de zone naturelle ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.

Il convient de prendre en compte, le ou les axes visuels depuis la RD 86 l'autoroute et le futur contournement et les zones sensibles (parties périphériques de la zone d'activité).

La façade Nord coté RD 86, devra faire l'objet d'un traitement qualitatif d'entrée de ville avec alignement d'arbres tiges, accotement enherbé et mise en valeur du canal existant. Ceci pour assurer l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments, sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à "fermer" la zone sur elle même.

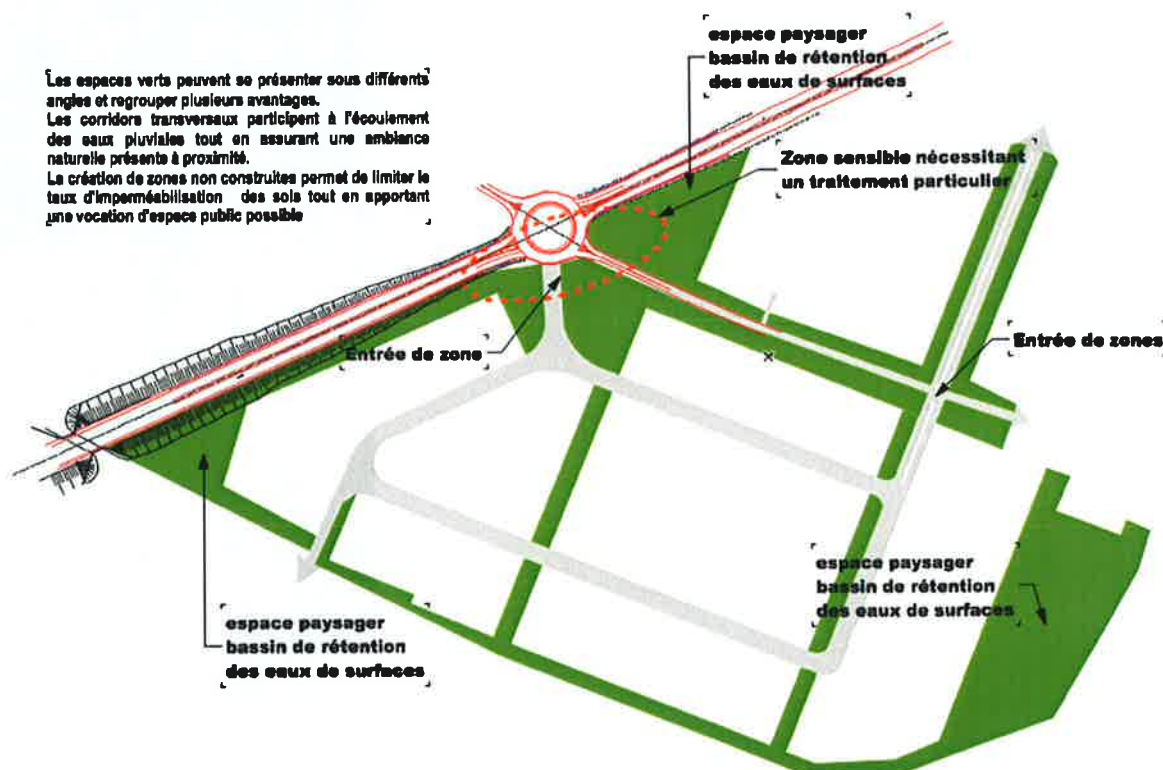
Cet espace, devant les bâtiments (zone tampon) sera traité très "sobrement" afin de garantir la qualité des visions sur ce front bâti, depuis la Rd86. Aucun stockage de matériel et stationnement pour l'activité, ne seront tolérés sur cette bande très visible.

Il n'est effectivement pas nécessaire de «masquer» un projet bien conçu au niveau architectural et urbain

La façade Ouest devra également faire l'objet d'un traitement paysager. Cette façade sera la vitrine économique de la ville de Livron, de l'autoroute et du futur contournement. La branche d'accès du futur giratoire, les talus et pied de talus de ces deux voies, devront être plantés d'arbustes variés de hauteur limitée pour éviter de masquer la perception de la zone. Une poche "tampon" traité en espace naturelle, servira de bassin de rétention d'eaux de surface.

Entre les lots, la plantation de brise vent (Cyprés de Provence, Peupliers de Simon) orientée Est Ouest, fera référence au parcellaire de la vallée du Rhône, sans masquer les visions sur la montagne ardéchoise et le Mont Roti en fond de paysage.

Ce sont les effets d'alignement, d'homogénéité des volumes bâtis qui feront la qualité de ce front visuel.



L'entrée de zone

La porte d'entrée de zone d'activités comporte plusieurs enjeux qui peuvent dépasser le simple cadre de son périmètre.

Elle doit être structurée de manière cohérente afin d'assurer une image d'entrée positive. Elle peut notamment accueillir un emplacement destiné à rassembler les informations publicitaires des entreprises.

La présence d'équipements ou de services (restaurants, plateforme de relais pour les futurs transports en communs profiterait à tous les employés sur le site ainsi qu'aux usagers extérieurs et habitants du quartier.

A l'intérieur du site

Les bâtiments implantés le long de la voie interne seront implantés avec un côté parallèle à l'axe de la voie, conformément au principe d'aménagement paysager de la zone et avec un recul minimum du bord de voie.

Compte tenu des impératifs routiers, le parti d'aménagement "repousse" le ou les bâtiments vers l'intérieur des parcelles.

Sur les façades Nord et Ouest, ce sont les façades des bâtiments qui devront jouer un rôle de vitrine, car leur perception depuis les voies routières sera très forte. Ce sont les effets d'alignement, d'homogénéité des volumes bâtis qui feront la qualité de ces fronts visuels. En cas de stockage de matériel, ce dernier sera réalisé sur la façade opposée à ces visions.

Les essences plantées, support des constructions à usage d'activité, devront être composées d'essences locales. Pour la création de ces haies, on préférera aux thuyas, troènes, lauriers et autres essences génériques, des haies défensives constituées de végétaux piquants (Berberis, Pyracantha, Poncirus, Crataegus).

Ces essences très efficaces en matière d'intrusion seront préférées aux clôtures métalliques. Celles ci seront néanmoins acceptées.

Prévoir sur les parkings, des arbres d'ombrages (type sophora ou albizzia) si l'activité occasionne des visiteurs.

Les brises vent devront être si possible conservés et affirmés.

Les zones de récupération des eaux de surfaces seront traitées de façon paysagère et non comme de simple bassin d'orage.

La création de noues végétalisées participera à la qualité de l'aménagement paysager général. Ces noues permettront d'intégrer des lignes électriques présentes sur le site et permettront le passage de déplacements doux destinés aux piétons et aux cycles.



4.4 Le volet architectural

L'ouverture à l'urbanisation devra se faire sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble devant respecter les principes d'aménagement étudiés dans le présent document de «loi Barnier».

Le volume, la hauteur, les teintes du bâti concernent directement le volet architectural de la loi Barnier.

L'effort architectural doit être retranscrit dans le règlement du document d'urbanisme.

L'enjeu est de donner une image cohérente à la zone afin que le lieu devienne un secteur valorisant pour l'entreprise, comme pour les clients et les employés. La configuration foncière, la localisation et le niveau d'équipements existants de cette zone nécessitent une réflexion d'ensemble.

Dans le cas présent, il paraît opportun d'adapter la taille des parcelles en fonction de leur destination, afin notamment qu'une petite structure ne se retrouve pas dans un espace démesuré. (Voir schéma d'urbanisation)

Les prescriptions architecturales permettent d'assurer la qualité globale de la zone d'activité. Il est toutefois nécessaire de trouver le «juste milieu» entre des règles trop contraignantes ou trop souples.

Les prescriptions :

- 1 Les constructions doivent s'adapter à la topographie naturelle du terrain afin de ne pas bouleverser le paysage en place. Les bâtiments devront aligner une façade parallèlement à la route D86 et au futur contournement pour donner une homogénéité à l'ensemble des implantations.
- 2 Dans un même souci d'homogénéité et d'esthétique visuelle, la hauteur maximale des bâtiments le long de la RD 86 sera réglementée à 8m, afin d'éviter des architectures trop "écrasantes" en façade de voie. Pour le reste de la zone une hauteur maximale de 10m sera autorisée.
- 3 Une certaine homogénéité dans le bâti sera demandée en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers. Les matériaux destinés à être enduits (parpaings, brique) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.
- 4 Seules les toitures de très faible pente seront autorisées afin de créer une harmonie avec les bâtiments de la partie existante. Les toitures plates et végétalisées sont autorisées et conseillées.
- 5 La publicité et les enseignes seront intégrées dans la façade (bandeau de 1 mètre de haut) et ne devront pas dépasser la hauteur du volume bâti. Le permis d'aménager pourra éventuellement imposer un bandeau destiné à la publicité à une hauteur définie précisément.
- 6 Les clôtures devront avoir un aspect homogène : grillages en mailles soudées de couleur vert foncé , sur la totalité de la zone et la hauteur sera limitée à 1,5 m et 2,5 m pour les zones extérieures de stockage.
- 7 Le parti d'aménagement proposé impose au bâti qui s'implantera, une relative homogénéité sur les plans des implantations, de l'architecture des bâtiments et du traitement des espaces paysagés, tout en permettant une relative souplesse "encadrée" des concepteurs. Les prescriptions définies devront apporter un cadre réglementaire global mais laisseront évidemment place à la conception architecturale individuelle.



8 Les couleurs des façades et des toitures devront être de même ton avec des possibilités de variantes.

INFORMATION PALETTE RAL

Teintes préconisées par le règlement

Les couleurs autorisées pour les façades des bâtiments :

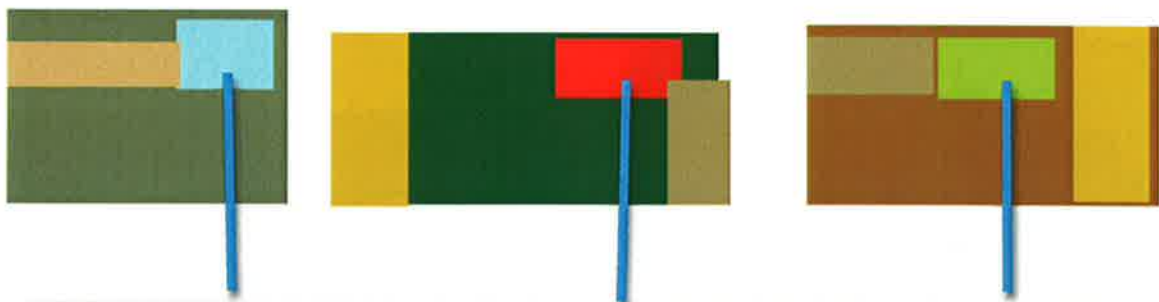
- Le vert (du vert olive au kaki) RAL 6002 à 6009, 6012 à 6015.
- Le beige (du beige clair aux ocres) RAL 1013 à 1015, 1019, 1020.
- Le gris (du gris souris à l'anthracite) RAL 7003, 7005 à 7013, 7015 à 7022, 7024, 7026, 7031, 7033, 7036, 7037, 7039 à 7043.
- Sur 15 % du bâtiment au plus, l'ocre clair RAL 1001, 1002, 1011, 1019, 1020, 1024, 1027.

