

**Commune de Chatte**  
**Secteur « Espace économique de Saint-Ferrieux »**

**Etude Amendement Dupont**

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur situé en entrée de bourg, route du Village sur la commune de Rovon, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Ce secteur se présente sous la forme d'un triangle d'environ 7,3 ha sur trois parcelles dont deux portant chacune une maison, délimité par :

- Au nord l'emprise de l'autoroute A49,
- Au sud-est par la RD 1092 et la voie ferrée Grenoble-Valence,
- À l'Ouest une parcelle agricole en grande culture.

La RD 1092 est classée voie à grande circulation.



## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : « 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. »
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:
  - 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
  - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
  - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
  - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour la RD 1092 de 75 m. à environ 25 m., soit la distance mesurée entre les façades des constructions existantes coté RD et l'axe de la voie de la RD.
- Pour l'A49 de 100 m. à 30 m. minimum dans la mesure où toute nouvelle construction doit respecter un recul minimum de 5 m. minimum par rapport à l'emprise publique.

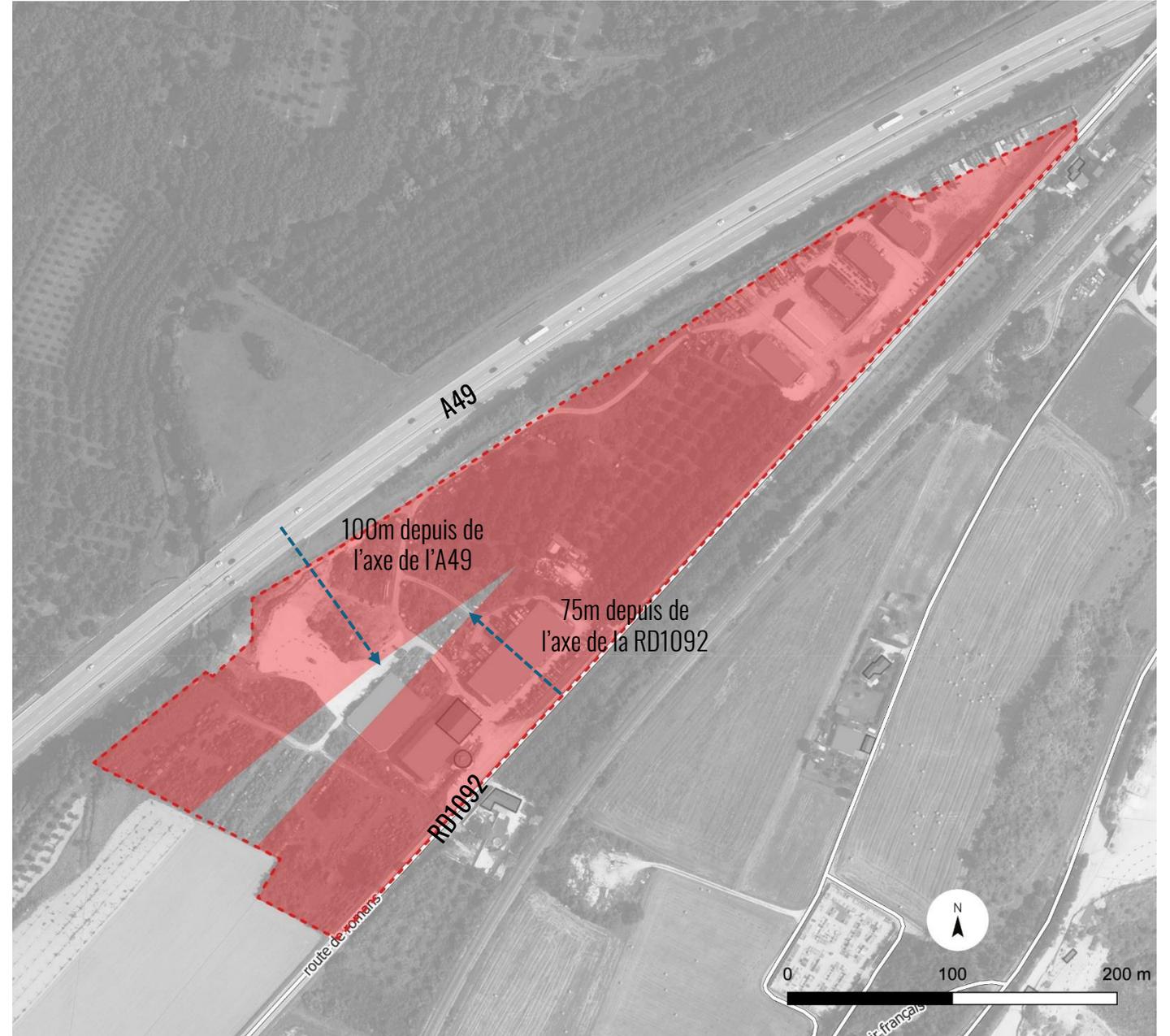
# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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 »

En l'absence d'une telle étude, la majeure partie du secteur est inconstructible.



## SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

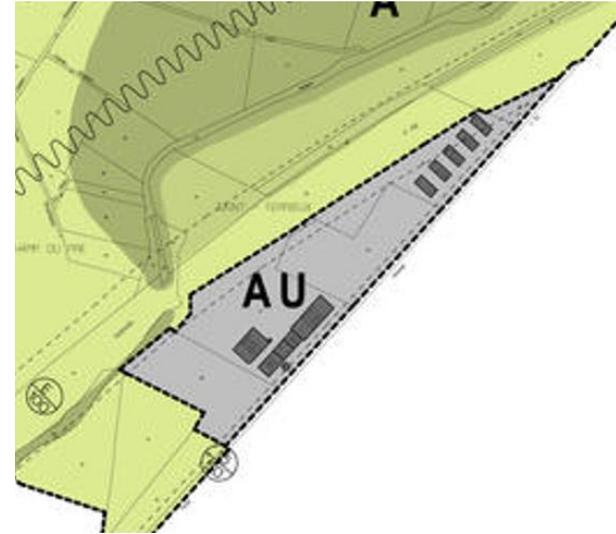
Servitudes d'utilité publiques applicables sur le site

- /

## RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES

Le secteur est classé en zone AU stricte dans le PLU en vigueur de la commune.  
Il n'est ni concerné par un secteur d'OAP, une OAP thématique ou par un emplacement réservé ou autre servitude d'urbanisme.

Extrait du plan de zonage



Extrait – plan de zonage du PLU de la commune de Chatte

## ÉVOLUTION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLUi

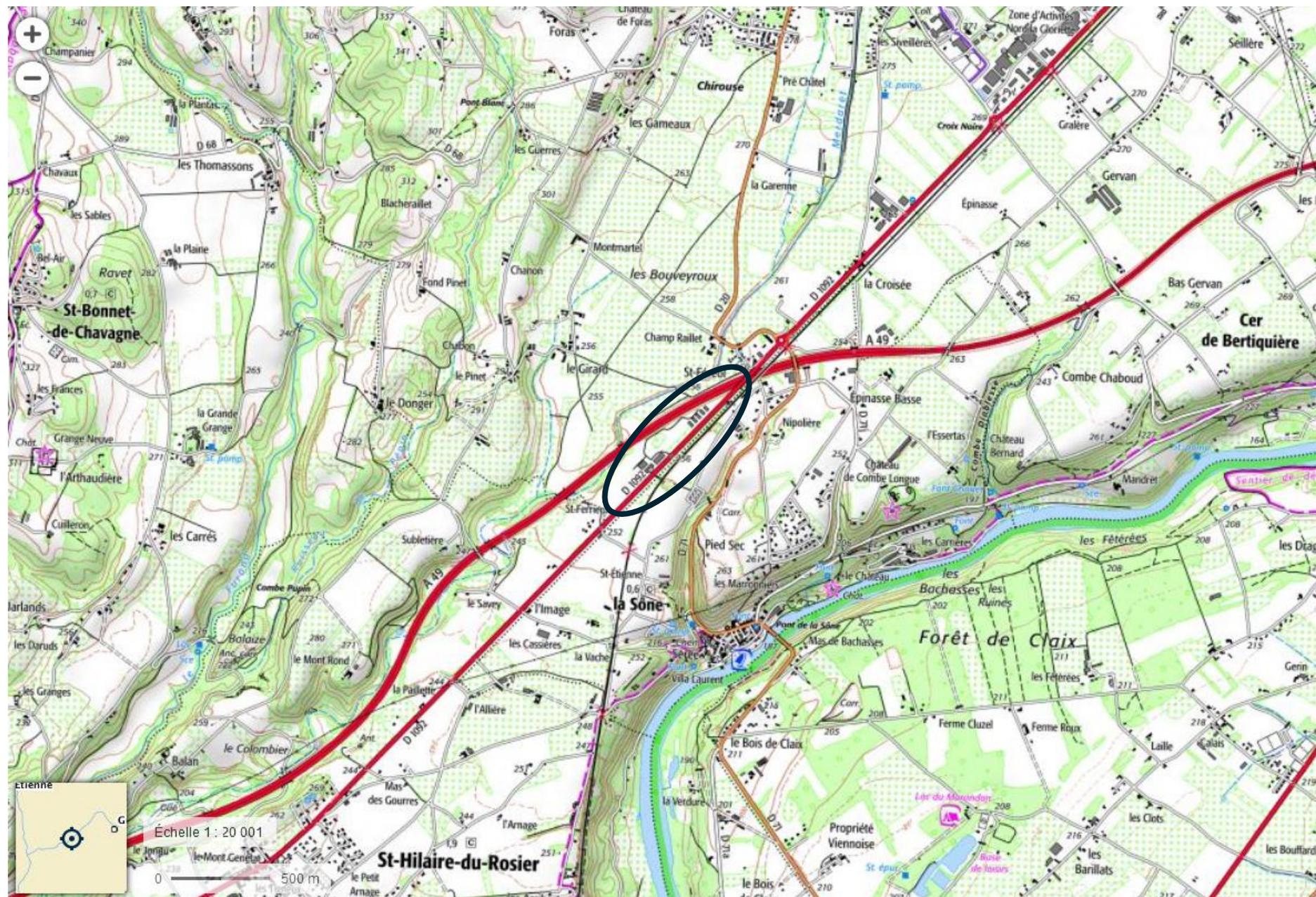
L'évolution du site s'inscrit dans les dispositions du PADD du PLUi.

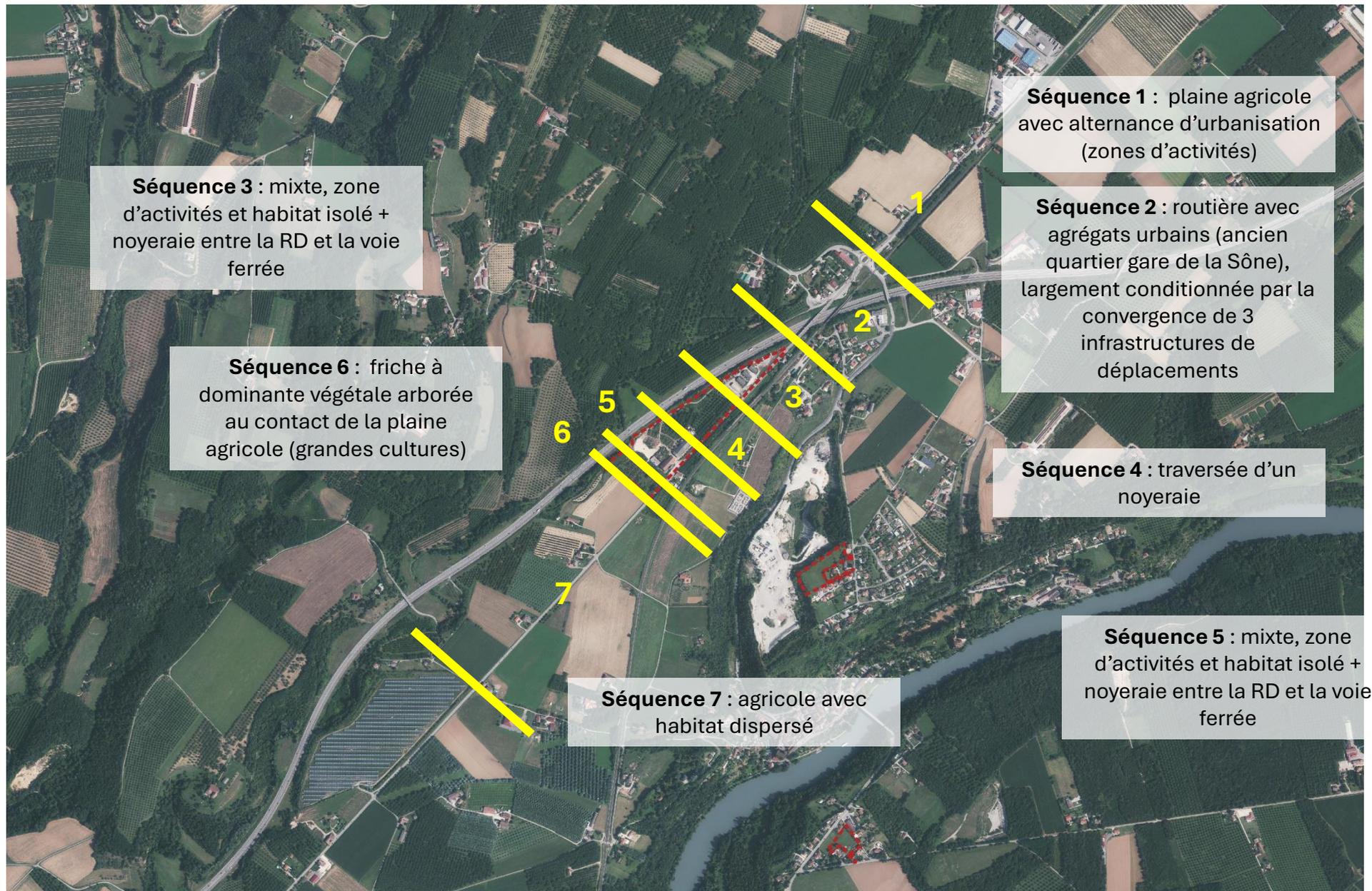
Orientation 2.4 du PADD PLUi : « Conforter la qualité du cadre de vie : En améliorant la lisibilité des entrées de ville et de bourg ; et en encadrant leur évolution pour lutter contre leur banalisation. »

On peut également ajouter l'orientation 1.2 « Assurer une gestion plus sobre de la ressource foncière et énergétique ainsi qu'une intégration urbaine, paysagère et environnementale des zones d'activités » et 1.3 « Répondre aux parcours de vie des entreprises locales dans les zones d'activités et créer les conditions favorables à l'implantation de nouvelles entreprises »

# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site

# Lecture territoriale – Un site économique à la jonction de trois infrastructures





# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 7 séquences



A l'approche de Saint Ferréol – Carrefour aménagé en rond-point Voie ferrée et RD 1092 en parallèle



## SEQUENCE 2 – Infrastructures routières

Franchissement de l'autoroute A49, en contrebas  
Proue végétale du secteur ID105



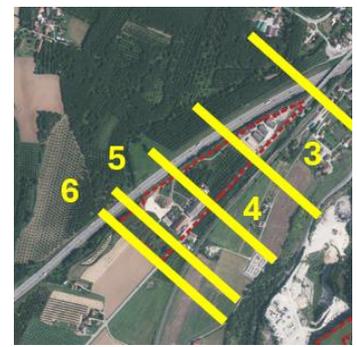
## SEQUENCE 3 - Activités

A gauche de la RD 1092, bande habitée et cultivée, bordée par la voie ferrée à l'est  
A droite, succession de hangars implantés en retrait régulier avec accès commun (ID105), perpendiculaires à la voie  
Après le passage de la maison (à gauche) on perçoit de nouveau les crêtes du Vercors

# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 7 séquences



**SEQUENCE 4 - Noyeraie**  
Traversée d'une noyeraie



**SEQUENCE 5 - Activités**

A gauche de la RD 1092, bande habitée et cultivée, bordée par la voie ferrée à l'est  
A droite,) succession de hangars implantés en retrait régulier avec accès commun (ID105), parallèles à la voie



**SEQUENCE 6 – « porte boisée »**

A gauche de la RD 1092, bande boisée, bordée par la voie ferrée à l'est  
A droite, friche végétale avec dépôts de véhicules  
Les reliefs du Vercors sont masqués.



RD 1092 – Séquences en allant vers le sud

Source photos : googlemaps streetview – avril 2023

# Lecture paysagère – Depuis l'A49



Source photos : googlemaps streetview – octobre 2023

## A49 – Séquences en allant vers le sud

Le site se situe sur la gauche des images.  
Après le tablier du pont de la RD 1092, on perçoit l'amorce de la frange arborée en haut du talus.  
L'autoroute se situe en contrebas du secteur de projet.

La frange arborée atténue la perception des constructions existantes et des dépôts.

La frange arborée se prolonge jusqu'à l'extrémité Sud du site.



Source photos : googlemaps streetview – août 2023

## A49 – Séquences en allant vers le nord

Le site se situe sur la droite des images.  
Perception de la lisière sud du secteur de projet, quasiment à niveau de la plateforme autoroutière.

Plus on avance, la hauteur du talus augmente. La combinaison du talus et de la frange arborée et arbustive en partie haute masque les installations existantes : dépôts et constructions.

## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

Le site de Saint-Ferrieux se situe au Sud de la commune. Il est installé au sud de la jonction de trois infrastructures structurantes : autoroute A49 en limite Ouest, RD 1902 en limite Est et voie ferrée Grenoble Valence qui longe de la RD1092 à cet endroit.

Il constitue le premier espace économique en arrivant depuis le Sud, le long de la route de Romans, suivis par la ZA de la Croisée et la ZI La Gloriette plus au nord.

Le terrain est plat, exposé aux nuisances sonores des trois voies de déplacement. Le long de l'autoroute A49, la perception du site varie en lien avec la topographie. Plus on remonte vers le nord, plus le talus est accentué et rompt le contact visuel avec le site. Une trame arborée périphérique amortit ponctuellement la perception des dépôts et des constructions.



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021  
N 0 100 200

Le site est actuellement occupé par plusieurs activités artisanales et industrielles et le dépôt de véhicules anciens sur une partie importante du site. Une vaste noyeraie occupe la partie centrale.

Il est distribué directement depuis la RD 1092 par 3 accès : nord, sud et intermédiaire au sud de la noyeraie, avec des conditions d'insertion et de débouchés impactées par le trafic routier sur la RD 1092.



Accès Nord



Accès au sud de la noyeraie



Accès Sud

La limite Sud du site est au contact immédiat d'une plaine agricole ouverte, avec des enjeux paysagers et écologiques. Un corridor écologique à recréer tangente le site sur sa limite Sud.



Source photos : googlemaps streetview – avril 2023

# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
AURG — classe sonore secteur affecté

Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

L'A49 et la RD 1092 font l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale
- Organisation des volumes pour favoriser la création d'espaces de tranquillité en cœur de zone
- Isolation acoustique adaptée des constructions

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial

L'éclairage public est inexistant le long du secteur de projet. Les principales sources lumineuses sont constituées par les véhicules et les constructions existantes. Elles sont ponctuelles et limitées. La présence d'une friche avec dépôt au contact du corridor écologique permet de limiter les effets sur ce corridor.

La maîtrise des apports de lumière répond à un double enjeu : sécurité routière nocturne pour éviter l'éblouissement des conducteurs, maintien d'espaces de réelle obscurité nocturne favorable à la faune (trame noire).

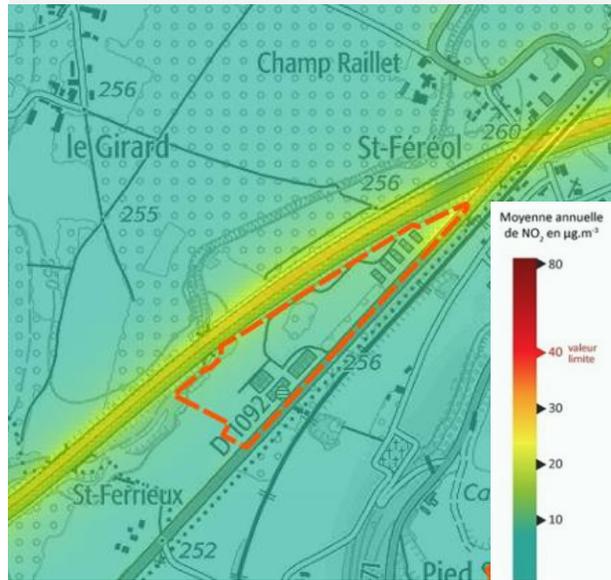
### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Organisation de l'espace pour éviter les prolongements extérieurs au contact des espaces agricoles ouverts, essentiellement en limite Sud.
- Maintien et renforcement de la haie en limite Ouest (A49) et au Sud (corridor écologique) du site pour atténuer les effets des éventuelles sources lumineuses.
- Orientation des éclairages extérieurs vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations

# Prise en compte des composantes environnementales

## QUALITÉ DE L'AIR

### Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO<sub>2</sub> (µg.m<sup>-3</sup>). Seuil réglementaire NO<sub>2</sub> : 40 µg.m<sup>-3</sup>  
Source : sig-atmo-auvergnerhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NO<sub>x</sub>, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

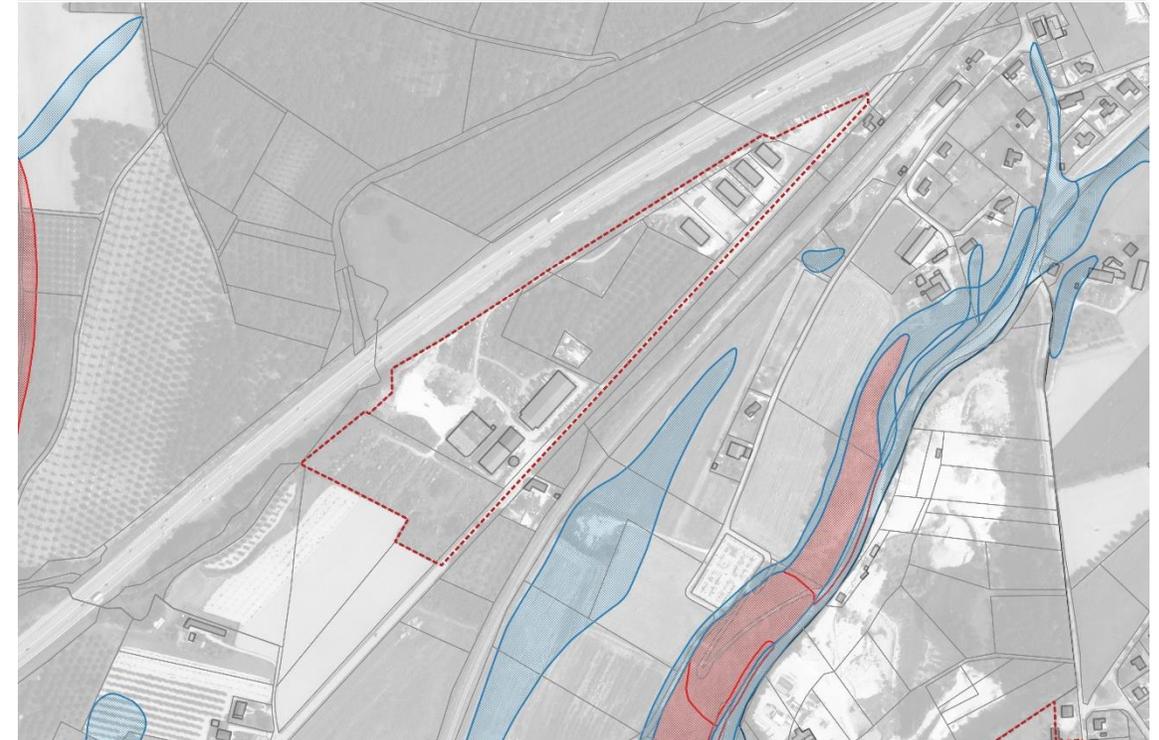
La RD 1092 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale,
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air,
- Renforcement de la trame arborée qui pourra assurer un rôle de filtre pour certains gaz émis.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (RISQUES NATURELS, BIODIVERSITÉ)

### Etat initial



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

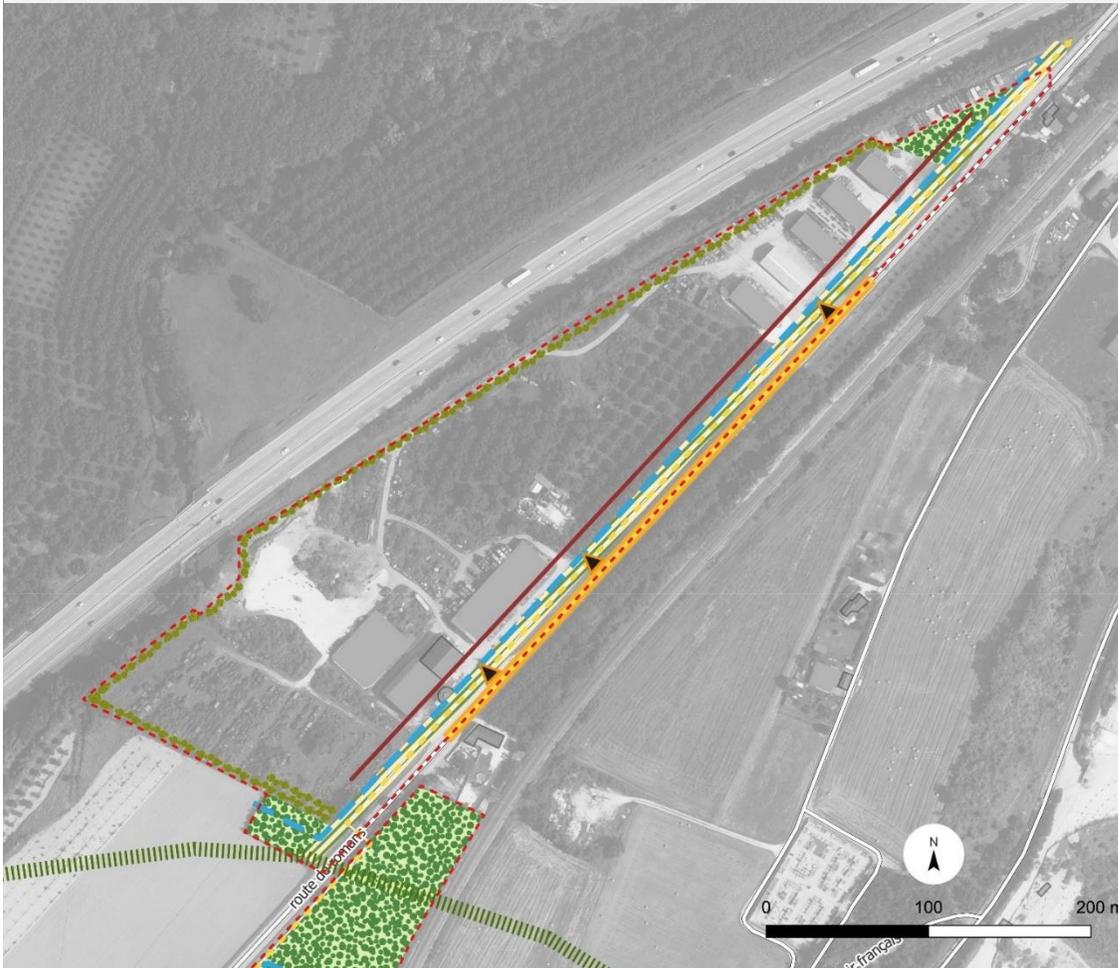
Le secteur n'est pas concerné par un aléa naturel. Le site ne présente pas d'intérêts particuliers en termes de milieu ou de fonctionnalité écologique. Le maintien de la trame arborée limitrophe sera favorable à la biodiversité ordinaire. Par contre la frange Sud est concernée par la bande tampon du corridor écologique à recréer (n°49).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Maintien du bosquet d'arbres existants en limite Sud à intégrer aux aménagements nécessaires à la re-création du corridor écologique limitrophe (renforcement du maillage de haies et petits boisements au sein de la plaine agricole),
- Gestion des eaux pluviales sur site (voirie d'accès, abords et constructions),
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en maintenant des espaces de pleine terre (jardins, espace commun) et l'emploi de matériaux perméables (stationnement mutualisé).

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès



- Limiter le nombre d'accès à trois à positionner sur les accès existants
- Prévoir les aménagements routiers sur la RD 1092 pour sécuriser les débouchés et les insertions depuis et sur la route départementale. Le principe de suppression des tourne-à-gauche par l'aménagement d'un terre-plein central devra être confirmé avec le gestionnaire de la voie.

- Organiser la distribution de la zone à partir des accès existants, en aménageant des voies de desserte locale dans leur prolongement. L'organisation précise de la voirie interne sera précisée en phase opérationnelle.
- Aménager la voirie à créer selon le profil en travers indiqué dans les dispositions générales des orientations applicables aux zones d'activités.
- Organiser les besoins en stationnement sur les lots, selon les principes développés dans les orientations « qualité paysagère et urbaine des zones d'activités économiques ».
- Aménager une allée modes doux en rive Ouest de la RD 1092, à intégrer dans une bande paysagère le long de la RD 1092.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

### Les mesures complémentaires sont proposées :

En rapport avec l'importance de la zone d'activités un espace d'accueil pour faciliter le stationnement de quelques véhicules et l'information des usagers pourra être aménagé.