Les couleurs autorisées pour les huisseries :

- Le noir, RAL 9003 à 9005, 9011, 9017.
- Le vert (du vert olive au kaki), RAL 6000 à 6015, 6021, 6025.
- Le marron (de l'ocre-terre au brun châtaigne) RAL 8000 à 8025.
- Le gris (du gris souris à l'anthracite), RAL 7000 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7047.

1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007
1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018
1019	1020	1021	1023	1024	1027	1028	1032
1033	1034	2000	2001	2002	2003	2004	2008
2009	3010	2011	2012	3000	3001	3002	3003
3004	3005	3007	3009	3011	3012	3013	3014
3015	3016	3017	3018	3020	3022	3027	3031
4001	4002	4003	4004	4005	4006	4007	4008
4009	5000	5001	5002	5003	5004	5005	5007
5008	5009	5010	5011	5012	5013	5014	5015
5017	5018	5019	5020	5021	5022	5023	5024
6000	6001	6002	6003	6004	6005	6006	6007
6008	6009	6010	6011	6012	6013	6014	6015
6016	6017	6018	6019	6020	6021	6022	6024
6025	6026	6027	6028	6029	6032	6033	6034
7000	7001	7001	7002	7003	7004	7005	7006
7008	7009	7010	7011	7012	7013	7015	7016
7021	7022	7023	7024	7026	7030	7031	7032
7033	7034	7035	7036	7037	7038	7039	7040
7042	7043	7044	8000	8001	8002	8003	8004
8007	8008	8011	8012	8014	8015	8016	8017
8019	8022	8023	8024	8025	8028	9001	9002
9003	9004	9005	9010	9011	9016	9017	9018

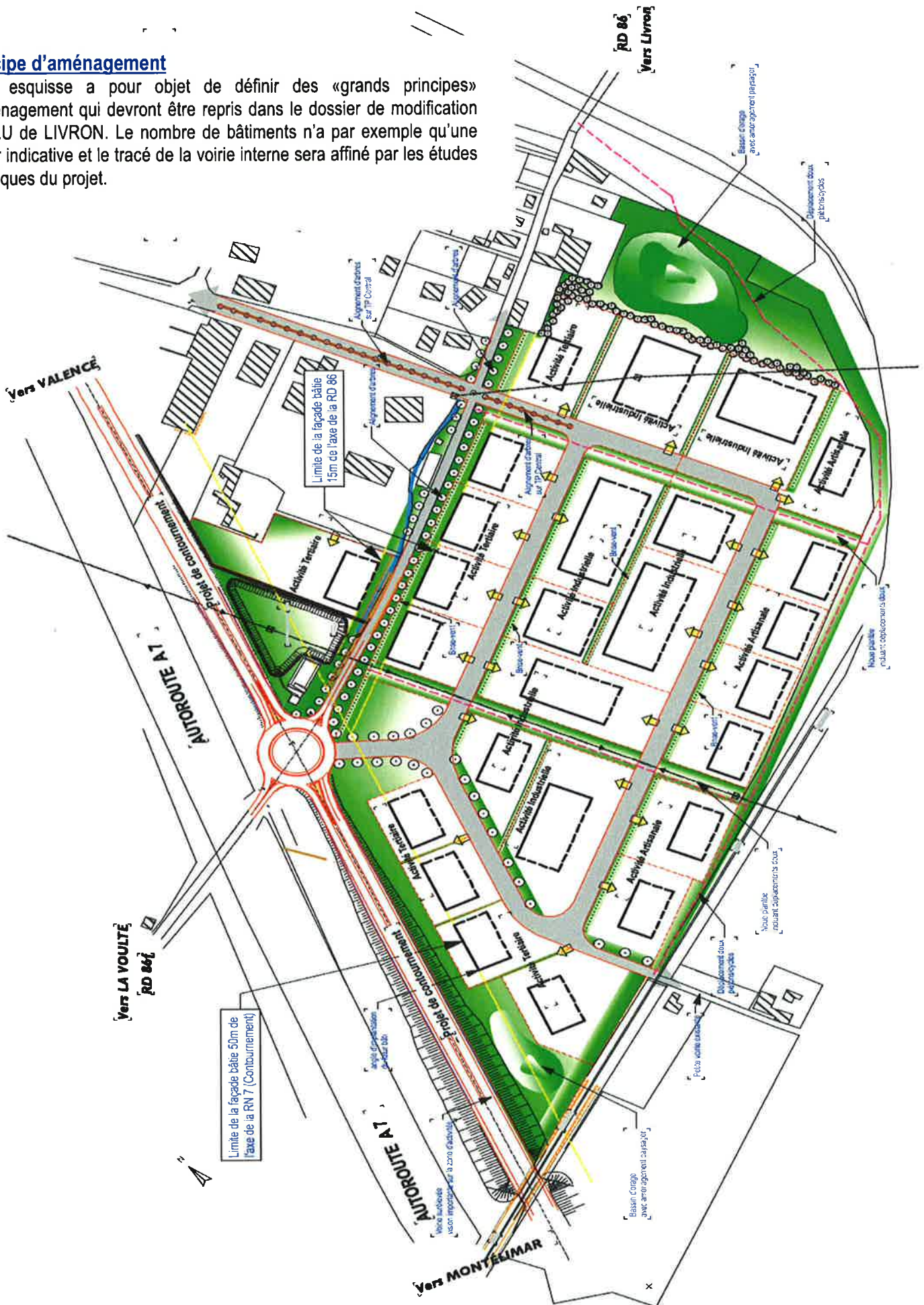
Exemples de composition des teintes



L'application de toutes autres couleurs correspondant à une charte graphique de l'entreprise ne devra pas couvrir plus de 10% de la façade principale du bâtiment

Principe d'aménagement

Cette esquisse a pour objet de définir des « grands principes » d'aménagement qui devront être repris dans le dossier de modification du PLU de LIVRON. Le nombre de bâtiments n'a par exemple qu'une valeur indicative et le tracé de la voirie interne sera affiné par les études techniques du projet.



Département de la DRÔME

LIVRON S/ DRÔME



ETUDE « LOI BARNIER »

(L.111.1.4 du code de l'urbanisme)

ENTRÉE NORD de LIVRON S/ DRÔME

Maître d'ouvrage : VILLE DE LIVRON

JANVIER 2011

CABINET INERME PAYSAGE

Jean marc VIOT Architecte paysagiste
RUE GEORGES PETIT 07250 LE POUZIN
Téléphone 04 75 85 92 97 télécopie 04 75 44 35 85

SOMMAIRE

	pages
1 PRÉAMBULE	3
2 DIAGNOSTIC	4
2.1 LOCALISATION DE L'ÉTUDE	4
Objectifs de la LOI BARNIER	5
2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL	6
2.3 DÉFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES	6/7
2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE	7/8
2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN	9/12
2.6 ANALYSE VISUELLE	12
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ÉLARGI	13
3 ENJEUX ET ORIENTATIONS	14
3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES	14
3.2 ORIENTATIONS	14
4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS	15
4.1 VOLET SÉCURITÉ et NUISANCES	15/19
4.2 VOLET URBANISME	20/22
4.3 VOLET PAYSAGER	22/23
4.4 VOLET ARCHITECTURAL	23/25
PERSPECTIVES PROJETÉES PAR ZONES	26
5 ANNEXES	
Annexe 01 COUPE ZONE 1	27
Annexe 02 COUPE ZONE 2	28
Annexe 02 COUPE ZONE 3	29

1 PRÉAMBULE

La ville de Livron, a souhaité réfléchir sur l'entrée Nord de la ville, suite à la future construction du contournement Ouest de la ville et de la création d'une nouvelle voie communale qui va permettre d'accéder plus facilement aux quartiers Ouest de la commune. Cette entrée Nord se situe sur la route Nationale 7(axe routier classé à grande circulation). Les différents documents d'urbanisme, qui se sont succédés depuis une trentaine d'années, n'ont pas jusqu'à aujourd'hui fixés d'une manière précise le devenir des espaces bordant la RN7 À l'entrée Nord de la ville. Cette phase d'étude a pour objet de définir les modalités d'urbanisation des zones actuellement classées AU, AUi, Ui, Uia, UC, Aa, dans le respect de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER) pesant sur les grandes infrastructures.

Cette relative imprécision a pour origine un certain nombre de facteurs incertains qui peu à peu se précisent :

- Le projet de contournement Ouest de la ville
- La création d'une voie communale pour un meilleur accès aux quartiers Ouest de la ville.
- La création à court ou moyen terme d'un carrefour giratoire sur l'intersection RN7 et future voie communale.
- La création de bassins d'orage conséquents en parallèle avec la RN7 permettant de diminuer les risques d'inondation des quartiers en bordure de cette voie.

La commune est prête à réaliser, les aménagements de sécurisation, d'embellissement et de dessertes nécessaires (voies de maillage, pistes cyclables, redéfinition de la voirie existante en voirie urbaine).

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Article L 111-1-4 du code de l'urbanisme :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, (ou un document d'urbanisme en tenant lieu), peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte **une étude justifiant, (en fonction des spécificités locales), que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

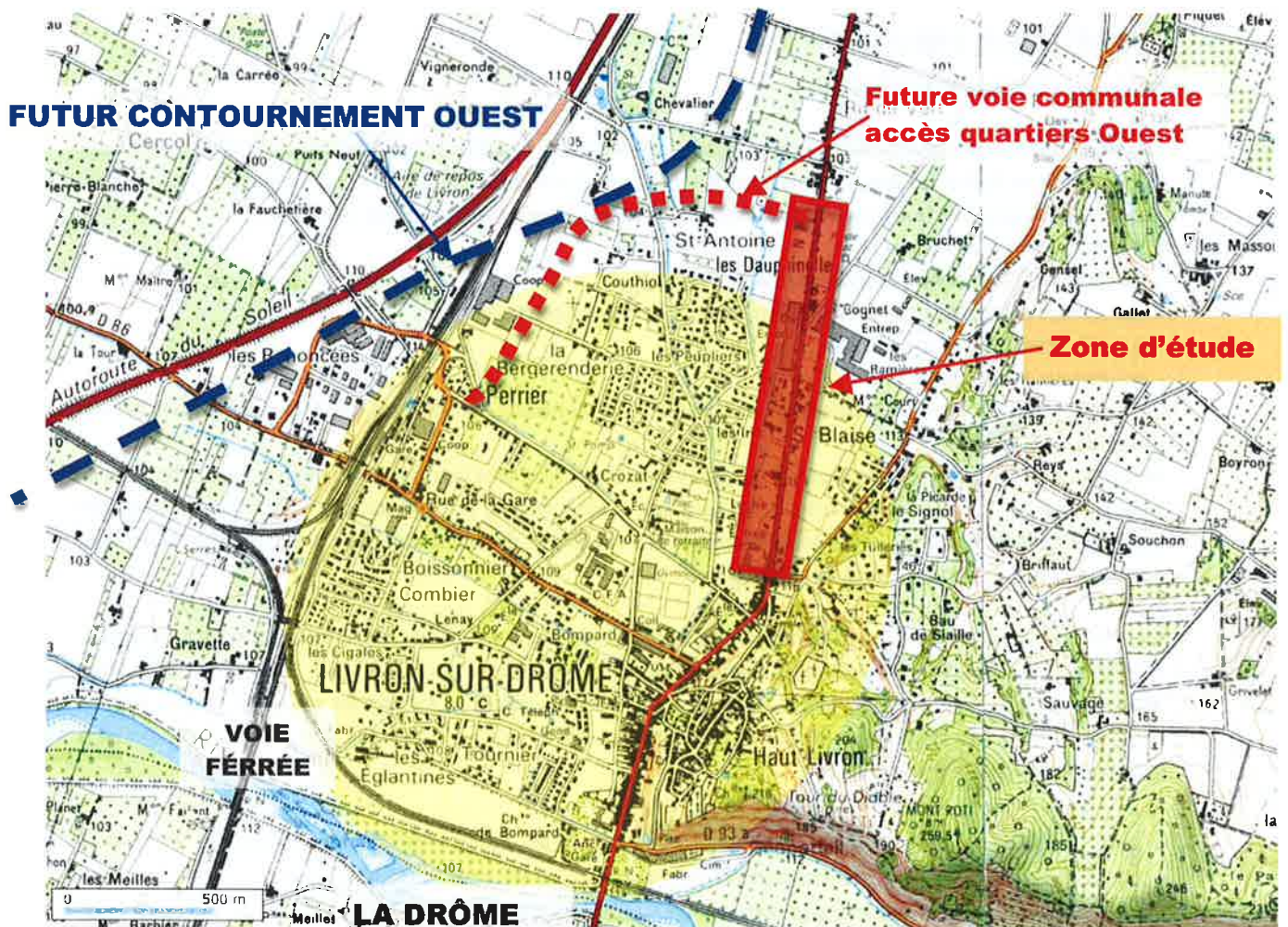
Il s'agit notamment de définir des modalités d'urbanisation justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et qui répondent à des critères de qualité architecturale et paysagère. Le présent rapport présente les lignes directrices choisies par la commune pour l'aménagement de sa future entrée Nord de ville.