Les tracés de voirie chercheront à s'accorder avec le site (structures végétales, éléments de paysage existants ; etc.) et la topographie :

- ils limiteront au maximum les terrassements,
- ils seront composés de façon à générer le moins d'espaces résiduels possibles,
- ils développeront une certaine simplicité, souplesse voire sinuosité des tracés.

La voie de desserte est principalement dédiée aux circulations et à la distribution des lots. Sauf en cas d'aménagement existant ou aménagement d'un espace d'accueil, le stationnement sera géré sur les lots.

L'emprise des chaussées sera limitée au strict nécessaire, le traitement des abords privilégiera les aménagements de surface perméables et une gestion intégrée des eaux pluviales. A minima une noue sera aménagée le long de la chaussée, pour recueillir les eaux pluviales et faciliter leur infiltration sur place. Si besoin, une deuxième noue latérale pourra être aménagée. Le profil en travers ci-contre indique les dimensions minimales à prévoir pour que les noues assurent leur rôle hydraulique.

Des cheminements modes doux seront aménagés le long des voies de desserte, sous la forme de trottoirs ou d'allées avec plantation d'ombrage.

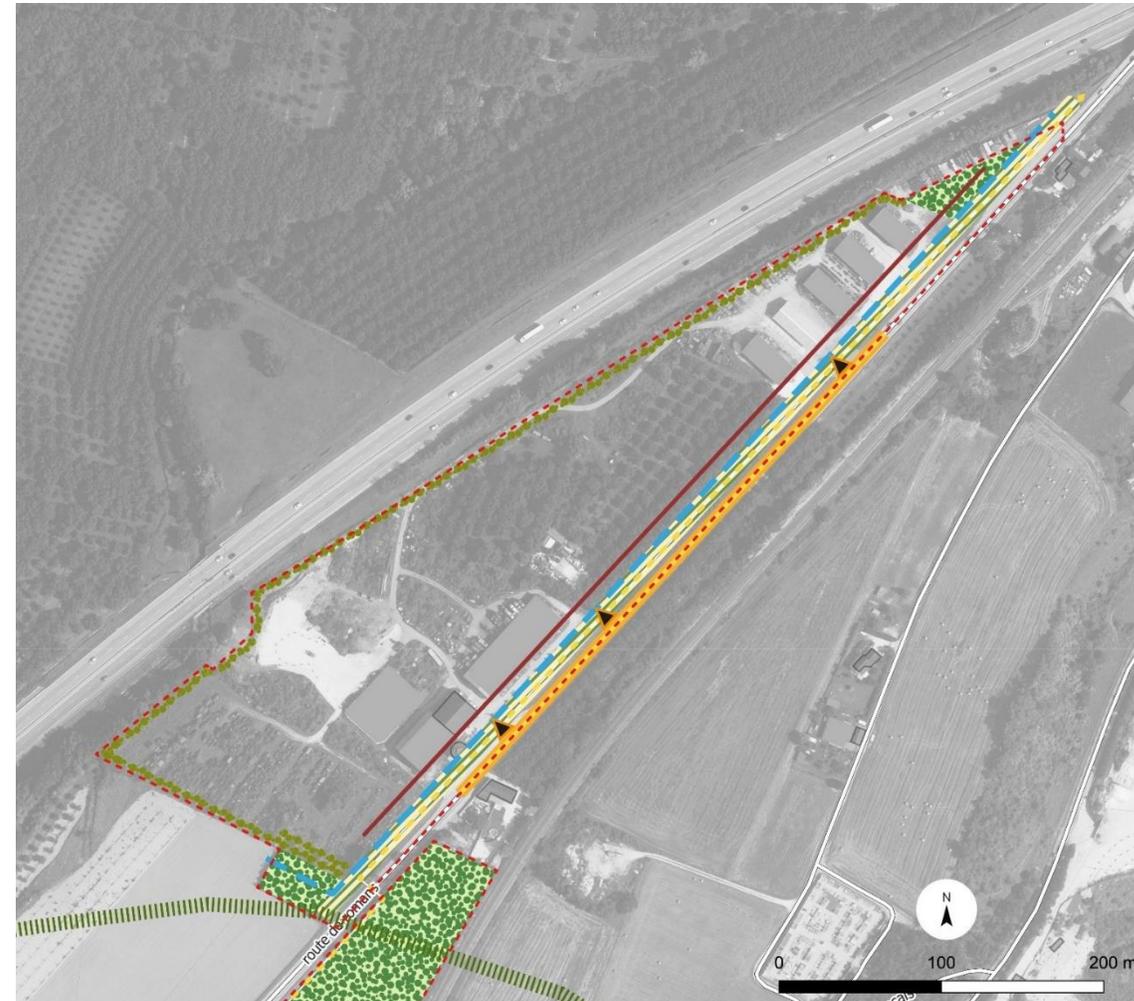
Des allées en site propre pourront prolonger ces cheminements pour améliorer le maillage avec la voirie limitrophe et faciliter l'accès aux arrêts du réseau de transports en commun, au maillage cyclable territorial le cas échéant. Les accès aux lots seront organisés depuis la voie de desserte interne.

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

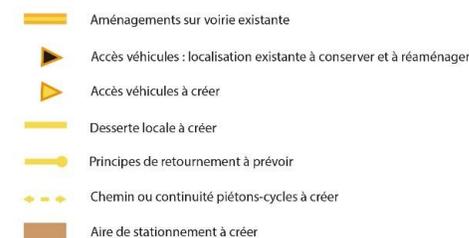
- Consolider le caractère végétal des limites de la zone d'activités en mobilisant les principes suivants.
- Dégager une bande paysagère (20 mètres à minima) à partir de la limite d'emprise dans la RD1092, sous la forme d'une bande plantée avec noue et allées modes doux à aménager en dehors des abords gérés par le Département. Elle est à doubler par une bande paysagère aménagée dans la bande de recul des constructions (10 mètres) qui vient régler l'implantation des futures constructions
- Aménager une lisière multifonctionnelle\* sur la limite le long de l'A49 et au contact des espaces agricoles au Sud, pour atténuer la perception des installations depuis l'extérieur de la zone, assurer une transition paysagère et fonctionnelle avec la trame végétale existante, intégrer des aménagements favorables à la gestion des eaux pluviales,
- Maintenir le bosquet d'arbres existants en limite Sud et l'intégrer aux aménagements nécessaires à la restauration du corridor écologique limitrophe.
- Restaurer le principe d'une proue paysagère et arborée à l'extrémité nord du site, qui se prolonge par la bande paysagère le long de la RD1092.
- Gérer les eaux pluviales à la parcelle et en surface, par un réseau de noues le long des voies de desserte et en périphérie du secteur.
- Planter les futures constructions avec pour objectif de maintenir à l'intérieur de chaque lot des sols perméables, une trame verte continue ente les différents lots, en appui des bandes de recul et en alternance avec les espaces fonctionnels des établissements, le tout étant favorable à la gestion des eaux pluviales, à l'atténuation des surchauffes estivales et la mise en valeur des établissements et plus largement celle de la zone d'activités.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation de deux zones UX et d'une zone 2AU en partie centrale
- Règlement écrit et graphique :
  - Implantation des constructions principales par rapport aux voies et emprises publiques : 5m
  - Implantation des constructions principales par rapport aux limites séparatives :  $L \geq H/2$  et 3m,  $L \geq H$  et 6m pour les implantations par rapport aux limites de zones.
  - Hauteur maximale : 15m



### VOIRIE - MOBILITÉS - ESPACE PUBLIC



### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS



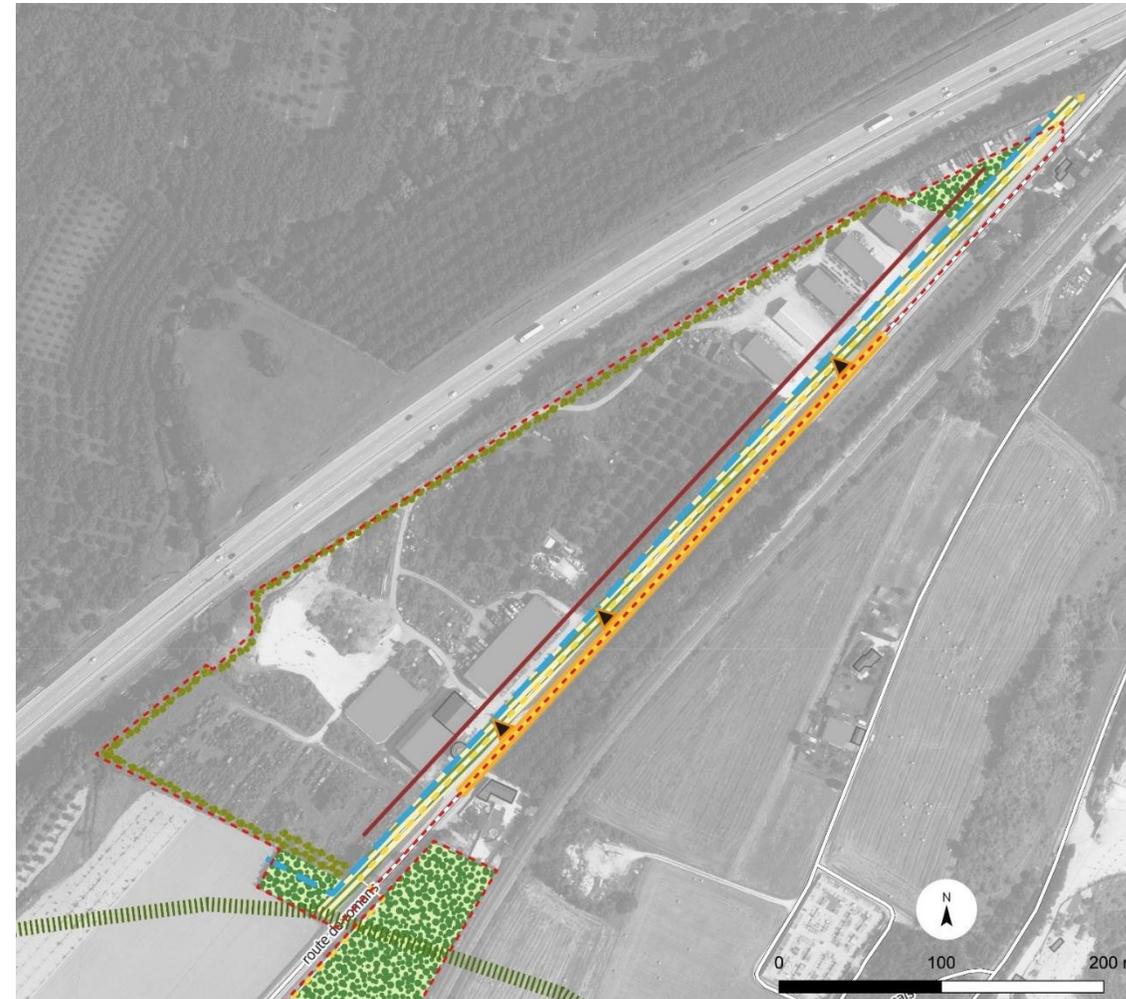
## ORGANISATION DES LOTS CESSIBLES

Les principes suivants seront privilégiés :

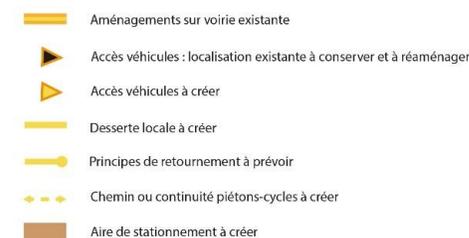
- Traitement paysager et multifonctionnel des limites et des bandes de recul, pour le maintien de surfaces perméables enherbées en fond de lot ou latéralement
- Modularité de l'aménagement des accès. Il sera possible :
  - de regrouper les accès à deux lots contigus, si cela permet d'améliorer le franchissement d'une noue. Dans ce cas l'aménagement sera harmonisé.
  - de prévoir deux accès pour les activités nécessitant un plan de circulation interne (obligation de sécurité) pour dissocier les flux automobiles (accès employés et visiteurs) des flux poids-lourds (transports, livraisons).
- Positionnement du stationnement des automobiles de préférence en limite avec l'emprise publique : matériau perméable et haie plantée.
- Implantation des constructions et des cours de manœuvre / dépôt en partie centrale des lots., tout en veillant au dimensionnement des voiries et aires de travail internes, justifié par les besoins de l'activité.
- Stockage des matériaux et des matériels à organiser prioritairement en ouvrage ; pour les aires extérieures, des aménagements et plantations végétales assureront l'étanchéité visuelle avec leur environnement proche et lointain.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

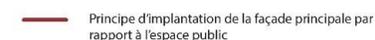
- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation de deux zones UX et d'une zone 2AU en partie centrale
- Règlement écrit et graphique :
  - Coefficient d'emprise au sol : non réglementé
  - Surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables : au moins 20% de la superficie du terrain doit être traitée en espaces de pleine terre; au moins 40% de la superficie du terrain doit être traitée en surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables.



### VOIRIE - MOBILITÉS - ESPACE PUBLIC



### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS



## TRAITEMENT MULTIFONCTIONNEL ET PAYSAGER DES BANDES DE REcul

En complément des aménagements paysagers le long des voiries de desserte internes, la trame paysagère de chaque zone prend appui sur l'aménagement paysager des bandes de recul fixées par le règlement écrit : le long des emprises publiques, en limite séparative entre les lots ou encore au contact des espaces limitrophes de la zone à aménager, qu'ils soient urbanisés, agricoles ou naturels.