2 DIAGNOSTIC

2.1 LOCALISATION DE L'ETUDE

Le projet se situe sur la partie Nord du territoire communal, qui s'étend le long de la route Nationale 7, classée "axe structurant" pour le département de la DRÔME entre MONTÉLIMAR et VALENCE. La situation est stratégique au regard du développement économique de ce secteur.

La zone d'étude se situe entre l'embranchement de la future voie communale qui va permettre d'accéder aux quartiers Ouest et le centre-ville de LIVRON. Cette nouvelle voie permettra également de se connecter avec le futur contournement Ouest de la ville. Cette portion de RN 7, actuellement très routière, représente un kilomètre en longueur, avec successivement de l'activité industrielle de l'habitat et du petit commerce.

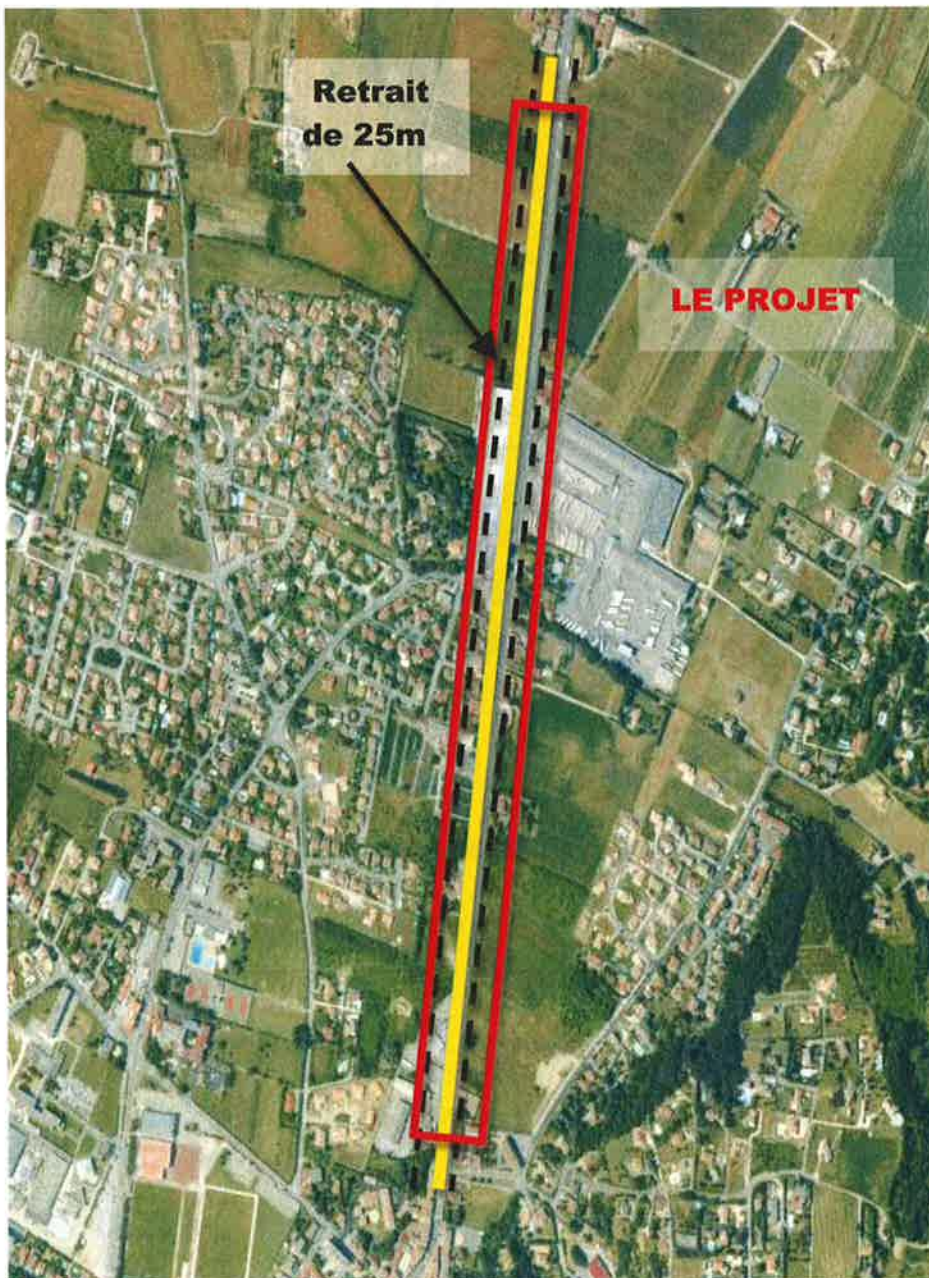


Après la réalisation du contournement Ouest et dans un souci de rendre à son entrée Nord une vision plus urbaine, la commune a voulu réfléchir sur le devenir de cette zone spécifique, pour son habitat et pour l'accueil d'activités économiques.

Actuellement le projet de Plan Local d'Urbanisme classe cette zone en AU, AUi, Ui, Uia, UC, Aa. L'ouverture à l'urbanisation des zones AU et AUi nécessite une modification préalable du PLU. Toute la bande située de part et d'autre du nouveau contournement est frappée d'un recul actuel de 25m.

Les objectifs de la loi Barnier

La présente étude permettra de définir un parti d'aménagement cohérent et global qui devra être retranscrit dans le plan local d'urbanisme de LIVRON S/ DRÔME.



Où ?

Le périmètre des futures zones d'activités et d'habitat, est concerné par un retrait de 25m de l'axe de la RN7 (cf règlement UI du POS actuel). Il s'agit d'une modification de la dérogation Loi Barnier.

POURQUOI ?

La loi Barnier permet de promouvoir une urbanisation de qualité dans les espaces trop souvent maltraités faute d'une réflexion d'ensemble (abords des voies rapides, des déviations, des axes structurants, des entrées de ville). L'objectif de cette loi n'est pas de maintenir une interdiction de construire dans la bande de retrait imposée (75m) mais de subordonner les possibilités d'urbanisation à l'existence d'un projet urbain intégré au document d'urbanisme.

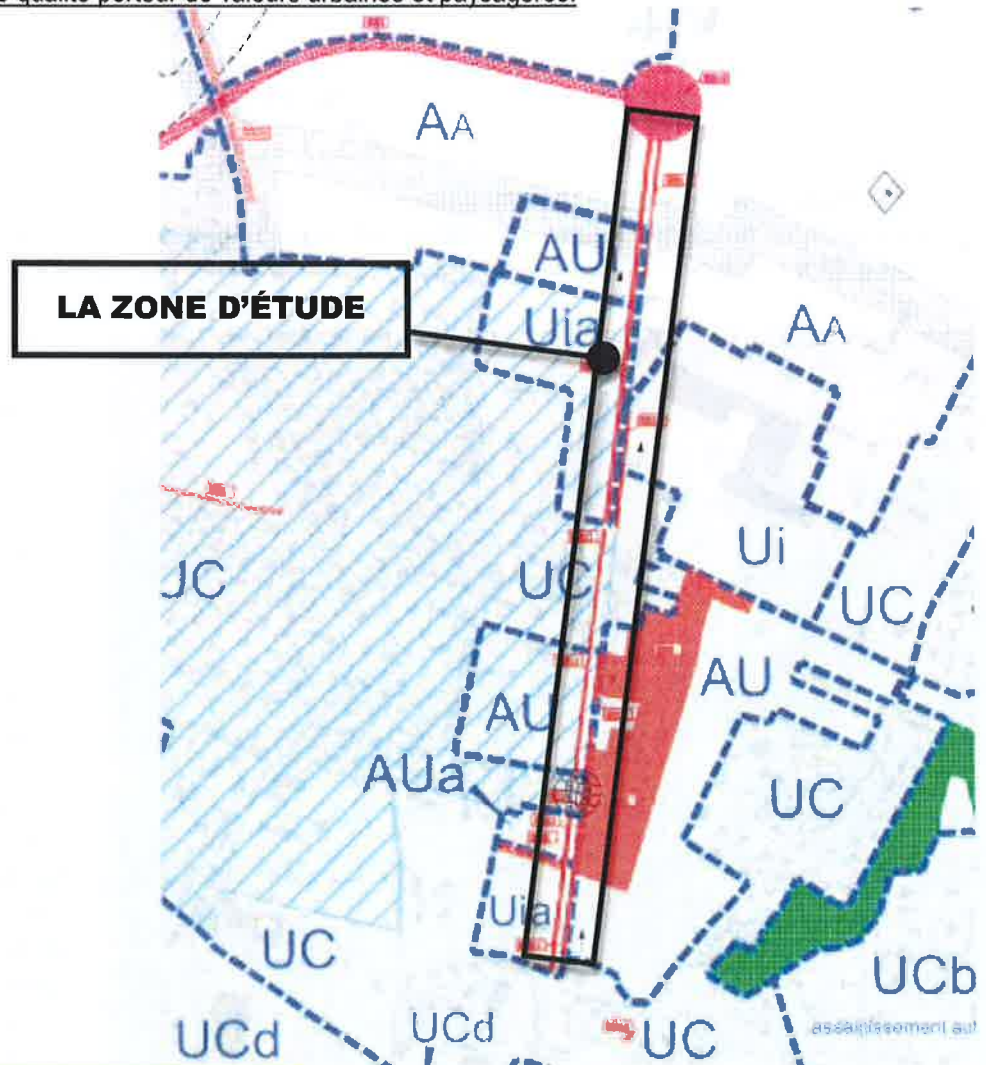
COMMENT ?

Afin de ne plus subir la règle de recul de 25mètres sur l'ensemble du trajet, il est nécessaire de lancer une réflexion d'ensemble prenant en compte les problématiques suivantes

- Les nuisances
- La sécurité
- La qualité de l'urbanisme
- Les paysages
- La qualité de l'architecture

Le présent document a ainsi pour objectif de présenter la prise en compte de ces thématiques.

La réflexion est portée sur l'ensemble des parcelles bordant la route nationale 7 afin de répondre à l'objectif initial : un aménagement de qualité porteur de valeurs urbaines et paysagères.



2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL

La commune de LIVRON, située au pied de la colline de BRÉZÈME à l'ouest et au bord de la Drôme au Nord, possède des atouts paysagers incontestables : Son habitat ancien sur colline, la diversité de sa végétation, son relief contrasté offrent des paysages variés et agréables pour les LIVRONNAIS.

Le site d'étude au Nord de la ville contribue à cette caractéristique et s'inscrit dans un paysage bien défini.

2.3 DEFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES

La commune peut être découpée en deux entités dont le paysage est caractéristique :

o La montagne du Brézème à l'Est

L'altitude de ce petit massif n'est pas très élevée mais le dénivelé avec la vallée du Rhône est marqué. Cela crée une sorte de marche dans le paysage.

Au delà du territoire communal, vers l'Est, le massif du Vercors culmine à 2300m.

Par conséquent, ces collines constituent un enchaînement de petits monts et montagnes qui contribuent à fermer le paysage sur la façade Est.

La colline du Brézème est constituée de vignes et de végétation naturelle.

Cette entité est une des deux composantes essentielles du paysage de la commune de LIVRON.

En effet, la commune est partiellement adossée à ce massif qui couvre près d'un quart de la surface du territoire.

○ **La plaine agricole**

Au contraire de la zone précédente le territoire Ouest et Nord de la commune entre Brézème et Rhône est plan. Irrigués par quelques cours d'eau et par la Drôme, ces terres sont, pour la plupart, cultivées mais surtout utilisées par l'activité économique. Cette zone de plaine est le lieu privilégié d'implantation pour des exploitations agricoles, industrielles et pour le développement de l'habitat. Elle permet des visions ouvertes et des perspectives intéressantes sur l'ensemble de la vallée du Rhône mais aussi sur des paysages plus éloignés comme le massif Ardéchois et le Vercors.

○ **L'habitat**

La ville de LIVRON est bien identifiable. L'habitat est surtout développé dans la plaine alluvionnaire en bâti dense le long de la route nationale 7 au pied de la colline. A l'origine, le cœur de village était établi sur la colline mais les besoins commerciaux ont poussé les gens à s'installer au pied de celle-ci, le long de la voie de communication.

Actuellement, il n'y a guère que les lotissements qui s'implantent en léger retrait de l'axe routier. L'extension de l'habitat s'organise plutôt dans la plaine entre RN7 et autoroute A7.

LES ÉLÉMENTS LINÉAIRES DU PAYSAGE

Le paysage de la commune est marqué par différents axes qui le structurent ou le découpent :

○ Les axes routiers :

Il s'agit essentiellement de deux voies de circulation : la RN 7 et l'autoroute A7. Cette R.N.7 axe Nord Sud, trame le paysage communal et favorise le support du développement d'un l'habitat linéaire. L'autoroute 7 est un élément structurant majeur, sa traversée se fait soit par ponts soit par passages inférieurs ce qui limite l'extension urbaine vers l'Ouest.

○ L'axe ferroviaire:

La ligne SNCF traverse la commune en axe Nord-Sud en parallèle à la RN 7. Ce type d'ouvrage est reconnaissable dans le paysage. Souvent située en remblais, cette barrière visuelle sectionne le territoire communal. C'est un facteur limitant du développement de l'urbanisation car il empêche l'extension urbaine en constituant un barrage physique et des servitudes d'emprise large. Infrastructure contraignante, elle limite sensiblement à l'Ouest le développement communal.

○ Les cours d'eau :

La rivière Drôme et sa ripisylve délimitent le territoire communal sur sa limite Sud. Cette rivière façonne le paysage et son lit s'étend sur l'ensemble de la façade Sud. De nombreux fossés, collecteurs des eaux de surfaces, sillonnent la commune en direction du fleuve Rhône. Ces ruisseaux et fossés, très présents sur le lieu d'étude, sont des éléments notables du paysage car ils forment des traces visibles. Il faut donc les préserver et les mettre en valeur.

2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE

TOPOGRAPHIE :

Situé dans la plaine au pied de la colline de Brézème, le site est plat, la topographie du lieu ne va pas contraindre l'urbanisation. Le relief du site d'étude est donc fort propice à recevoir des constructions et des aménagements de surface. En fond de paysage le centre ancien sur la colline domine le Livron contemporain développé dans la plaine.

Une légère pente Est Ouest permet d'évacuer les eaux de surfaces et la présence de fossés existants permet une récupération naturelle et efficace des eaux pluviales.



HYDROLOGIE :

L'ensemble des accotements reçoit les eaux pluviales de surface de la RN7. Les eaux de ruissellements canalisés dans de petits fossés agricoles créent un véritable enjeu contre les inondations et en terme de paysage. Il faudra les respecter, les conserver et même les affirmer. Actuellement, une étude pour la création de bassins d'orage, est en cours car ce quartier est rapidement inondable lors d'orages violents. Il conviendra au moment de l'urbanisation du quartier de vérifier l'impact des projets en matière hydraulique, afin d'évaluer les capacités de reprise des réseaux en place et de définir les aménagements nécessaires à réaliser, notamment en vue de la collecte des eaux pluviales.

**VÉGÉTATION :**

Le secteur d'étude se situe en zone semi urbaine et agricole.

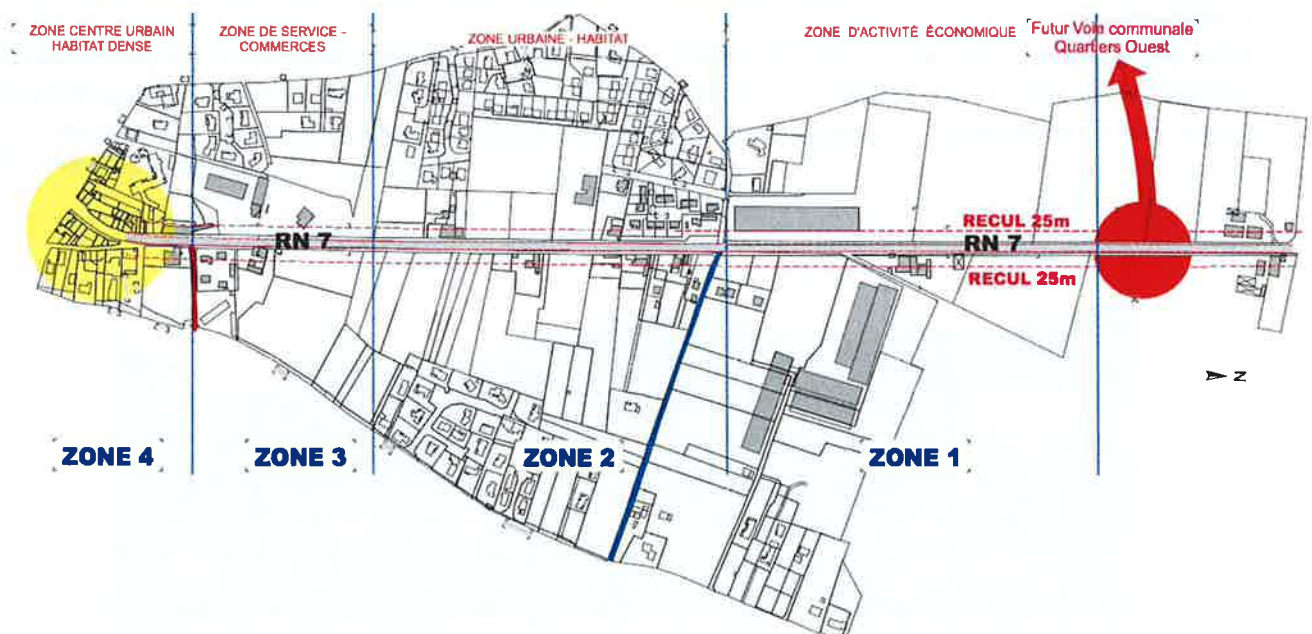
La végétation actuelle est constituée par des terrains agricoles des arbres fruitiers, des brise-vents et des végétaux de lotissements.

La photo montre que le site d'étude est partagé entre zone agricole (premier plan) et zone semi urbaine en deuxième plan.

**2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN**

La RN 7 traverse la zone d'études sur 1000 m. Actuellement, l'entrée de la ville n'a pas de progression visuelle concernant l'urbanisme, le changement d'ambiance urbaine est surtout marqué au niveau des feux tricolores annonçant l'entrée de ville. L'ensemble du parcours reste très routier avec de temps en temps la présence d'habitat plus ou moins ancien en bord de voirie.

La création d'une voie nouvelle vers l'Ouest et sa jonction sur la RN7 pour un carrefour giratoire, va permettre de changer l'image d'entrée de la ville. Actuellement trois séquences peuvent être identifiées.



Actuellement du nord au Sud

Zone d'activité économique :

C'est encore une zone à forte connotation agricole avec la présence de quelques grands bâtiments industriels.



Zone urbaine : habitat individuel :

C'est une zone avec de l'habitat existant en bord de voie et au deuxième plan des lotissements. L'urbanisation est perceptible mais pas affirmée, l'automobiliste reste dans sa logique de voie routière à grande circulation. Le volume des bâtiments construits et leur implantation linéaire donnent un paysage ordonné selon la logique de la voie.



Zone de services et de commerces :

C'est actuellement une zone de services avec un traitement uniquement routier. Présence de grands espaces libres qui vont à l'encontre d'un lieu urbanisé bien structuré à proximité d'un centre ville.



Zone centre urbain habitat dense:

C'est au niveau des feux tricolores que l'on ressent l'entrée de la ville de LIVRON. Pendant près d'un kilomètre l'automobiliste ne perçoit pas son arrivée sur une agglomération d'importance, il lui faut atteindre cet endroit pour avoir l'information visuelle.



La loi Barnier s'applique à l'ensemble du trajet. Après la construction de la nouvelle voie communale, les élus de LIVRON veulent affirmer le caractère urbain aux abords de la voie avec au Nord une zone économique déjà engagée. La levée du recul des 25m pour l'implantation des futurs bâtiments, va permettre d'urbaniser ce territoire et changer la vision d'entrée de ville.

2.5.1 LE RÉSEAU VIAIRE

La route nationale 7, sur un kilomètre, est séquencée par différentes ambiances.