L'objectif visé est multiple :

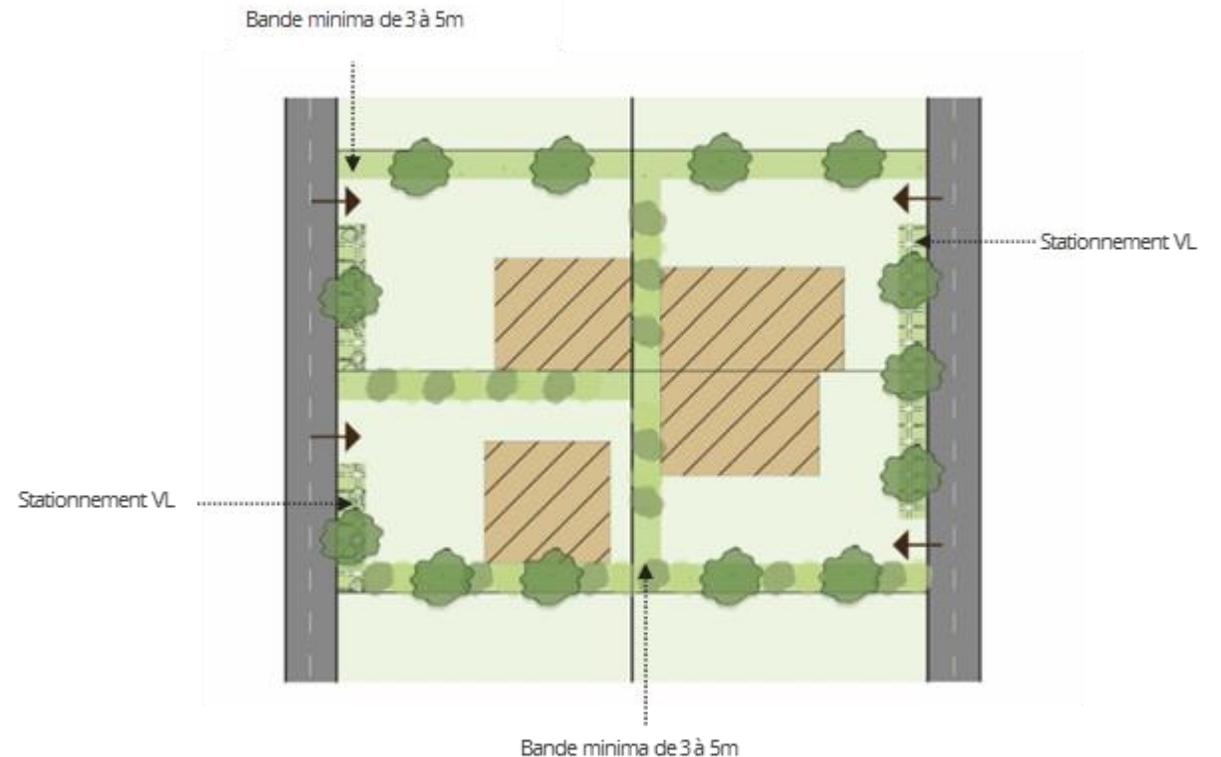
- maintenir le caractère perméable des bandes de recul en combinant plusieurs fonctions : aménagement paysager à dominante végétale et multistrates, dispositifs d'infiltration des eaux pluviales, stationnement des automobiles (VL). Ces bandes entrent dans le décompte des surfaces perméables ; elles contribuent à la gestion des eaux pluviales à la parcelle et à leur infiltration si les sols sont aptes.
- créer une trame verte continue qui parcourt la zone d'activités et alterne avec les espaces fonctionnels (cours de manœuvre, aires de stockage et de stationnement, constructions), avec des continuités possibles avec la trame verte limitrophe.
- limiter l'impact visuel des installations, notamment les aires de stockage à l'air libre.

Une diversité de configurations est possible, telle qu'illustrée par le schéma ci-contre, sur la base des principes suivants.

- Les aires de stationnement seront implantées le plus proche de la rue, dans la bande de recul située le long de la limite des emprises publiques. Elles seront aménagées selon les principes exposés plus bas (voir traitement paysager des aires de stationnement).
- Au moins une des bandes de recul latérale de chaque lot (limite séparative à l'intérieur de la zone) sera à dominante végétale : le sol sera végétalisé sur une largeur minimale de 3 mètres, et dans la mesure où cela est compatible avec les exigences de sécurité et de fonctionnement de l'établissement, une trame arbustive et/ou arborée pourra être plantée, en quinconce et avec des formes souples et aléatoires pour créer une haie favorable à la biodiversité locale et assurer l'isolement visuel des installations et des bâtiments.
- En fond de parcelle de deux lots riverains (limite séparative à l'intérieur de la zone), une des deux bandes de recul sera à dominante végétale, selon le même principe que pour les bandes de recul latérales ci-dessus

- En fond de parcelle dans le cas de limite séparative périphérique de la zone, au moins la moitié de la bande de recul sera à dominante végétale, avec sol végétalisé et plantations multistrates pour atténuer la perception des installations et des constructions et créer une lisière souple et dense.

### Traitement paysagers des bandes de recul



## TRAITEMENT PAYSAGER DES AIRES DE STATIONNEMENT

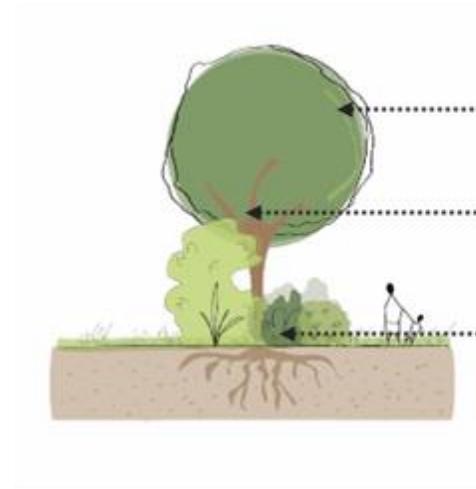
Les aires de stationnements tireront partie autant que possible des structures végétales existantes ou des éléments de paysage présents sur le site. Elles s'intégreront à la topographie en limitant au maximum les terrassements.

Les aires de stationnements combineront places de stationnement et espaces végétalisés pour délimiter des poches séparées et éviter l'effet de nappe. Les plantations seront multistrates (strates arborées, arbustives et herbacées), elles participeront au caractère végétal de la rue ou du secteur.



Exemples de traitement des aires de stationnement : ombrage par pergolas végétalisées ou plantation d'arbres, matériaux perméables des surfaces.

### Composition multistrates



Association de plusieurs strates végétales de préférence 3 strates végétales : **herbacée, arbustive et arborée**

**Strate arborée de 7m à 15m**

Strate arbustive haute de 2m à 7m  
Strate arbustive basse de 30 cm à 2m

**Strate herbacée jusqu'à 1,5m**

# Qualité urbaine, paysagère et architecturale

## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Les façades des constructions contribueront à la structuration des rues et participeront à la qualité générale du cadre bâti de la zone d'activités.

### Aspect extérieur des constructions

Les bâtiments et extensions implantés sur une même unité foncière doivent soit présenter certaines caractéristiques communes (par leurs teintes, textures, matériaux utilisés, forme des ouvertures...), soit être recouverts d'un enduit ou d'un bardage uniforme et neutre.

+ selon dispositions du règlement écrit du PLUi

### Clôtures

Par leur traitement, les clôtures contribueront la qualité de la rue et du paysage urbain perçu depuis l'espace public. Ainsi, les clôtures opaques et continues sont à éviter, quel que soit le linéaire et le matériau utilisé. Les formes seront simples et sobres, de couleurs neutres pour une meilleure intégration visuelle. Les éléments de clôture et les ouvrants tels que portails et portillons seront traités dans un vocabulaire commun et avec le même soin.

Les clôtures seront harmonisées à l'échelle de chaque zone d'activités, aspect, coloration et forme végétale. Les édicules techniques (coffret électrique, boîte aux lettres, locaux poubelles...) seront intégrés dans l'élément de clôture afin de limiter leurs impacts visuels.

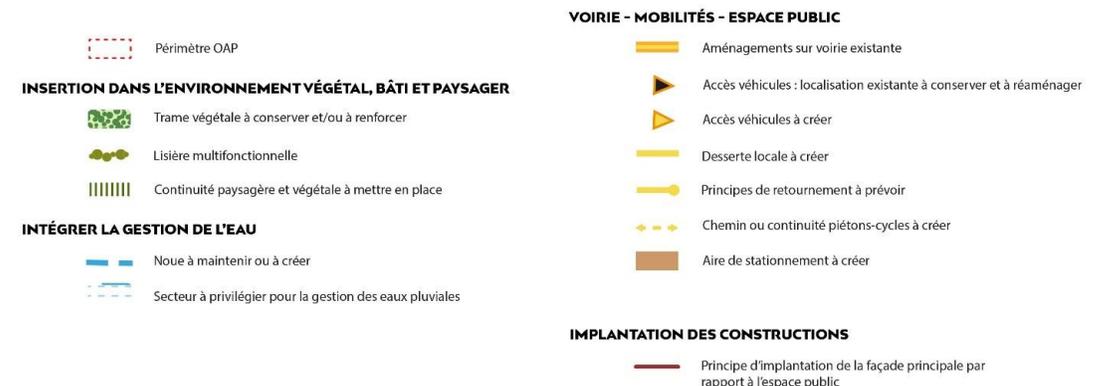
La perméabilité des clôtures à la petite faune sera recherchée dans la mise en place des ouvrages :

- Une clôture ajourée avec des largeurs de montants au plus égales à la largeur des espacements.
- Un espace ajouré maintenu sous les battants des portails.

Il sera possible d'implanter la clôture en retrait de la limite pour améliorer la perception depuis l'emprise publique.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit :
  - Aspect extérieur des constructions : "présenter certaines caractéristiques communes", "soit être recouverts d'un enduit ou d'un bardage uniforme et neutre".
  - Clôtures : hauteur limitée à 1,8 mètre. Lorsqu'il s'agit d'éviter une intrusion sur un site d'activité : les haies végétales peuvent être doublées de grillages dont la hauteur ne peut dépasser 2,0 mètres. Les murs pleins peuvent, au-delà d'une hauteur de 1,5 mètres, être complétés par un dispositif à claire voie.



**Rovon**  
**Secteur « Rovon 1 »**

**Etude Amendement Dupont**

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur situé en entrée de bourg, route du Village sur la commune de Rovon, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Ce secteur se présente sous la forme d'un polygone d'environ 0,45 ha sur trois parcelles dont deux portant chacune une maison, délimité par :

- Au nord l'emprise de la RD 1532,
- A l'est l'emprise de la voie communale nommée route du Village,
- Au sud par une noyeraie,
- À l'Ouest une parcelle agricole en pré.

La RD 1532 est classée voie à grande circulation.



## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : « 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. »
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:
  - 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
  - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
  - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
  - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

**La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.**

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour la RD1532 de 75 m. à environ 36 m, soit la distance mesurée de l'angle de la maison existante le plus proche de la route départementale par rapport à l'axe de la voie.

**Les objectifs de l'étude sont de :**

- rassembler et synthétiser des éléments d'analyse du site ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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 »

En l'absence d'une telle étude, la majeure partie du secteur est inconstructible.



## SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Servitudes d'utilité publiques applicables sur le site

- Servitude AC1 (protection des monuments historiques classés) : ancienne fonderie de canons, commune de Saint Gervais et église Saint-Pierre, commune de Rovon.
- Servitude I4 (transport électricité) en limite sud du site.

## RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES

Le secteur est classé en zone As dans le PLU en vigueur de la commune.

Il n'est ni concerné par un secteur d'OAP, une OAP thématique ou par un emplacement réservé ou autre servitude d'urbanisme.

## Extrait du plan de zonage



Extrait – Géoportail de l'Urbanisme

## EVOLUTION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLUi

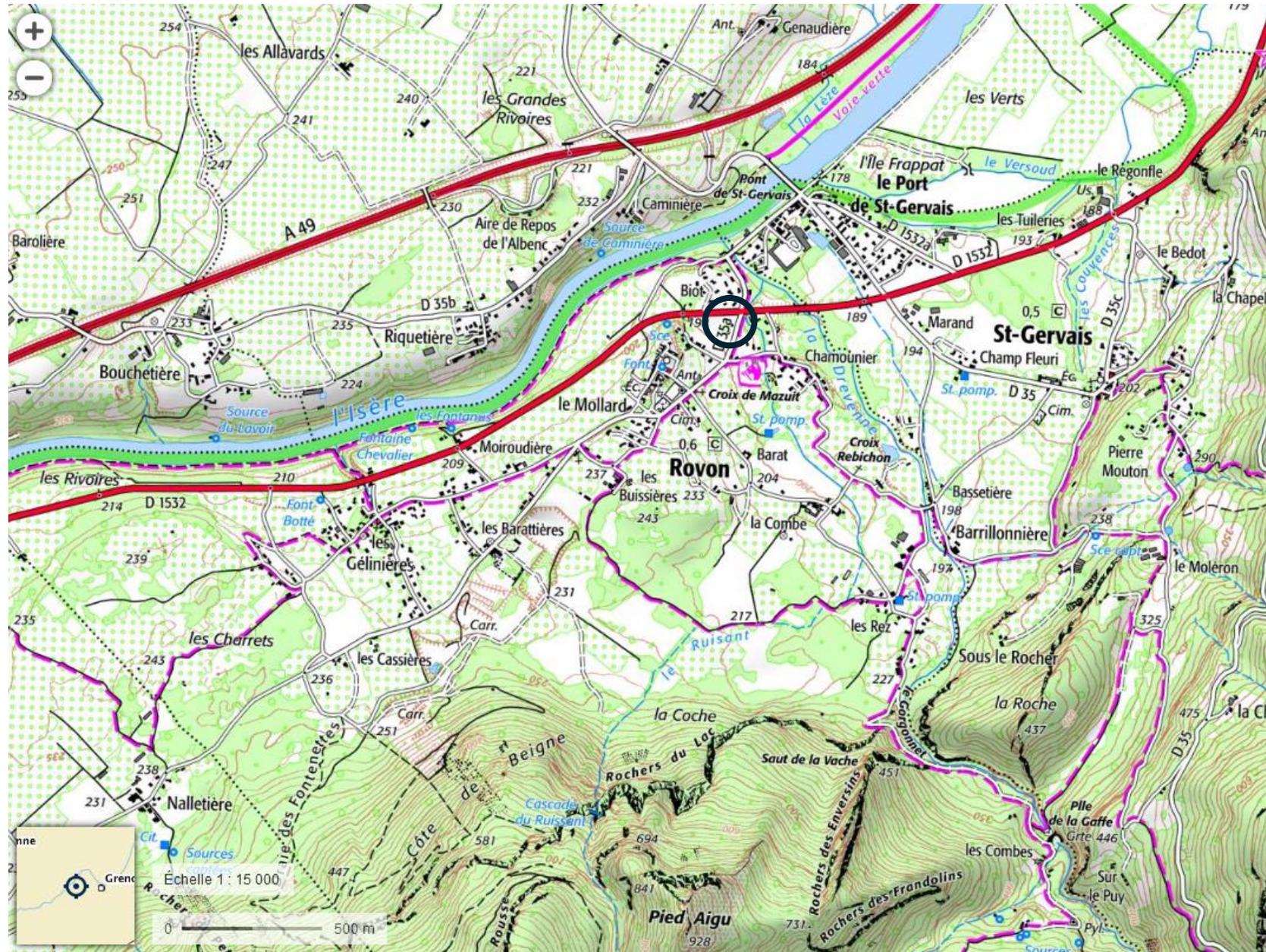
Les orientations du PLU en vigueur se retrouvent dans les dispositions du PADD du PLUi.

Orientation 2.4 du PADD PLUi : « Conforter la qualité du cadre de vie : En améliorant la lisibilité des entrées de ville et de bourg ; et en encadrant leur évolution pour lutter contre leur banalisation. »

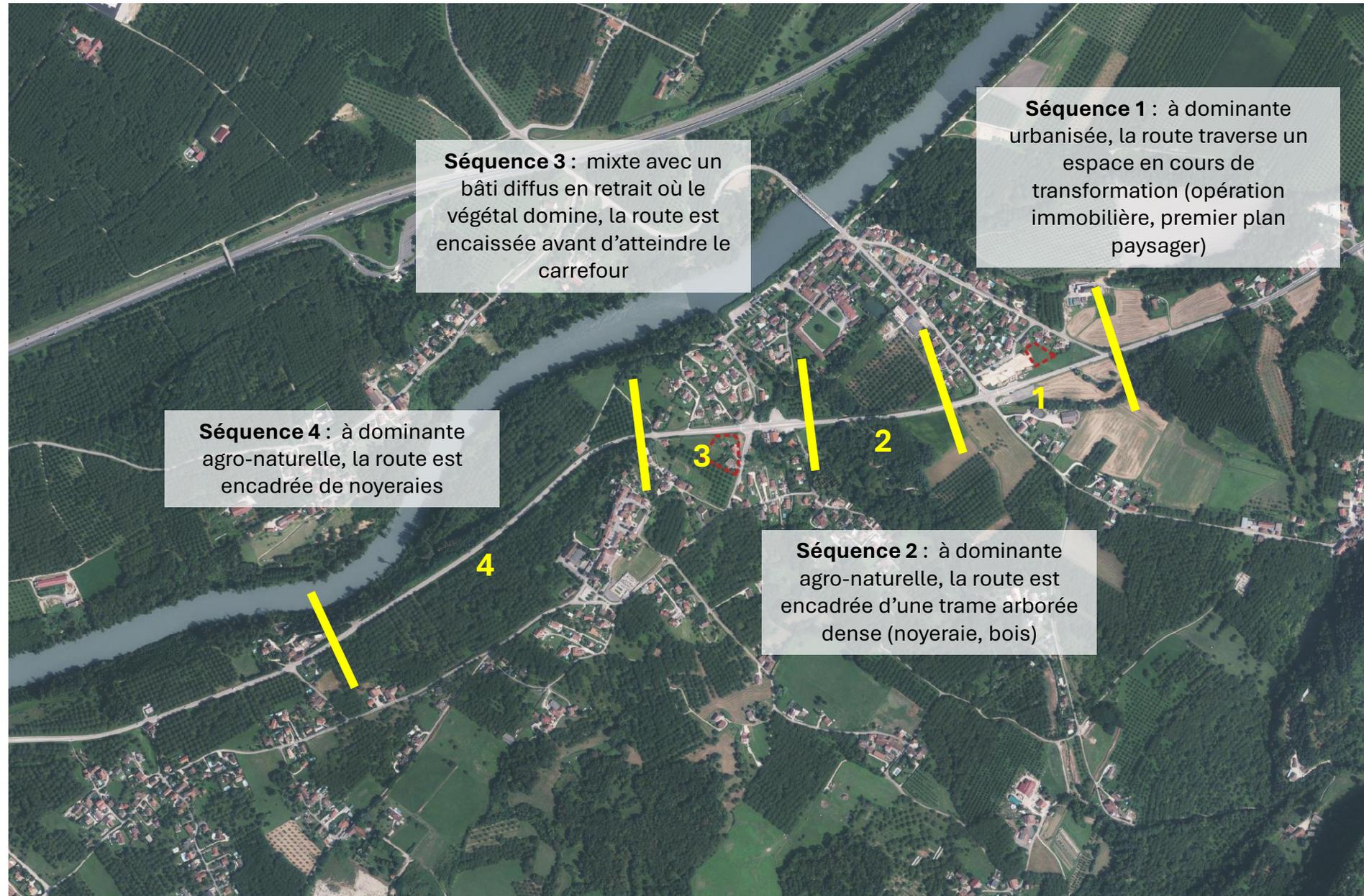
On peut également ajouter l'orientation 2.2.1 « Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins en logements » à laquelle le secteur répondra avec des typologies de logement intermédiaires.

# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site

# Lecture territoriale – Un site à la jonction du village de Rovon et du quartier du Biot



# Lecture territoriale – Un itinéraire rythmé par plusieurs séquences à l’approche du site, localisé au cœur de la séquence 3



# Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation : séquences

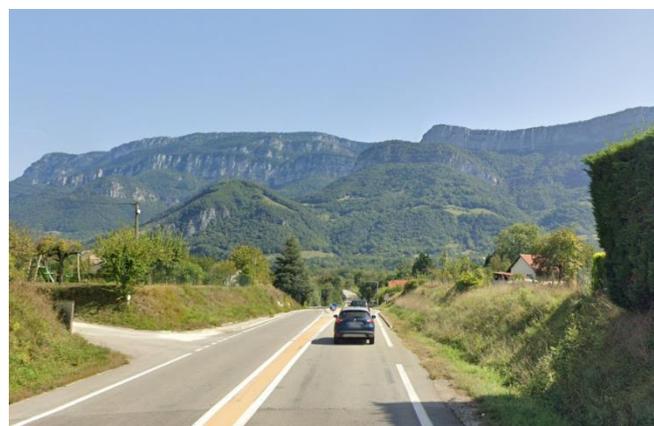
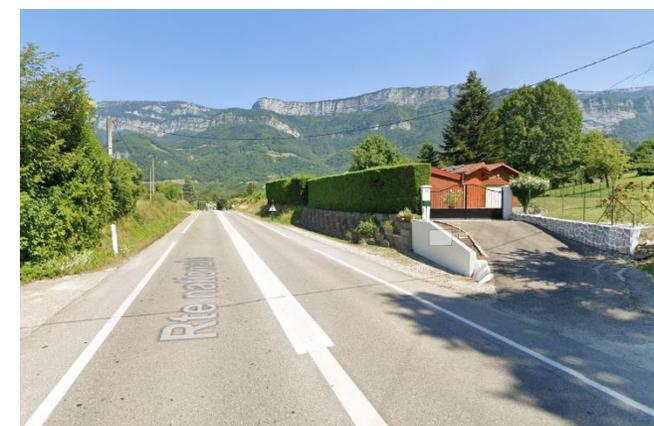


SEQUENCE 3 – Urbanisation diffuse autour du carrefour



A l'approche du site en venant du Nord, séquence urbaine marquée par l'emprise de la voirie, les aménagements routiers et la présence d'un bâti diffus à proximité de la route départementale. Le petit vallon du Ruisant crée un effet de porte végétale au niveau du carrefour. En arrière plan, on aperçoit la silhouette du village de Rovon.

Après le carrefour en allant vers le Sud, la route est encaissée dans le relief. Le premier plan du secteur de projet est marqué par un talus enherbé et prononcé. Des arbres accompagnent les constructions existantes. A ce niveau-là, on ne perçoit presque plus la silhouette du village installé sur une terrasse



En remontant vers le carrefour depuis le Sud, la route est encaissée dans le relief. On perçoit les pignons des maisons implantées en retrait de la route départementale dans un environnement végétal et arboré aux registres contrastés : haie de protection, arbres d'ornement ou fruitiers isolés ou en bosquet.

## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

Le secteur de projet intègre deux parcelles bâties et s'inscrit en limite d'un tissu pavillonnaire diffus et peu structuré, qui s'est progressivement développé de part et d'autre de la route départementale. La délimitation du secteur de projet rend possible un épaissement de la trame bâtie au sud de la RD 1532.

La trame paysagère est principalement associée aux habitations, sous la forme d'arbres et de haies plus ou moins structurées. Plusieurs arbres intéressants occupent les fonds de jardins deux maisons. Une noyeraie constitue une limite forte au Sud, mais peu perçue depuis la RD 1532. En remontant vers le village, elle masque les vues vers l'arrière du site.

L'accès aux maisons se fait depuis la route du Village. Entre les deux maisons, une lanière enherbée permet de desservir le pré situé à l'arrière.

Le carrefour sur la RD 1532 est aménagé avec des feux de signalisation et des traversées piétonnes, qui permettent de sécuriser les flux avec la voirie limitrophe et de ralentir la vitesse à l'approche du village.



Source photos : googlemaps streetview – février 2021

Au niveau du carrefour, les dépendances vertes de la voirie, combinées au jardin de la maison crée un premier plan à dominante végétale, à l'arrière duquel on devine les volumes imposants des bâtisses impasse de Chaumartin, et au-dessus le front urbain du village de Rovon. Le talus le long de la route délimite une terrasse. Les maisons existantes sont implantées en retrait important des voiries limitrophes, dégageant des jardins en premier plan.



Les accès aux maisons sur la route du Village, et au milieu la lanière enherbée qui se prolonge jusqu'au pré.

# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
AURG — classe\_sonore\_secteur\_affecté  
Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

La RD1532 fait l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection. Le secteur de projet est majoritairement affecté par le bruit lié au trafic sur la route départementale. La présence du carrefour à feux et la limitation de la vitesse (70 km/h) contribue à réduire la vitesse du trafic et bruit généré.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait important de la route départementale
- Isolation acoustique adaptée des constructions

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial

L'éclairage public est très ponctuel dans le quartier, avec un point lumineux au niveau du carrefour. Les principales sources lumineuses sont constituées par les véhicules et les habitations. Elles sont ponctuelles et limitées.

La maîtrise des apports de lumière répond à un double enjeu : sécurité routière nocturne pour éviter l'éblouissement des conducteurs, maintien d'espaces de réelle obscurité nocturne favorable à la faune (trame noire).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Organisation de l'espace pour éviter les prolongements extérieurs au contact des espaces agricoles ouverts
- Plantation d'une haie en limite Ouest du site pour atténuer les éventuelles sources lumineuses liées au stationnement et à l'accès aux logements.
- Orientation des éclairages extérieurs vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations

# Prise en compte des composantes environnementales

## QUALITÉ DE L'AIR

### Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO2 ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ ). Seuil réglementaire NO2 :  $40 \mu\text{g.m}^{-3}$   
Source : sig-atmo-auvergnerhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NOx, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

La RD1532 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air, notamment entre les maisons existantes et les futures constructions.
- Renforcement de la trame arborée qui pourra assurer un rôle de filtre pour certains gaz émis.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (RISQUES NATURELS, BIODIVERSITÉ)

### Etat initial



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

Les risques naturels ne concernent pas le cœur du site mais ses abords. La route du village est exposée à un aléa très fort de ruissellement de versant (V4).

Le site ne présente pas d'intérêts particuliers en termes de milieu ou de fonctionnalité écologique. Le maintien de la trame arborée et de la prairie limitrophe sera favorable à la biodiversité ordinaire.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Pas d'aménagement sur le secteur d'aléas à l'exception de l'accès à l'opération
- Gestion des eaux pluviales sur site (voirie d'accès, abords et constructions)
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en maintenant des espaces de pleine terre (jardins, espace commun) et l'emploi de matériaux perméables (stationnement mutualisé)

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès



Localiser l'accès de l'opération sur l'accès existant au niveau du débouché de la lanrière enherbée sur la route du village.

Dans la mesure du possible, réorganiser les accès des maisons existantes, en mutualisant l'accès à aménager pour éviter la multiplication des débouchés sur la route du village et mieux maîtriser le ruissellement des eaux pluviales des surfaces à dominante minérale.

Redimensionner et prolonger l'accès existant par une desserte résidentielle en élargissant son emprise à 7 mètres à minima pour combiner l'accès des véhicules et celui des piétons.

Gérer les besoins en stationnement par un espace de stationnement mutualisé situé dans le prolongement de la voie de desserte, à l'entrée de l'opération.

Distribuer les nouvelles constructions par une allée modes doux passant par l'espace commun.

Limiter l'imperméabilisation des sols par l'emploi de matériaux perméables pour les espaces de stationnement et les cheminements modes doux.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

### Les mesures complémentaires sont proposées :

La voirie sera de dimension et composition, telle que définie par le règlement, de type « desserte résidentielle ».

- Desserte résidentielle : « L'emprise des voies nouvelles utilisées pour la desserte résidentielle locale ne peut être inférieure à **4,5 mètres de large** dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à double sens et **3,5 mètres de large** dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à sens unique. »

L'emprise imperméabilisée totale ne peut être supérieure à **6 mètres de large**. »

Les tracés de voirie chercheront à s'accorder avec le site (structures végétales, éléments de paysage existants...) et la topographie :

- Ils limiteront au maximum les terrassements,
- Ils seront composés de façon à générer le moins d'espaces résiduels,
- Ils développeront une certaine simplicité, souplesse voire sinuosité des tracés.

Les accès et desserte s'organiseront de façon à préserver autant que possible les structures végétales existantes ou des éléments de paysage (présence d'eau, petit patrimoine, cheminement...) présents sur le site.

Les revêtements des espaces d'accès et de desserte privilégieront des matériaux perméables et majoritairement naturels en adaptant le type à l'usage et la fréquentation attendue.

Les revêtements imperméables pourront concerner les bandes de roulement et les espaces très sollicités.

# Qualité urbaine, paysagère et architecturale

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

Conserver un recul important des constructions par rapport à la route départementale, similaire au retrait actuel de la maison existante, pour limiter l'exposition au bruit et aux émissions liées à la circulation des véhicules sur la RD1532.

Distribuer les différents espaces : stationnement, espace vert commun et constructions, pour adosser les nouvelles constructions au petit coteau occupé par la noyeraie et respecter un recul important par rapport à la route départementale, mesuré de l'angle de la maison existante le plus proche de la route départementale par rapport à l'axe de la voie. Cette disposition permettra de maintenir le principe d'un premier plan jardiné et de limiter la perception des nouveaux volumes bâtis depuis la route départementale.

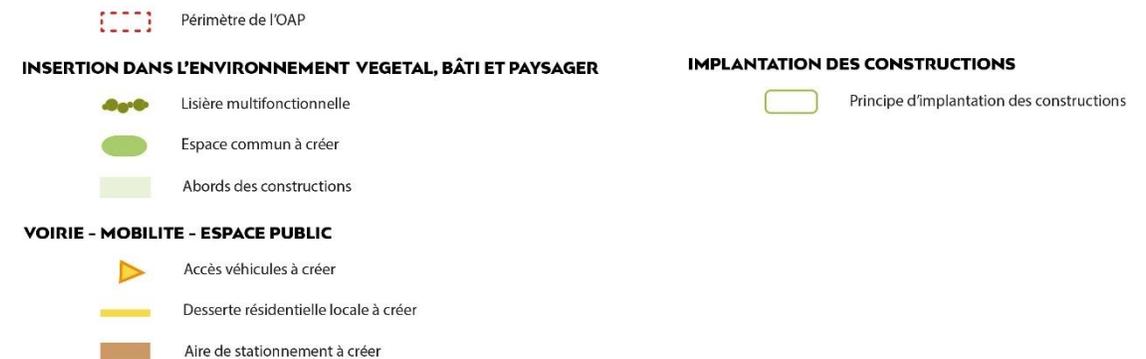
Privilégier l'implantation des jardins privatifs dans le prolongement des jardins existants pour créer un tampon végétal entre l'existant et les nouveaux logements et préserver ainsi l'intimité des deux espaces.