Le carrefour de la rue des peupliers permet d'accéder à de nombreux lotissements vers l'ouest mais sa fréquentation diminuera le jour où la future voie communale sera en service. Cette rue sert actuellement de desserte locale pour éviter le passage en centre ville. Ce carrefour sert d'accès à un bâtiment industriel (VINSON) mais surtout marque une délimitation très visible entre la zone économique et la zone d'habitat individuel

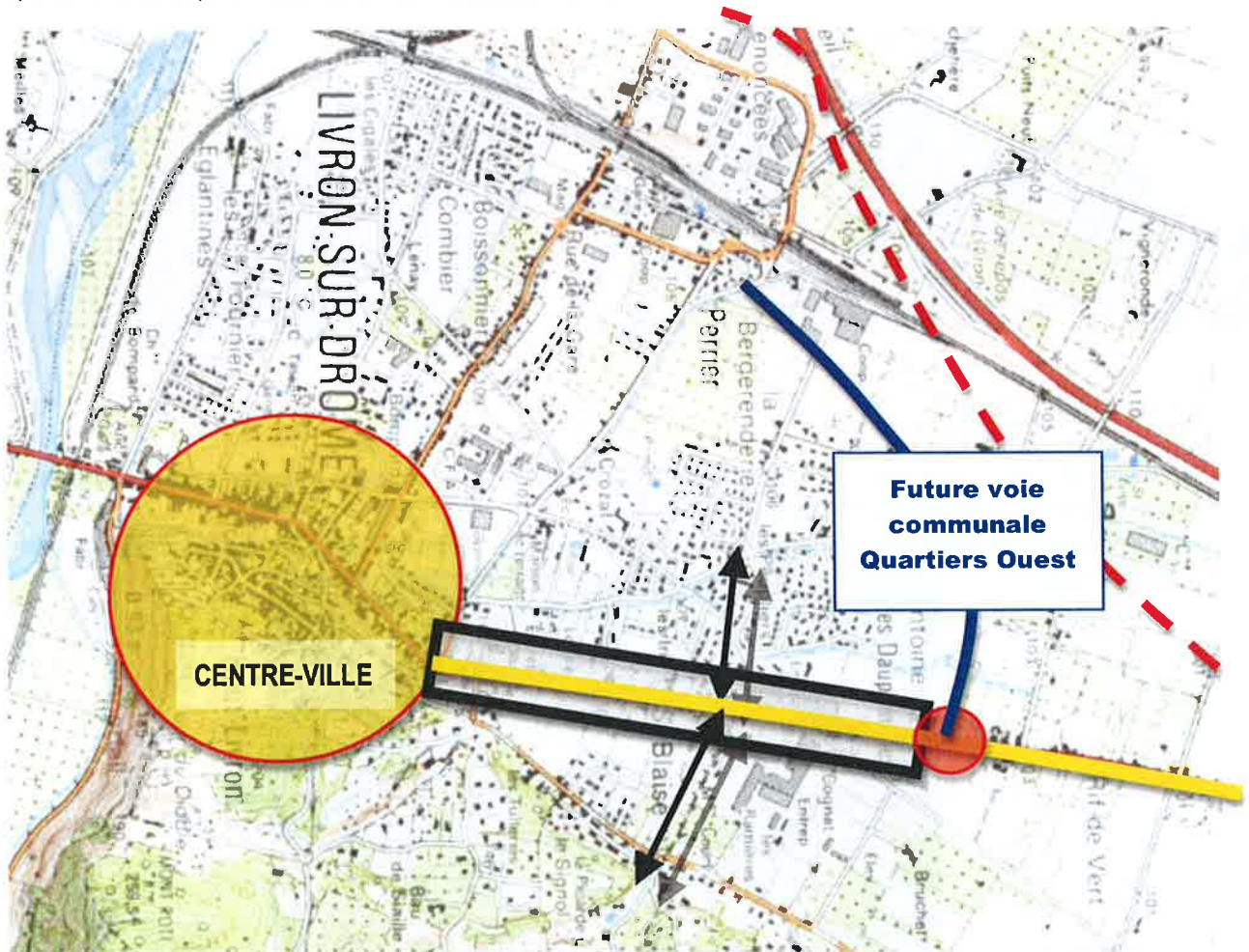


Ce carrefour devra servir de trait d'union entre deux ambiances distinctes

2.5.2 L'URBANISATION DU SITE

La zone concernée par l'étude se trouve sur la limite Nord du territoire communal. Par son traitement urbain, cet espace va jouer un rôle important dans la perception d'entrée de ville.

Il se situe entre future voie communale et centre ville, dans un espace où le développement urbain est mal maîtrisé. C'est pour cette raison que la mairie de LIVRON a engagé cette réflexion.



2.5.3 TYPOLOGIE DE L'HABITAT

Deux types de bâti coexistent sur le linéaire

1. Habitat ancien et bâtiments agricoles

L'architecture est simple, les volumes peu importants et épurés. Son niveau est faiblement élevé, R+1 conférant malgré tout à l'ensemble, un aspect massif. Les toitures sont souvent à deux pans en tuiles. Les façades sont en pierres jointoyées, avec la présence de quelques murs en enduit. Les entrées aux maisons donnent directement vers la RN.



Cabinet Inerme Paysage – Le POUZIN



2. Constructions commerciales récentes et bâtiments industriels

Au Nord, des bâtiments industriels imposants aux façades relativement élevées : 12m.

L'aspect extérieur se caractérise par des murs en tôles et toitures en bac acier. Une architecture industrielle facilement identifiable se concentre dans la partie économique du trajet.



2.6 ANALYSE VISUELLE

La route nationale 7, axe majeur entre VALENCE et MONTÉLIMAR, offre des visions permanentes et intéressantes sur les accotements concernés à l'Est comme à l'Ouest.

A l'Ouest au loin, la voie ferrée délimite un premier fond de paysage. Au delà le massif Ardéchois, ferme les visions du grand paysage.



A l'Est c'est le plateau de BRÉZÈME qui délimite les visions



Le contexte réglementaire élargi

Les orientations préconisées tiendront compte de l'analyse du site, des principes édictés par la loi Barnier et notamment l'article 52 dit "amendement Dupont" (article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme) qui est entré en vigueur le 1er janvier 1997 et dont l'objectif est d'amener les municipalités à anticiper sur leur développement et leur restructuration, et à définir une véritable démarche de projet urbain.

Les critères à retenir doivent tenir compte, après un diagnostic, du fonctionnement urbain de la zone (épaisseur du tissu, ordonnancement, raccordement aux quartiers existants, desserte, sécurité, prévention des nuisances), du paysage (prise en compte de l'existant, traitement paysager, plantations des espaces publics et privés, organisation de l'espace, publicité), de la qualité architecturale (volumes et épannelage, matériaux, couleurs...).

En ce qui concerne la publicité, dans l'article 53 de la Loi Barnier le régime de déclaration préalable (et non d'autorisation) a été adopté, les procédures de constatation des infractions étant simplifiées et le coût des infractions et des astreintes revalorisé.

Le 1% paysager et développement a été étendu à l'ensemble des axes structurants (aménagement paysagers et actions de développement économique et touristique, dans le cadre de chartes d'aménagement et de mise en valeur, sur des espaces non compris dans les emprises, mais présentant un lien tangible avec la voie).

La loi Raffarin, du 5 juillet 1996, va également dans le sens d'une meilleure prise en compte de la localisation et de l'impact socio-économique et paysager de tout nouveau projet commercial au regard de l'équilibre de l'agglomération. Elle prévoit l'élaboration de schémas directeurs intercommunaux élaborés par les observatoires départementaux d'équipement commercial, reprenant en cela les propositions du sénateur Dupont, sauf en ce qui concerne l'instruction du permis de construire, qui reste distincte de l'obtention de l'autorisation commerciale.

Le volet paysager des POS et du permis de construire ainsi que les plans de paysage mis en place par la Loi du 8 janvier 1993 sur les paysages, pourront contribuer à faire évoluer les pratiques.

L'aménagement et la restructuration des entrées de villes doivent passer le plus souvent, pour réussir, par une démarche intercommunale et impliquent une politique de partenariat avec les acteurs économiques, les administrations et les usagers.

3 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS

3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES

Compte tenu de sa destination en zone urbaine et en zone d'activités, l'itinéraire étudié devra être en cohérence avec les espaces aménagés en périphérie.

Le futur contournement et la voie communale pour accéder aux quartiers Ouest vont modifier radicalement les trafics sur la commune. La jonction voie nouvelle, RN7 va déplacer la perception d'entrée de ville.

Actuellement la RN7 reste très routière jusqu'aux feux tricolores d'entrée de ville. Demain la possibilité de pénétrer progressivement dans l'agglomération par des aménagements plus urbains, sera possible et visible.

Les aménagements proposés doivent permettre aux automobilistes de comprendre naturellement qu'ils rentrent ou qu'ils sortent de l'agglomération.

L'urbanisation aux abords de la voie et les accès depuis cette dernière, contribuent à cette nouvelle destination.

L'emprise routière actuelle permet d'envisager des aménagements de qualité où automobilistes, cyclistes et piétons vont pouvoir cohabiter en toute sécurité.

Le réseau de récupération des eaux de surface très présent aux abords de la RN7, doit être conservé, amélioré et doit jouer un rôle qualitatif dans les aménagements.

3.2 ORIENTATIONS

L'urbanisation future devra s'inspirer des éléments majeurs périphériques, en observant l'existant, et avec pour ambition de ne pas rééditer les erreurs réalisées sur d'autres entrées de ville.

Plusieurs objectifs devront être atteints par le projet final.

Les zones repérées ont pour vocation de recevoir de l'habitat, de l'activité commerciale, industrielle et de services.

L'aspect extérieur de ou des constructions va être réglementé afin que les nouveaux bâtiments s'insèrent au mieux dans le paysage nouveau, recherché.

Les reculs et les hauteurs des ouvrages sont notamment des enjeux forts, afin de maintenir des cônes de vues existants sur les plans secondaires et limiter leurs impacts depuis la voie.

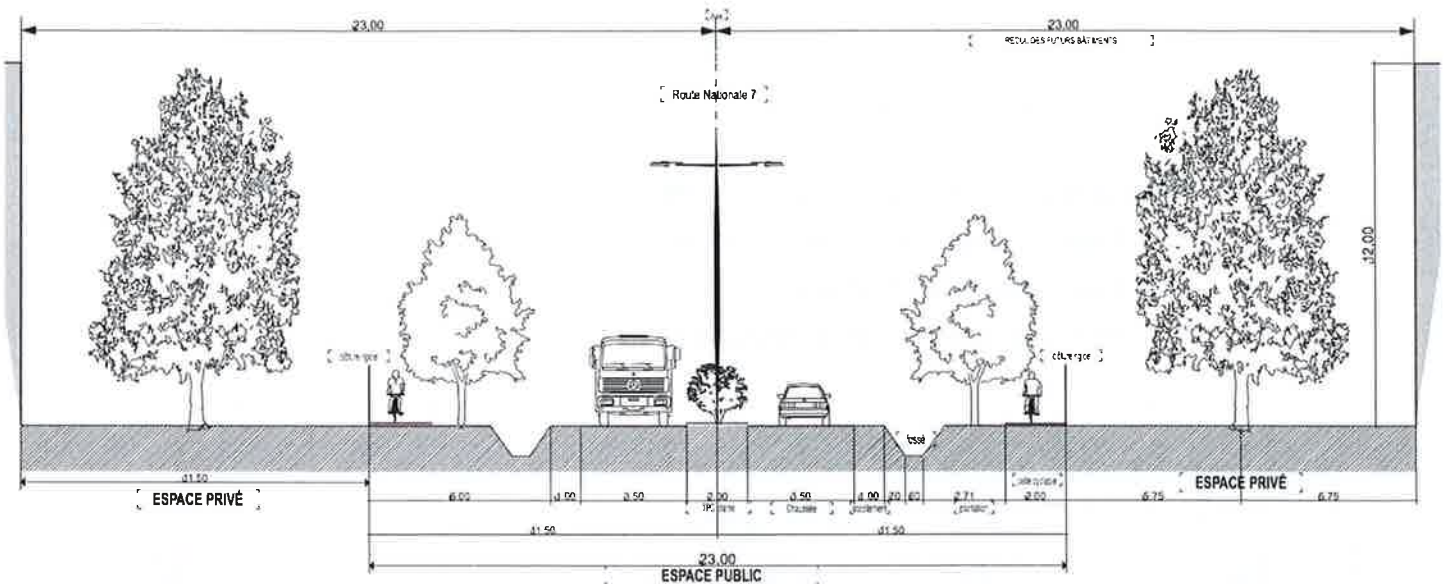
L'organisation des parcelles en bordure de voie doit être affirmée pour obtenir cette progression urbaine recherchée.