Aménager un espace végétalisé commun au contact de la prairie à l'Ouest du périmètre, afin de verdier les pieds des constructions et participer à la conception d'un îlot vert.

Créer une lisière multifonctionnelle sur l'ensemble de la limite Ouest et au Sud, pour gérer la transition avec l'espace agricole et atténuer les éventuelles sources lumineuses liés au stationnement et à l'accès aux logements, intégrer la gestion des eaux pluviales, créer un filtre végétal et visuel entre l'opération et la route départementale. Les essences seront choisies parmi des arbres à développement moyen pour préserver la lecture du village de Rovon en vue lointaine, notamment en approche depuis l'Est.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation d'une zone UF2
- Règlement écrit et graphique (*pour les constructions principales*):
  - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques – Marge de recul de 15 m / emprise publique RD,
  - Implantation par rapport aux limites séparatives : 3m et  $L \geq H/2$ ) à moins que la construction ne jouxte la limite parcellaire,
  - Hauteur maximale : 7m à l'égout de toiture et 10m au faitage pour les toitures en pente, 8m au sommet de l'acrotère dans le cas des toitures terrasses,
  - Espaces verts à créer : au moins 30% de la superficie du terrain doit être traitée en espace de pleine terre, dont au moins les 2/3 doivent être végétalisés et plantés.
  - Aires de stationnement : 1 place min par 40m<sup>2</sup> de sdp + 1 place / 4 logements pour les voitures, 1 pl/35m<sup>2</sup> de sdp pour les vélos.



## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Répartition du programme de logements neufs (6) dans deux volumes de type habitat intermédiaire.

### Aspect extérieur des constructions

Toute construction doit être considérée comme un élément participant à la définition d'une composition plus globale (rue, place, îlot...) et doit donc être conçue ou rénovée en tenant compte des autres constructions existantes sur le terrain ou sur les terrains voisins.

*+ selon dispositions du règlement écrit du PLUi*

### Clôtures

La clôture contribuera à la qualité d'ensemble de l'aménagement, aussi bien par sa perception depuis l'espace public qu'en limite séparative entre les parcelles

Elle pourra revêtir diverses formes et participer à l'animation des lieux en jouant sur les alternances de transparence et d'opacité, de minéral (élément construit) et de végétal. Elle pourra être un support pour adosser la végétation (associant plusieurs formes et strates végétales) afin de préserver une part d'intimité côté privé.

Les transparences ou percées visuelles sur le jardin ou le végétal (frondaisons des arbres, arbustes, grimpantes...) seront recherchées afin de donner à voir le caractère végétalisé sur la rue et permettre une certaine profondeur du champ de vision.

La perméabilité des clôtures à la petite faune sera recherchée dans la mise en place des ouvrages :

- Une clôture ajourée avec des largeurs de montants au plus égales à la largeur des espacements.
- Un espace ajouré maintenu sous les battants des portails.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit et graphique : Art. 5.1 définissant l'aspect extérieur des constructions à travers des principes généraux puis des éléments pour les façades, les toitures et les ouvertures de toit.



--- Périètre de l'OAP

#### INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER

● Lisière multifonctionnelle

● Espace commun à créer

● Abords des constructions

#### VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC

▶ Accès véhicules à créer

■ Desserte résidentielle locale à créer

■ Aire de stationnement à créer

#### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

□ Principe d'implantation des constructions

**Commune de Saint-Gervais**  
**Secteur « La Révérence »**

**Etude Amendement Dupont**

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur « La Révérence », sur la commune de Saint-Gervais, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Ce secteur se présente sous la forme d'un polygone d'environ 0,16 ha délimité par :

- Au nord et à l'est, un quartier d'habitat pavillonnaire,,
- Au sud par une bande végétalisée en bordure de la RD1532,
- À l'Ouest par l'opération immobilière « La Révérence 1 ».

La RD 1532 est classée voie à grande circulation.



## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : «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.»
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:
  - 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
  - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
  - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
  - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

**La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.**

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour la RD1532 de 75 m. à environ 30 m par rapport à l'axe de la route départementale, soit une distance cohérente avec l'implantation des constructions voisines, récentes et plus anciennes (à l'Est).

**Les objectifs de l'étude sont de :**

- rassembler et synthétiser des éléments d'analyse du site ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

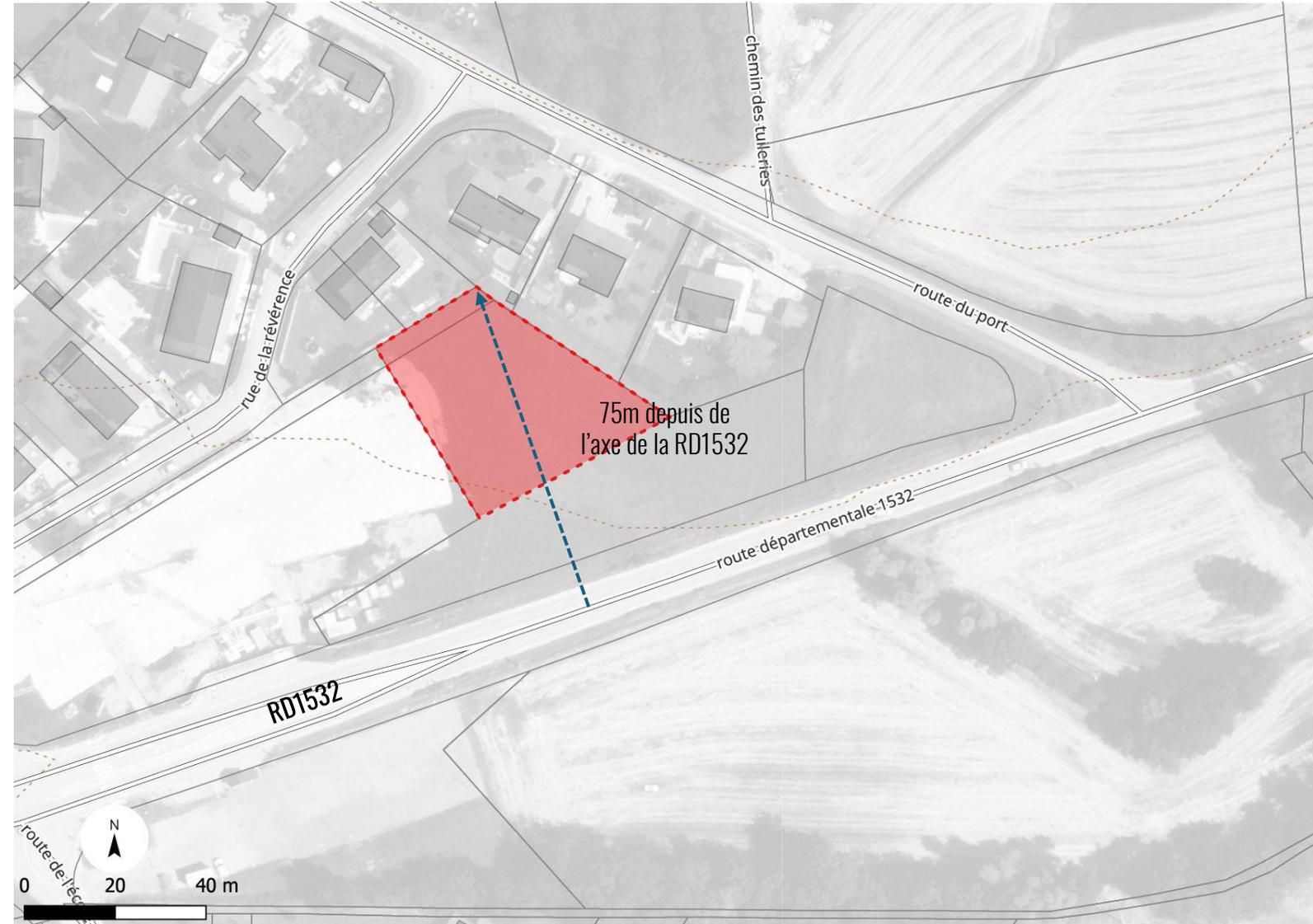
# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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 »

En l'absence d'une telle étude, la totalité du secteur est inconstructible.



## SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Servitudes d'utilité publiques applicables sur le site

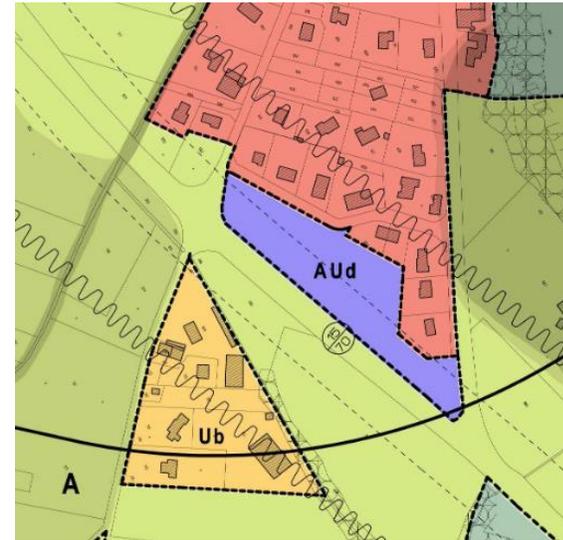
- Servitude AC1 (protection des monuments historiques classés) : ancienne fonderie de canons, commune de Saint Gervais.

## RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES

Le secteur est classé en zone Aud dans le PLU en vigueur de la commune, à aménager à l'occasion d'une opération d'aménagement cohérente pour répondre aux objectifs de développement du Port et de mixité fonctionnelle.

Il n'est ni concerné par un secteur d'OAP, une OAP thématique ou par un emplacement réservé ou autre servitude d'urbanisme.

Extrait du plan de zonage



## EVOLUTION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLUi

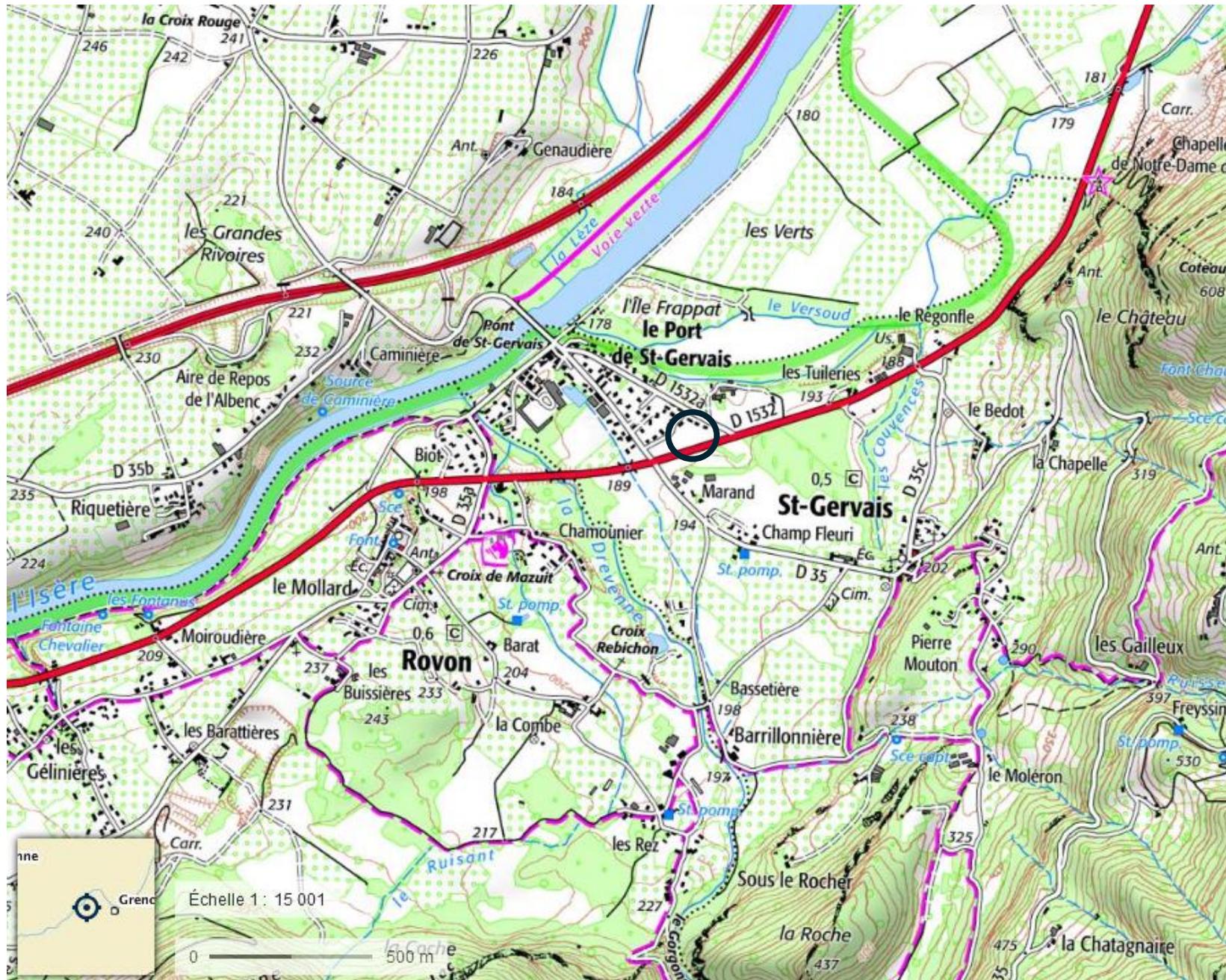
Les orientations du PLU en vigueur se retrouvent dans les dispositions du PADD du PLUi.

Orientation 2.4 du PADD PLUi : « Conforter la qualité du cadre de vie : En améliorant la lisibilité des entrées de ville et de bourg ; et en encadrant leur évolution pour lutter contre leur banalisation. »

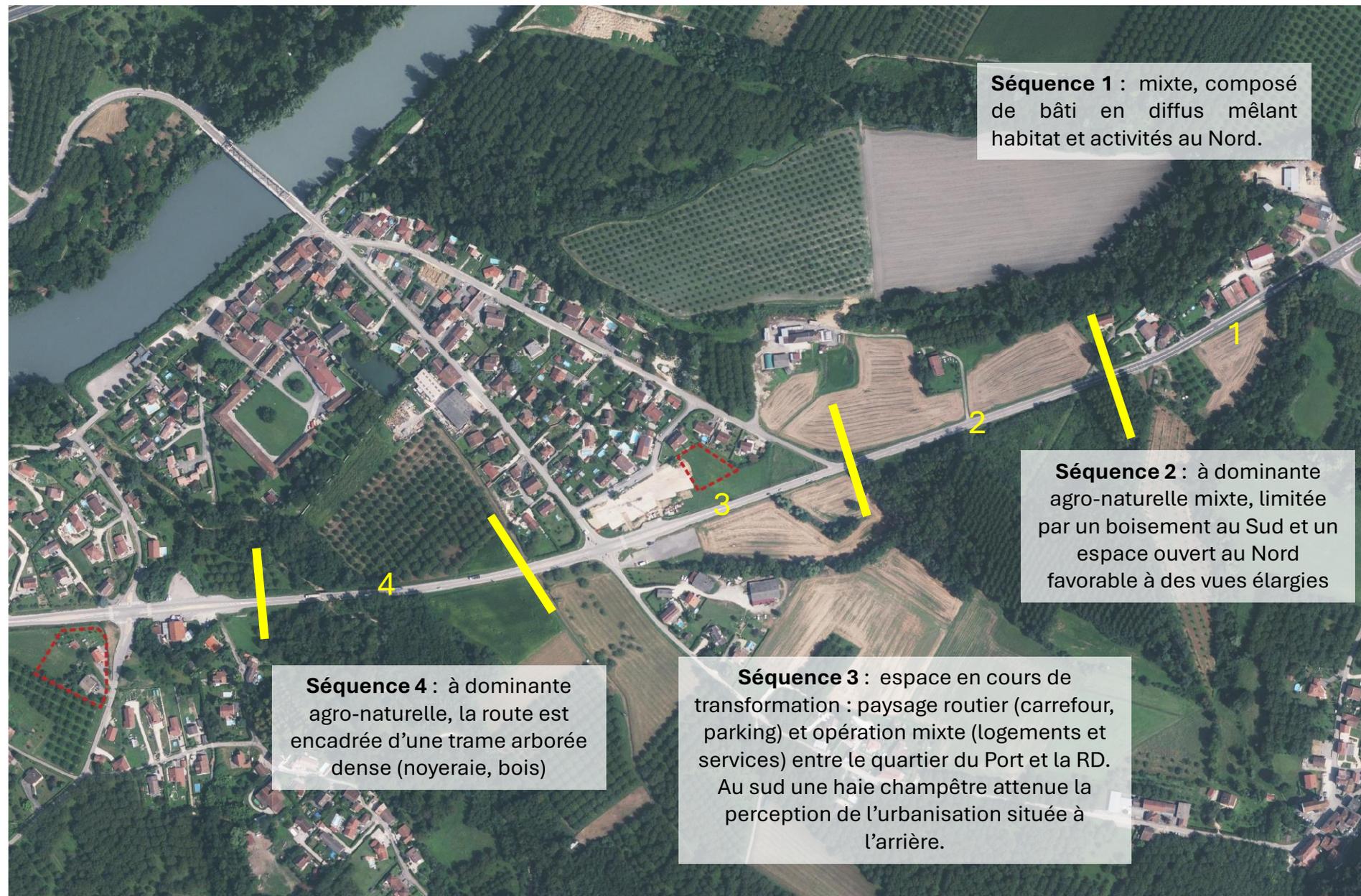
On peut également ajouter l'orientation 2.2.1 « Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins en logements » à laquelle le secteur répondra avec une typologie de petit collectif.

# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site

# Lecture territoriale – Un site en continuité de l'opération de la Révérence 1



# Lecture territoriale – Un itinéraire rythmé par plusieurs séquences à l'approche du site, localisé au cœur de la séquence 3

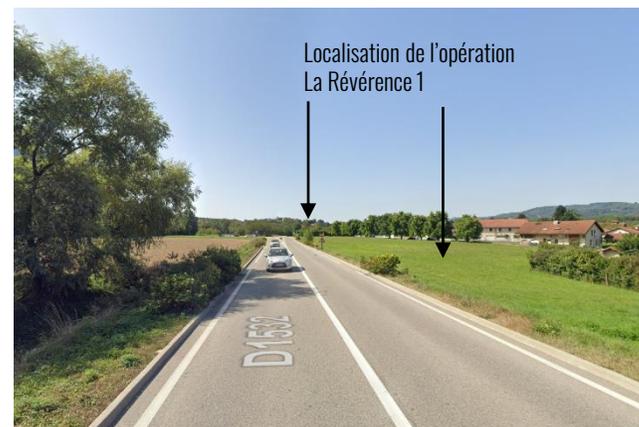


# Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation : séquences

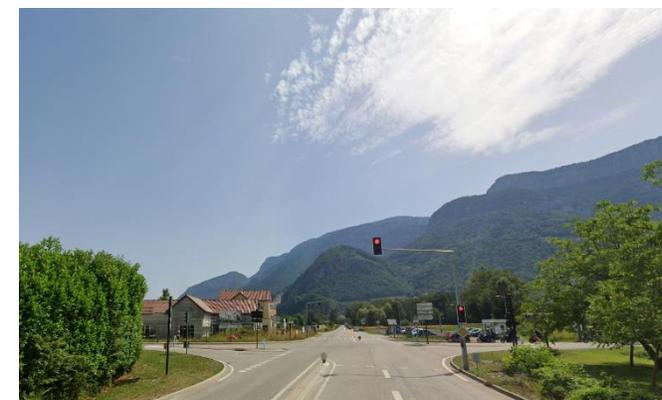


SEQUENCE 3 – Un carrefour en mutation

A l'approche du site en venant de l'Est, on perçoit un paysage agro-naturel de part et d'autre de la RD (séquence 2) puis les premiers toits du quartier du Port sur la droite, à l'approche de la séquence 3 (jonction entre la RD1532 et la rue du Port). En point focal du tracé rectiligne de la route, on devine la silhouette du vieux village de Rovon. Installé jusqu'au rebord d'une terrasse, il constitue un point d'appel visuel qui domine la strate arborée.



Au niveau du site (séquence 3), le tissu pavillonnaire ancien s'inscrit en retrait marqué de la RD1532 et libère un premier plan végétal. L'opération de la Révérence 1 s'inscrit en continuité de ce principe, en maintenant une bande enherbée soulignée par un alignement d'arbres ; l'objectif est de maintenir la perspective vers le vieux village de Rovon selon un cône qui se rétrécit au niveau du carrefour feux.



A l'approche du site en venant de Rovon (Sud-Ouest), le carrefour entre la RD1532 et la RD35 marque un seuil structurant sur l'itinéraire, sécurisant la traversée pour les piétons et les échanges routiers. Ce carrefour occupe une place stratégique en termes de mobilité car il agrège deux arrêts de bus et un parking. La réalisation récente de l'opération La Révérence 1 renforce le caractère urbain de cette séquence et annonce l'entrée du village du Port.

L'implantation en retrait des nouvelles constructions permet de maintenir une perspective qui met en valeur la succession de plans des balcons Ouest du Vercors

## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

Le secteur de projet s'inscrit en continuité de l'opération récente de la Révérence 1, qui vient structurer le front urbain sur la RD1533. A l'arrière, se trouve un tissu pavillonnaire qui s'est constitué au gré des opportunités. La rue de la Révérence assure une liaison entre les deux rues qui convergent vers le Port, route du Port et rue de la Minoterie, et assure la desserte de l'opération de la Révérence 1.

La trame paysagère est principalement associée aux habitations, sous la forme d'arbres et de haies plus ou moins structurées. L'aménagement de l'opération de la Révérence se traduit par le maintien d'un premier plan à dominante végétale qui combine jardins privatifs dans le prolongement des constructions et bande paysagère ouverte

La délimitation du secteur de projet rend possible un épaissement de la trame bâtie et permet de maîtriser la densification du tissu urbain, entre les abords de la RD 1532 et le tissu pavillonnaire riverain.



Extrémité Est de l'opération La Révérence 1, avec des maisons individuelles accolées en R+1. Le secteur de projet se situe en creux entre les maisons en premier plan et celles en arrière plan



Au niveau du carrefour l'opération de la Révérence introduit une combinaison de volumétries, étagées et en R+2+C au maximum. Le rapport à la route est plus étroit. Des allées piétonnes permettent de rejoindre les abords de la RD1532 (arrêts bus + parking au Sud).

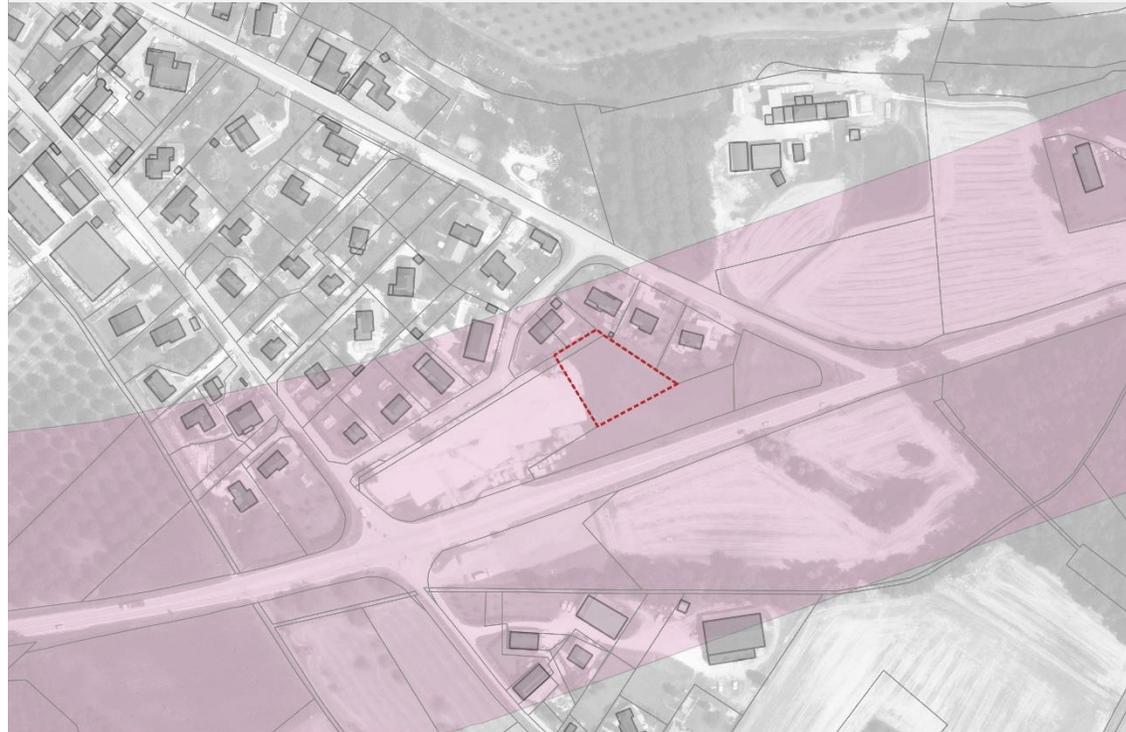


Depuis l'intérieur de l'opération Révérence 1, le débouché de la voie de desserte interne destinée à desservir le secteur de projet.

# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
— AURG — classe\_sonore\_secteur\_affecté  
Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

La RD1532 fait l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection. Le secteur de projet est majoritairement affecté par le bruit lié au trafic sur la route départementale. La présence du carrefour à feux et la limitation de la vitesse (70 km/h) contribue à réduire la vitesse du trafic, et par conséquent le bruit généré.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Conserver un recul important entre le bâti et la route départementale, similaire à l'implantation des constructions de l'opération récente.
- Isolation acoustique adaptée des constructions

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial

L'éclairage public est très ponctuel dans le quartier, essentiellement au niveau des voies communales adjacentes et du parking public. Les autres sources lumineuses sont constituées par les habitations et les véhicules qui circulent sur les voies.

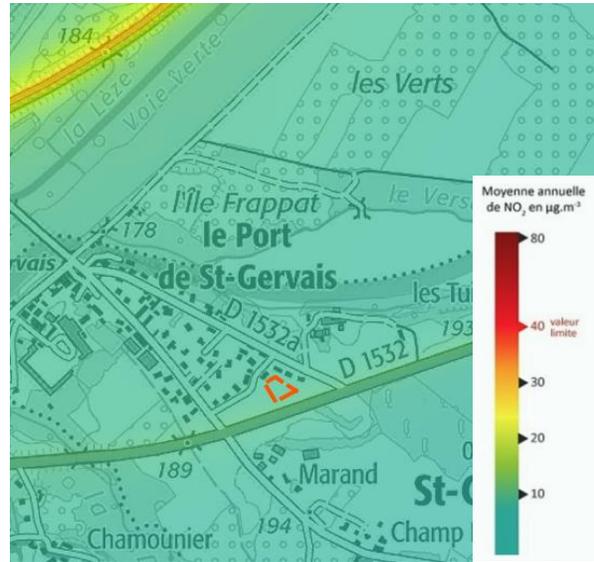
La maîtrise des apports de lumière répond à un double enjeu : sécurité routière nocturne pour éviter l'éblouissement des conducteurs, maintien d'espaces de réelle obscurité nocturne favorable à la faune (trame noire).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implanter des jardins en premier plan pour créer un filtre végétal en complément de la bande agro-naturelle.
- Orientation des éclairages extérieurs vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations

## QUALITÉ DE L'AIR

### Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO<sub>2</sub> (µg.m<sup>-3</sup>). Seuil réglementaire NO<sub>2</sub> : 40 µg.m<sup>-3</sup>  
Source : sig-atmo-auvergnhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NO<sub>x</sub>, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement. Elle se situe à l'écart du secteur de projet.

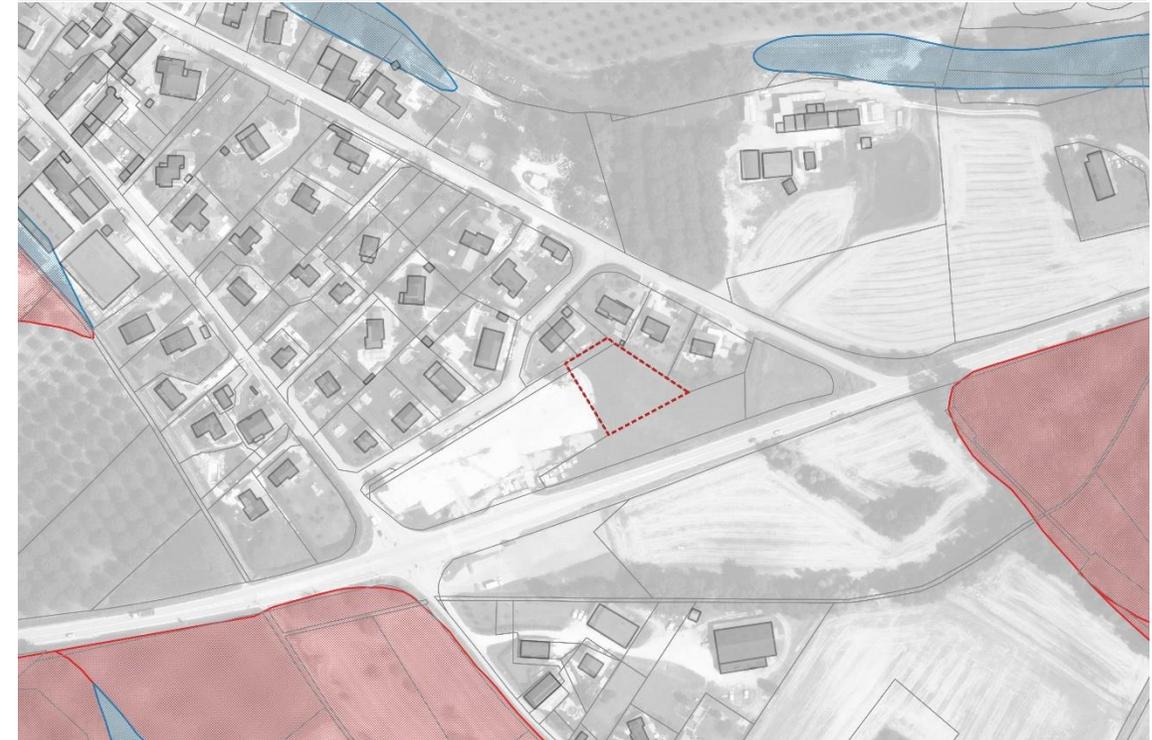
La RD1532 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air, notamment entre les maisons existantes et les futures constructions.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (RISQUES NATURELS, BIODIVERSITÉ)

### Etat initial



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

Le secteur n'est pas concerné par des aléas naturels.