Les plantations proposées seront en rapport avec les ouvrages proposés et réalisées selon la logique reconnue sur ce territoire

L'aménagement de la voie doit permettre une bonne desserte des parcelles construites. Elle doit favoriser les déplacements doux (notamment les cycles) compte tenu de l'éloignement du centre ville.

L'aménagement de la RN7 devra impérativement intégrer l'infiltration des eaux de surface.

Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) va contribuer à une sécurité maximale du trafic et permettre le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par une activité commerciale peuvent être importantes. Il y a donc lieu d'accompagner la création de la zone par des aménagements particuliers visant à l'atténuation du niveau sonore.

Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées si les bâtiments sont implantés avec un recul suffisant (23m de l'axe). Un effort d'isolation acoustique au niveau des façades en bord de RN7 sera préconisé.

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des bâtiments selon le classement de la voie en tant que voie "bruyante" et site classé : "nuisances sonores avérées".

Ces prescriptions devront être suivies pour le ou les futurs bâtiments commerciaux.

La pollution visuelle peut être considérée comme une nuisance et fait à ce titre, partie intégrante de la réflexion sur l'organisation spatiale de cette première zone.

Positionnés à plus de 20m de l'axe routier, les futures constructions seront moins oppressantes pour les utilisateurs de la RN7. Ces bâtiments seront alignés sur un bâtiment industriel existant de grand volume, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique. Enfin, la plantation d'un double alignement de végétaux de grands développements doit permettre d'atténuer l'impact visuel de ces ouvrages volumineux.



Regrouper et unifier la signalétique et les panneaux publicitaires permet de simplifier la lecture des usagers et de valoriser l'espace concerné. Une implantation pour cette signalétique doit être prévue plutôt dans le périmètre du nouveau carrefour giratoire.

Un affichage groupé et commun de la publicité de type TOTEM ou panneau, devra également être prévu vers ce giratoire (exemples photographiques ci dessous).

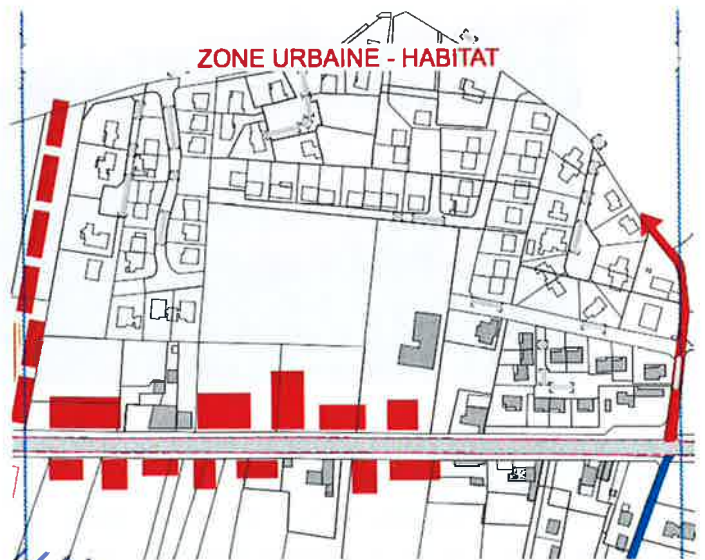


Accumulation anarchique des panneaux d'information

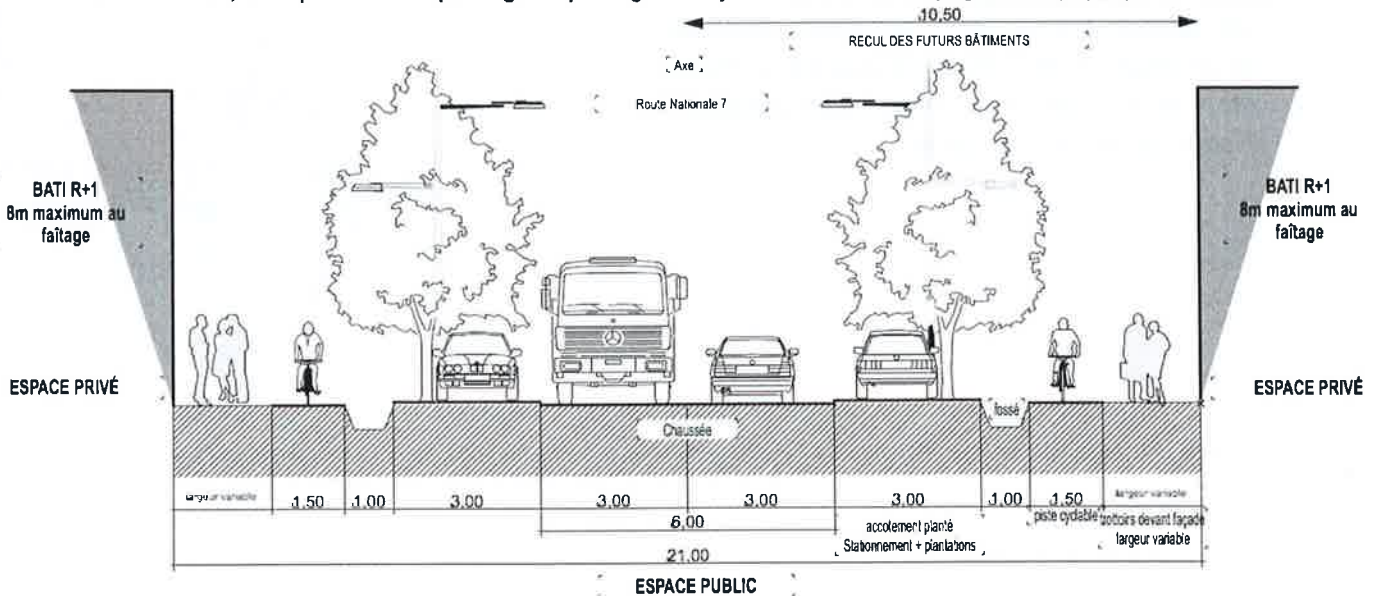


AFFICHAGE GROUPÉ

2) Zone urbaine (zone située au centre de l'itinéraire)
L'accès aux parcelles se fera directement depuis la RN7. Cette zone dite "urbaine" doit jouer un rôle de liaison visuelle entre centre ville et zone d'activités. La voie change d'aspect, les constructions deviennent habitat, l'ensemble de l'aménagement doit trancher avec la première zone. C'est au niveau du carrefour de la rue des peupliers que l'ambiance change.



Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) va contribuer à rendre visuellement ce tronçon plus urbain, à une sécurité maximale du trafic, et va permettre de prolonger le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées par l'aménagement urbain de la voie et par le recul des futures constructions à 10,50m de l'axe. Le resserrement de la voirie, le stationnement longitudinal, les accès directs aux habitations provoquent un ralentissement de la vitesse et par conséquent une diminution des nuisances sonores.

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des habitations selon le classement de la voie.

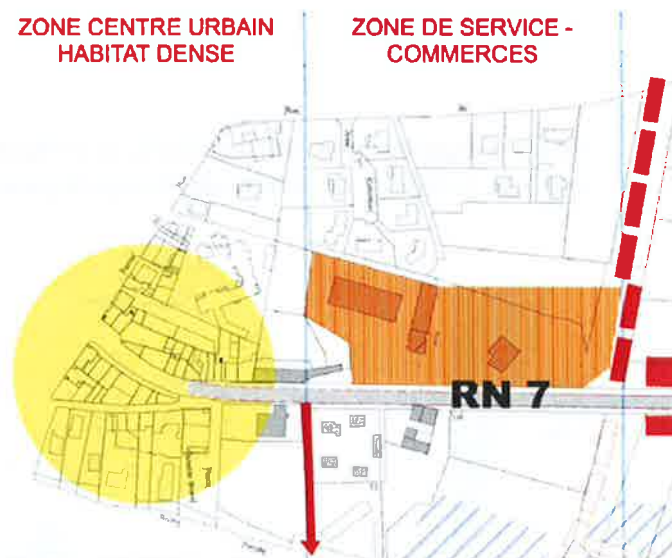
Ces constructions seront alignées sur les bâtiments existants, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique.

Enfin, la plantation d'un alignement de végétaux de développement moyen à l'échelle de la nouvelle emprise, doit contribuer au sentiment de rentrer dans Livron.

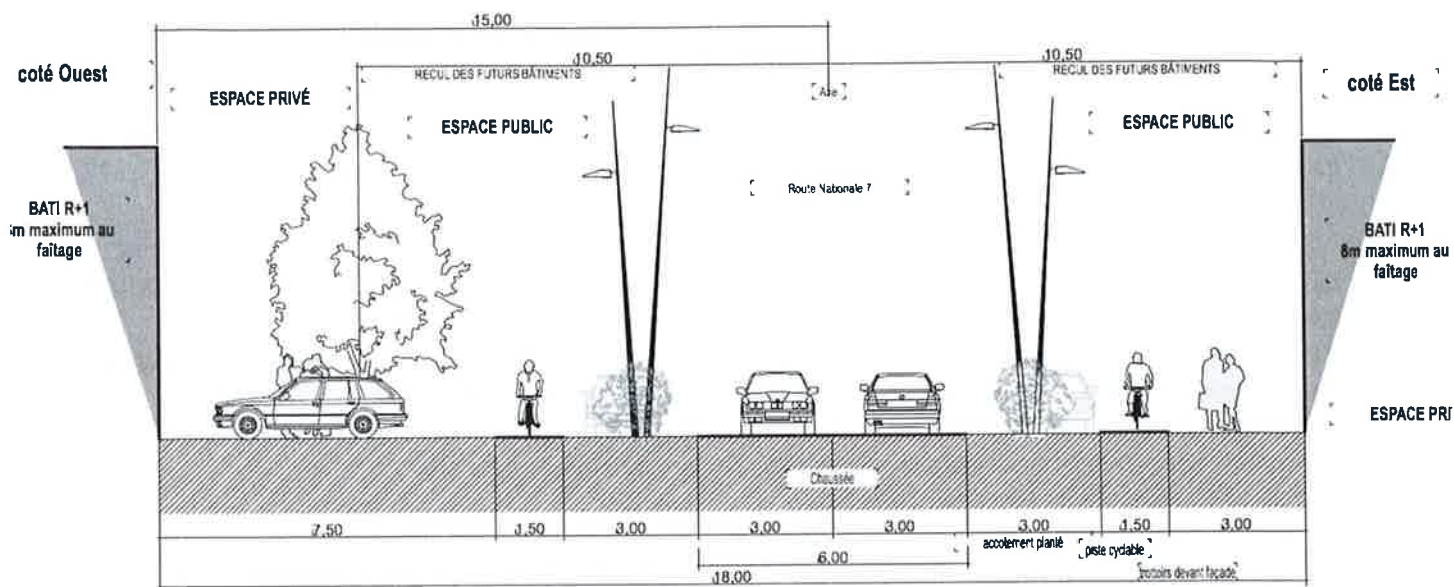


3) Zone de services et commerces

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la RN7. Cette zone dite de service et commerces doit jouer un rôle de liaison visuelle entre centre ville et zone urbaine. La voie recharge d'aspect, les constructions sont destinées aux services et commerces, l'ensemble de l'aménagement doit affirmer la proximité du centre ville. C'est au niveau d'une nouvelle rue (en pointillé sur le plan) que l'ambiance recharge.



Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) doit permettre le bon fonctionnement des activités actuellement en place, garantir une sécurité maximale du trafic, et prolonger le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées par l'aménagement urbain de la voie et par le recul des futures constructions à 10,50m de l'axe et 15m. Le resserrement de la voirie, le stationnement longitudinal, les accès directs aux habitations provoquent un ralentissement de la vitesse et par conséquent une diminution des nuisances sonores.

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des habitations selon le classement de la voie.

Ces constructions seront alignées sur les bâtiments existants, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique.

Enfin, la plantation d'un alignement d'arbres tiges au développement moyen à l'échelle de cette nouvelle emprise, doit contribuer au sentiment de "rentrer" dans la ville de Livron.



Bâtiments existants sur cette zone.



4.2 Le volet "urbanisme"

La future organisation urbaine détermine le fonctionnement général de la RN 7 et des terrains la bordent. En terme urbanistique, les préconisations d'aménagement sont les suivantes :

ZONE 1 : Zone d'activités économiques

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits à 23m de l'axe de la RN 7 comme l'actuel bâtiment VINSON pour réduire les nuisances sonores et éviter le sentiment d'écrasement de ces grands ouvrages.

L'espace restant entre la RN7 et les futurs bâtiments sera traité en espace vert planté avec un fossé d'évacuation des eaux de surfaces. Une piste cyclable permettra les déplacements doux entre quartiers.

Un double alignement d'arbres tiges de grande taille doit permettre de structurer la nouvelle entrée de LIVRON.

Une simple clôture volontairement transparente délimitera l'espace public de l'espace privé.

Les bâtiments seront alignés selon l'axe routier pour :

- donner de la cohérence à la nouvelle entrée ,
- rester dans la logique de l'organisation des bâtiments existants
- respecter l'implantation du bâti existant`

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 1

ZONE 2 : Zone habitat

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits à 10m50 de l'axe de la RN 7 comme les actuelles maisons pour affirmer le caractère urbain de l'entrée Nord de LIVRON

L'espace restant entre la RN7 et les futurs bâtiments d'habitation sera traité en espace urbain avec voirie réduite, stationnements VL, pistes cyclables, trottoirs et fossés d'évacuation des eaux de surfaces. Contrairement à la zone 1 les accès se feront directement depuis la RN7, ceci pour affirmer le caractère urbain de l'accotement.

Un alignement d'arbres tiges de taille moyenne doit permettre de structurer cette zone de liaison entre zone d'activités et centre-ville.

Compte tenu de la coupe proposée en aménagement, les clôtures, sur cette façade en limite de voie, seront difficilement envisageables. La façade bâtie délimitera l'espace public de l'espace privé.

Les bâtiments seront alignés selon l'axe routier pour :

- donner de la cohérence à cette zone voulue pour l'habitat,
- rester dans la logique de l'organisation des bâtiments existants
- respecter l'implantation du bâti existant

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 2

ZONE 3 : Zone de services et de commerces

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits coté Ouest au moins 15m et côté Est à 10m50 de l'axe de la RN 7 ceci pour affirmer les alignement existants. Cette zone déjà dédiée côté Ouest aux services et aux commerces doit selon la volonté des élus s'étoffer pour devenir un lieu d'activité aux portes du centre ville. Le côté Est va affirmer la continuité de la zone 2 en accotement bâti. C'est une zone de transition entre centre ville et la zone 2 bâtie.

L'aménagement de la voie annonce par sa conception l'arrivée éminente du centre-ville. La voie reste au gabari de la zone 2, les accotements sont réservés aux stationnements, à de petites plantations et à un éclairage public structurant l'espace. Pistes cyclables et larges trottoirs contribuent au caractère urbain de la zone.

Coté Ouest, les bâtiments sont implantés à au moins 15m de l'axe mais une plantation d'arbre tige à 10m50 structure la voie pour continuer l'alignement bâti de la zone 2. Cet alignement a surtout une importance visuelle car en terme de fonctionnement les véhicules et personnes pourront sans difficulté traverser cette alignement pour accéder aux installations de services et commerces.

Côté Ouest : Pour éviter un cloisonnement de l'espace, les clôtures ne seront pas conseillées. Côté Est mêmes prescriptions que la zone 2.

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 3

L'activité commerciale ou tertiaire :

Cette activité doit bénéficier d'une exposition de vitrine par rapport à l'axe de communication : la RN 7.

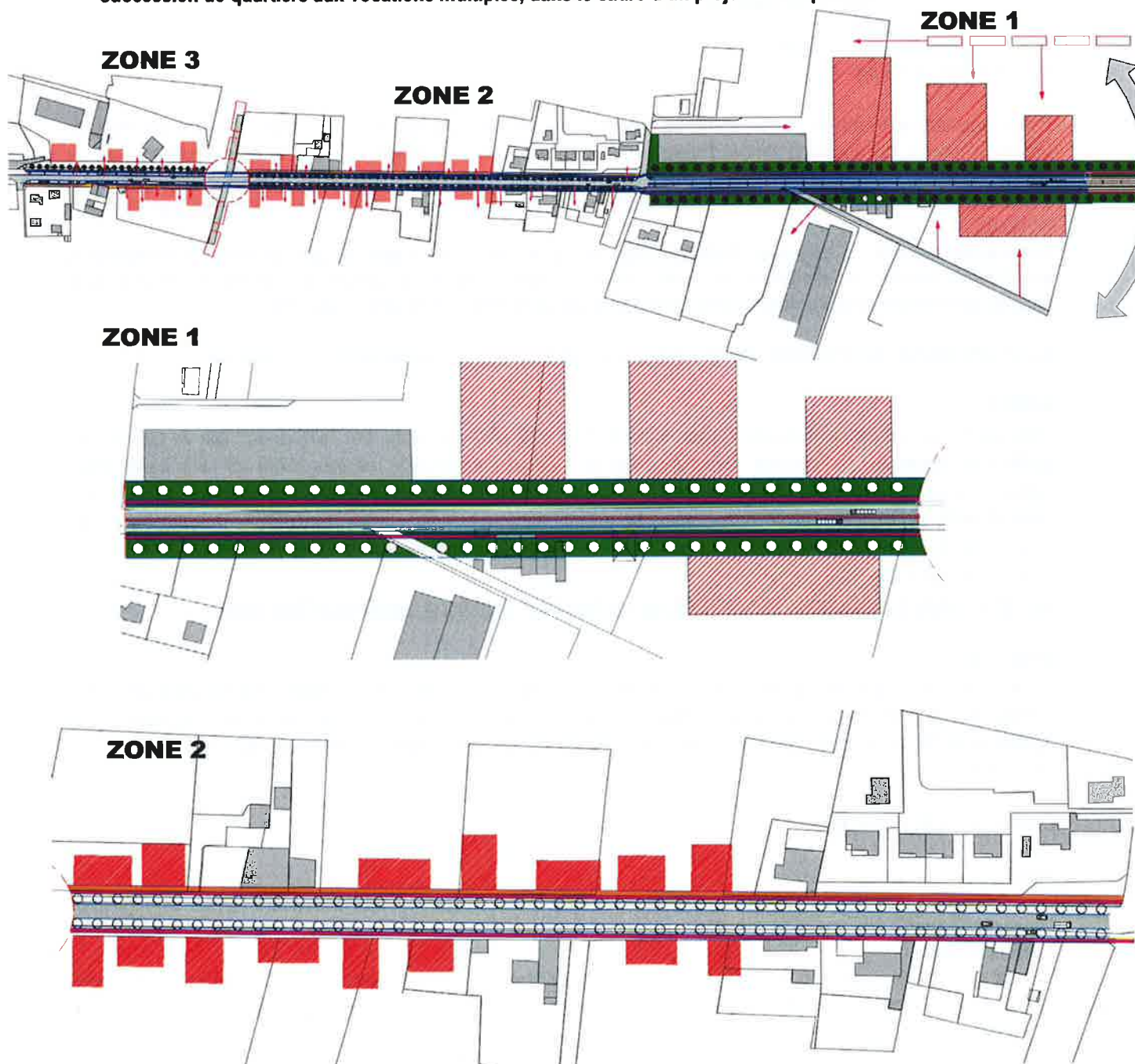
Cela implique, en retour, une qualité :

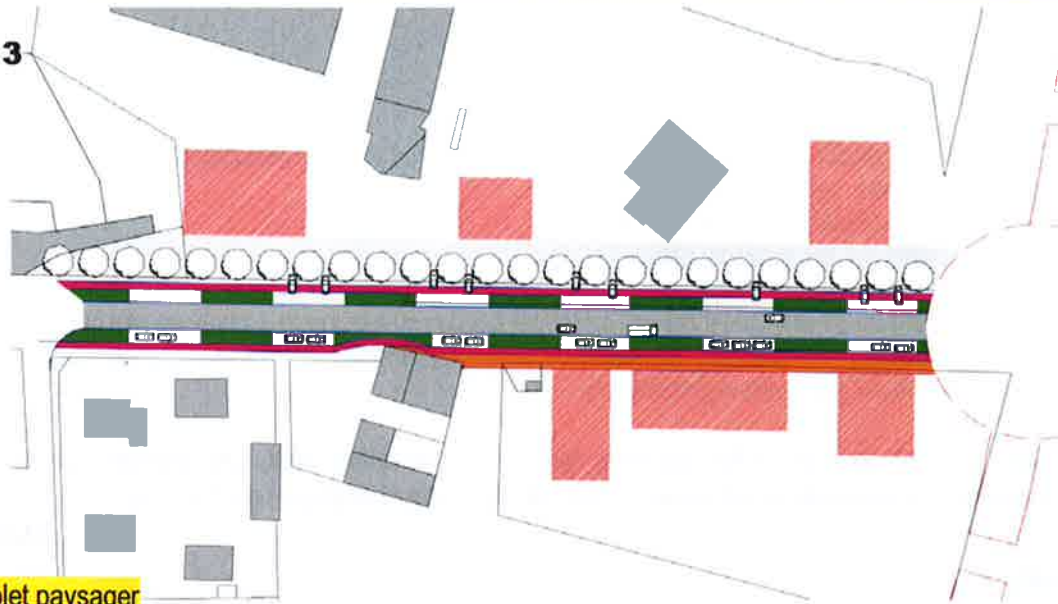
- d'implantation (plutôt parallèle à l'axe routier),
- dans le traitement des accès au bâti,
- dans l'architecture même du bâti,

Les bâtiments futurs sur ce côté Ouest doivent contribuer à cette nouvelle vision d'entrée de ville pour LIVRON.

Des notions de hauteur, d'alignement, de retrait, de teintes doivent être définies réglementairement afin d'assurer les objectifs qualitatifs fixés. (voir volet réglementaire)

Cet aménagement de voie et les éléments qui vont la structurer doit être abordée comme une véritable succession de quartiers aux vocations multiples, dans le cadre d'un projet urbain précis.



ZONE 3**4.3 Le volet paysager**

L'aménagement de la voie et de ses abords se base sur une analyse de l'existant qui détermine les points sensibles en terme paysager. Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de zone sensible ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.

Il convient de prendre en compte, les axes visuels depuis la route nationale 7 mais également depuis les quartiers qui la dominent.

Les coupes montrent la présence d'essence végétales pour structurer la voie et pour affirmer les changements d'ambiances voulues. Ces plantations serviront également à assurer l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments, sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à "refermer" la voie sur elle même.

Il n'est effectivement pas nécessaire de «masquer» un projet bien conçu au niveau architectural et urbain.

ZONE 1

L'espace devant les bâtiments (zone tampon entre RN7 et futur bâti) sera traité très "sobrement" afin de garantir la qualité des visions sur ce front bâti. Aucun stockage de matériel pour l'activité, ne sera toléré sur cette bande très visible. Si la surface est coupée en plusieurs lots, on peut prévoir entre eux, une plantation de brise vent orientée Est Ouest (Cyprés de Provence, Peupliers de Simon), faisant référence au parcellaire existant en périphérie et aux traditions de la plaine du Rhône. Cette orientation ne masquera que très partiellement les visions sur la montagne ardéchoise en fond de paysage à l'Ouest.

Ce sont les effets d'alignement, d'homogénéité des volumes bâtis qui feront la qualité de ce front visuel.

ZONE 2 et 3

Ce sont les zones qui vont progressivement indiquer l'approche du centre ville. Il faudra soigner particulièrement l'architecture des bâtiments à construire et leurs abords. Les plantations sur chaussée, par la taille, le volume et la répétition des éléments, vont induire les notions de voie urbaine. On quitte progressivement la notion de route pour aller vers la rue.

CHOIX DE LA VÉGÉTATION**ZONE 1**

Les végétaux en bord de voirie seront de grands volumes à l'échelle des bâtiments d'activités : Tulipier de Virginie ou Tilleul ou Sophora .Les essences plantées, support des constructions à usage d'activité, devront être composées d'essences locales.

Pour la création de ces haies, on préférera aux thuyas, troènes, lauriers et autres essences génériques, des haies défensives constituées de végétaux piquants : Berberis (Épine vinette), Zanthoxylum (Poivrier du Japon), Poncirus (citronnier horticole), Paliurus (Épine du Christ).

Ces essences très efficaces en matière d'intrusion seront préférées aux clôtures métalliques.

Prévoir sur les parkings, des arbres d'ombrages (type sophora ou albizzia résistant au fort vent) si l'activité occasionne des visiteurs.

Les zones de récupération des eaux de surfaces seront traitées de façon paysagère et non comme de simples bassins d'orage.

ZONE 2 et 3

Les végétaux structurant la voirie seront de taille moyenne compte tenu de son emprise plus urbaine. Pommier ou cerisier à fleurs.

4.4 Le volet architectural

L'ouverture à l'urbanisation devra se faire sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble devant respecter les principes d'aménagement étudiés dans le présent document.

Le volume, la hauteur, les teintes du bâti concernent directement le volet architectural de la loi Barnier.

L'effort architectural doit être retranscrit dans le règlement du document d'urbanisme.

L'enjeu est de donner une image cohérente à la voie afin que le lieu devienne une véritable entrée de ville.

La configuration foncière, la localisation et le niveau d'équipements existants de cette voie nécessitent cette réflexion d'ensemble.

ZONE 1

Dans le cas présent, il paraît opportun d'adapter la taille des parcelles en fonction de leur destination, afin d'éviter notamment, qu'une petite structure ne se retrouve dans un espace démesuré.

Les prescriptions architecturales permettent d'assurer la qualité globale de la zone d'activité. Il est toutefois nécessaire de trouver le «juste milieu» entre des règles trop contraignantes ou trop souples.

Les prescriptions générales:

1) Les constructions doivent s'adapter à la topographie naturelle du terrain afin de ne pas bouleverser le paysage en place. Les bâtiments devront s'aligner selon les schémas de principe étudiés, pour donner une homogénéité à l'ensemble des implantations.

Dans un même souci d'homogénéité avec les ouvrages en place et d'esthétique visuelle, un acrotère sera obligatoire pour tous les bâtiments de cette zone 1, la hauteur maximale le long de la route sera réglementée à :

bâtiment R + 2 avec une hauteur de 12m maximum à l'acrotère, afin d'éviter des architectures trop "écrasantes" en façade de voie.

Une certaine homogénéité dans le bâti sera demandée en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers.

Les matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.

Seules les toitures de très faible pente, sans dépassement visuel de l'acrotère, seront autorisées. Les toitures plates et végétalisées sont autorisées, voire conseillées, (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle) sur cette zone 1.

La publicité et les enseignes seront intégrées dans la façade (bandeau de 1 mètre de haut) et ne devront pas dépasser la hauteur du volume bâti. Le permis d'aménager pourra éventuellement imposer un bandeau destiné à la publicité à une hauteur définie précisément.

Les clôtures devront avoir un aspect homogène : grillages en mailles soudées de couleur vert foncé, sur la totalité de la zone et la hauteur sera limitée à 1,5 m et 2,5 m pour les zones extérieures de stockage.

Seront préconisées pour remplacer les clôtures métalliques, des haies défensives constituées de végétaux piquants dont la hauteur adulte sans taille varie entre 2 et 3m.

Les couleurs des façades et des toitures devront être de même ton avec des possibilités de variantes.

Afin de rester dans les couleurs pratiquées, les couleurs autorisées sont pour les façades des bâtiments :

- Le gris : RAL 7000, 7001, 7004, 7005 7012, 7023 et 7037

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- Le noir, RAL 9004, 9005, 9011, 9017.

- Le gris RAL 7000, 7001, 7003 à 7005, 7007, 7009, 7010 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7033, 7036 à 7046.

ZONE 2

1) Les constructions doivent s'adapter à la topographie naturelle du terrain afin de ne pas bouleverser le paysage en place. Les bâtiments devront s'aligner selon les schémas de principe étudiés, pour donner une homogénéité à l'ensemble des implantations.

Dans un même souci d'homogénéité avec les ouvrages en place et d'esthétique visuelle, les toitures seront en tuiles à deux pans, la faîtière parallèle à l'axe de la voie. La hauteur maximale de l'ouvrage sera réglementée à :

R + 1 avec une hauteur de 8m maximum au faîtage.

Une certaine homogénéité dans le bâti sera demandée en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers. Les murs en pierres seront conseillés, les matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.

Afin de mettre en valeur la qualité des bâtiments existants, les couleurs autorisées pour les futures façades sont : (selon guide LAFARGE Mortiers – Parex)

- T60, T70, T80

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont :

Le bois ou la couleur bois

- RAL 9001, 9011, 9017

- Le gris RAL 7000 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7047.

ZONE 3**Accotement Est**

Mêmes prescriptions que la zone 2

Accotement Ouest

Les constructions doivent s'adapter à la topographie naturelle du terrain afin de ne pas bouleverser le paysage en place. Les bâtiments devront s'aligner selon les schémas de principe étudiés, pour donner une homogénéité à l'ensemble des implantations.

Dans un même souci d'homogénéité avec les ouvrages en place et d'esthétique visuelle, les toitures acrotères comme les bâtiments en place. La hauteur maximale de l'ouvrage sera réglementée à :

bâtiment R + 1 avec une hauteur de 8m maximum à l'acrotère, afin d'éviter des architectures trop "écrasantes" en façade de voie.

Une certaine homogénéité dans le bâti sera demandée en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers.

Les matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.

Seules les toitures de très faible pente, sans dépassement visuel de l'acrotère, seront autorisées. Les toitures plates et végétalisées sont autorisées, voire conseillées, (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle) .

La publicité et les enseignes seront intégrées dans la façade (bandeau de 1 mètre de haut) et ne devront pas dépasser la hauteur du volume bâti. Le permis d'aménager pourra éventuellement imposer un bandeau destiné à la publicité à une hauteur définie précisément.

Les clôtures ne seront pas conseillées.

Les couleurs des façades devront être de couleurs en présence, avec des possibilités de variantes.

En frange urbaine, quelques bâtiments existants orientent le choix. Les couleurs autorisées sont pour les façades des bâtiments : (selon guide LAFARGE Mortiers – Parex)

- T60, T70, T80

si bardage métallique

- Le gris RAL 7001, 7004, 7030, 7035, 7038, 7044 9001, 9002 et 9018.

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- couleurs claires, RAL 1013 1015 1035 et 9001

- Le gris RAL 7000 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7047.

L'application de toutes autres couleurs correspondant à une charte graphique de l'entreprise ne devra pas couvrir plus de 10 % de la façade principale du bâtiment.

Le parti d'aménagement proposé impose au bâti qui s'implantera, une relative homogénéité sur les plans des implantations, de l'architecture des bâtiments et du traitement des espaces paysagés, tout en permettant une relative souplesse "encadrée" des concepteurs. Les prescriptions définies devront apporter un cadre réglementaire global mais laisseront évidemment place à la conception architecturale individuelle.

INFORMATION PALETTE RAL

Teintes préconisées par le règlement sur la base générale

BASE GÉNÉRALE DES COULEURS PRÉCONISÉES

1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007
1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018
1019	1020	1021	1023	1024	1027	1028	1032
1033	1034	2000	2001	2002	2003	2004	2008
2009	2010	2011	2012	3000	3001	3002	3003
3004	3005	3007	3009	3011	3012	3013	3014
3015	3016	3017	3018	3020	3022	3027	3031
4001	4002	4003	4004	4005	4006	4007	4008
4009	5000	5001	5002	5003	5004	5005	5007
5008	5009	5010	5011	5012	5013	5014	5015
5017	5018	5019	5020	5021	5022	5023	5024
6000	6001	6002	6003	6004	6005	6006	6007
6008	6009	6010	6011	6012	6013	6014	6015
6016	6017	6018	6019	6020	6021	6022	6024
6025	6026	6027	6028	6029	6032	6033	6034
7000	7001	7001	7002	7003	7004	7005	7006
7008	7009	7010	7011	7012	7013	7015	7016
7021	7022	7023	7024	7026	7030	7031	7032
7033	7034	7035	7036	7037	7038	7039	7040
7042	7043	7044	8000	8001	8002	8003	8004
8007	8008	8011	8012	8014	8015	8016	8017
8019	8022	8023	8024	8025	8028	9001	9002
9003	9004	9005	9010	9011	9016	9017	9018



VISION PROJETÉE DE LA ZONE 1 AMÉNAGÉE

VISION PROJETÉE DE LA ZONE 2 AMÉNAGÉE



VISION PROJETÉE DE LA ZONE 3 AMÉNAGÉE