Des enjeux écologiques sont relevés à proximité du site : zone humide au carrefour de la rue du Port avec la RD1532 à l'est, et présence de pelouse sèches sur la partie enherbée le long de la route départementale.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Gestion des eaux pluviales sur site (voirie d'accès, abords et constructions)
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en maintenant des espaces de pleine terre (jardins, espace commun) et l'emploi de matériaux perméables (stationnement mutualisé)
- Délimitation du secteur à aménager permettant de contenir l'empiètement sur la partie enherbée et maintenir la bande naturelle le long de la RD1532.

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès



Localiser l'accès dans le prolongement de la desserte interne de l'opération de la Révérence 1, évitant ainsi tout débouché routier sur la route départementale.

Aménager une aire de stationnement mutualisée à proximité directe de cet accès.

Distribuer les nouvelles constructions par une allée modes doux.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

### Les mesures complémentaires sont proposées :

Les espaces d'accès et de desserte seront les plus réduits possibles et limités au strict nécessaire (en largeur comme en longueur).

Les tracés de voirie chercheront à s'accorder avec le site (structures végétales, éléments de paysage existants...) et la topographie :

- Ils limiteront au maximum les terrassements,
- Ils seront composés de façon à générer le moins d'espaces résiduels,
- Ils développeront une certaine simplicité, souplesse voire sinuosité des tracés.

Les accès et desserte s'organiseront de façon à préserver autant que possible les structures végétales existantes ou des éléments de paysage (présence d'eau, petit patrimoine, cheminement...) présents sur le site.

Les revêtements des espaces d'accès et de desserte privilégieront des matériaux perméables et majoritairement naturels en adaptant le type à l'usage et la fréquentation attendue.

Les revêtements imperméables pourront concerner les bandes de roulement et les espaces très sollicités. Même dans ces conditions, le caractère perméable avec stockage et/ou infiltration d'eau sera étudié.

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

Rassembler les logements dans un seul volume

Implanter la construction selon le principe figurant au schéma (localisation et orientation du faitage), en parallèle de la route départementale et en retrait, favorables à des logements traversants avec une orientation principale au Sud, qui reprend l'orientation générale du volume en R+2+C de l'opération de la Révérence 1, pour prolonger les différences séquences architecturales le long de la RD1532.

Privilégier l'implantation des jardins au Sud et au contact des jardins existants à l'Est et à l'Ouest ; ils participeront à la qualité paysagère du secteur dans la continuité de la bande paysagère à préserver entre le secteur d'OAP et la route départementale.

Créer un espace commun\* en partie Nord du tènement, entre l'aire de stationnement mutualisé et les jardins des maisons individuelles, profitant à l'ensemble des nouveaux logements. Il doit être largement végétalisé et peut répondre à différents besoins en termes d'usages : espace de détente, jardin partagé, compost partagé etc.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation d'une zone UF2
- Règlement écrit et graphique (*pour les constructions principales*):
- Implantation par rapport aux voies et emprises publiques – Marge de recul de 15 m / emprise publique RD,
  - Implantation par rapport aux limites séparatives : 3m et  $L \geq H/2$ ) à moins que la construction ne joute la limite parcellaire,
  - Hauteur maximale : 7m à l'égout de toiture et 10m au faitage pour les toitures en pente, 8m au sommet de l'acrotère dans le cas des toitures terrasses,
  - Espaces verts à créer : au moins 30% de la superficie du train doit être traitée en espace de pleine terre, dont au moins les 2/3 doivent être végétalisés et plantés.
  - Aires de stationnement : 1 place min par 40m<sup>2</sup> de sdp + 1 place / 4 logements pour les voitures, 1 pl/35m<sup>2</sup> de sdp pour les vélos.



	Périmètre de l'OAP		Principe d'implantation des constructions
	Axe secondaire existant		Orientation principale du faitage
	Espace commun à créer		Localisation préférentielle des jardins
	Abords des constructions		
	Accès véhicules à créer		
	Aire de stationnement à créer		

**INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER**

**VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC**

**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS**

## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Répartition du programme de logements neufs (6) dans un volume de type petit collectif en R+1+ Combles qui s'inscrit en continuité des volumes des maisons de l'opération La Révérence 1 et assurer une transition avec le tissu pavillonnaire.

### Aspect extérieur des constructions

S'inscrire en continuité de l'écriture architecturale de l'opération Révérence 1 : épannelage du volume, verticalité du dessin des façades (orientation générale des baies, rapport entre les pleins et les vides), toiture à pans, coloration des façades et des toitures, traitement des clôtures.

*\* selon les dispositions du règlement écrit du PLUi.*

### Clôtures

La clôture contribuera à la qualité d'ensemble de l'aménagement, aussi bien par sa perception depuis l'espace public qu'en limite séparative entre les parcelles

Elle pourra revêtir diverses formes et participer à l'animation des lieux en jouant sur les alternances de transparence et d'opacité, de minéral (élément construit) et de végétal. Elle pourra être un support pour adosser la végétation (associant plusieurs formes et strates végétales) afin de préserver une part d'intimité côté privé.

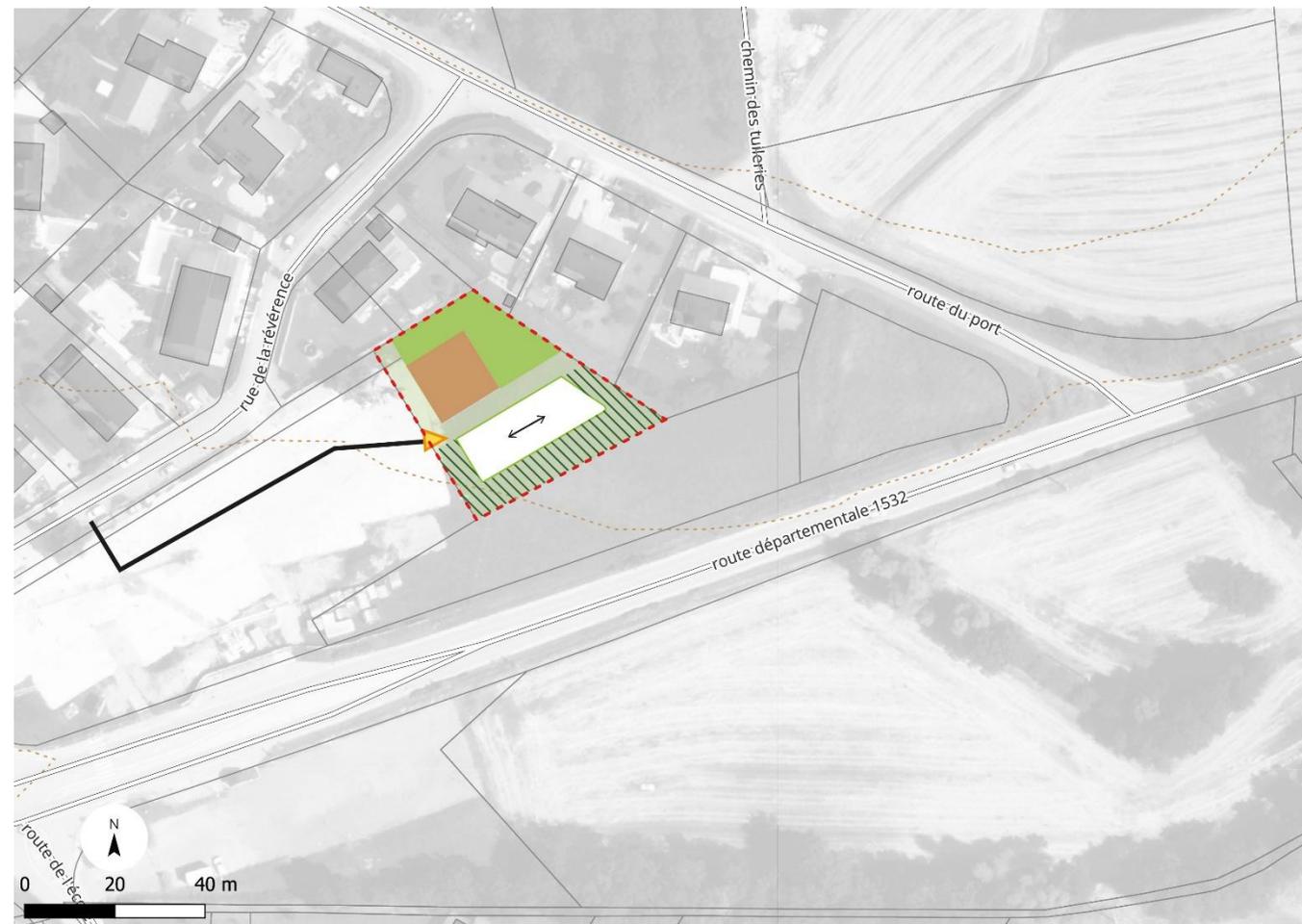
Les transparences ou percées visuelles sur le jardin ou le végétal (frondaisons des arbres, arbustes, grimpantes...) seront recherchées afin de donner à voir le caractère végétalisé sur la rue et permettre une certaine profondeur du champ de vision.

La perméabilité des clôtures à la petite faune sera recherchée dans la mise en place des ouvrages :

- Une clôture ajourée avec des largeurs de montants au plus égales à la largeur des espacements,
- Un espace ajouré maintenu sous les battants des portails.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit et graphique : Art. 5.1 définissant l'aspect extérieur des constructions à travers des principes généraux puis des éléments pour les façades, les toitures et les ouvertures de toit.



— Périètre de l'OAP

— Axe secondaire existant

#### INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER

● Espace commun à créer

■ Abords des constructions

#### VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC

▶ Accès véhicules à créer

■ Aire de stationnement à créer

#### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

□ Principe d'implantation des constructions

↔ Orientation principale du faîtage

/// Localisation préférentielle des jardins

**Commune de Saint-Hilaire-du-Rosier**  
**Secteur « Saint-Hilaire-du-Rosier 1 »**

**Etude Amendement Dupont**

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

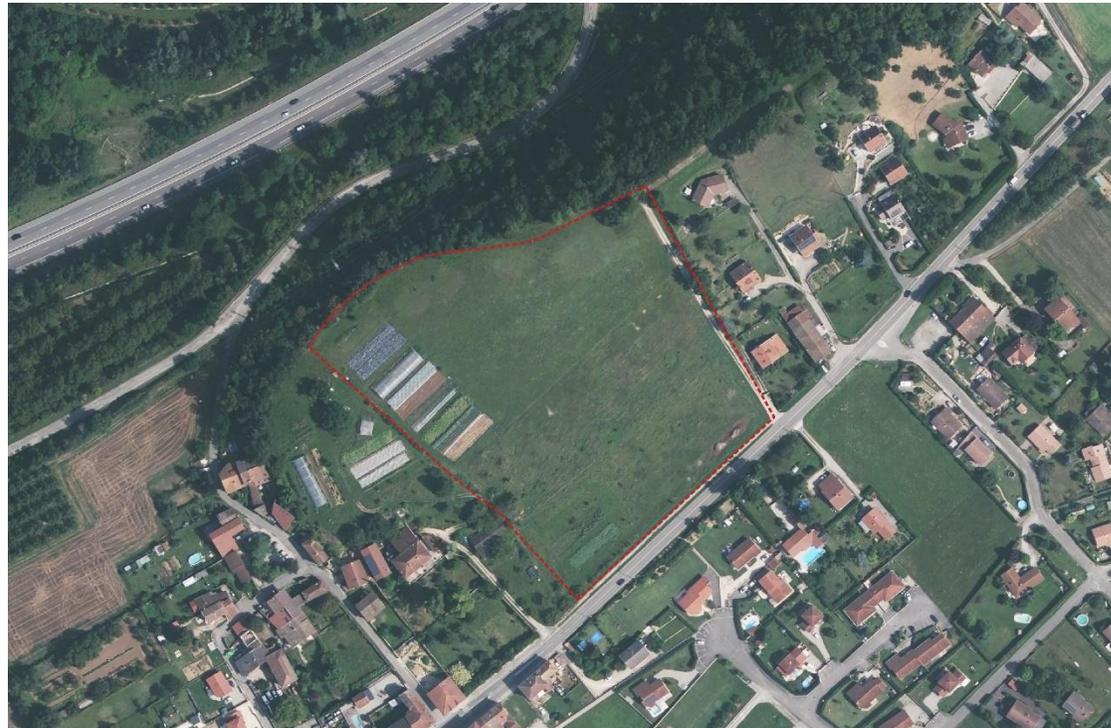
# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur situé en entrée de bourg, route de Saint-Marcellin, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Ce secteur a une surface de 3,8ha, délimité par :

- Au nord, un coteau boisé
- A l'est, un chemin réservé aux services municipaux accolé à 3 maisons individuelles.
- A l'ouest, un corps de ferme
- Au Sud, l'emprise de la RD1092

La RD1092 est classée voie à grande circulation.



## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : «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.»
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:  
1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;  
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;  
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;  
4° Aux réseaux d'intérêt public ;  
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.  
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

**La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.**

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour la RD1092 de 75 m. à environ 12 m par rapport à l'axe de la route départementale, soit une distance qui permet d'assurer une transition entre les implantations à l'alignement du village rue ancien et le tissu pavillonnaire à l'Est, tout en maintenant le principe d'un frontage avec allée modes doux le long de la route départementale.

**Les objectifs de l'étude sont de :**

- rassembler et synthétiser des éléments d'analyse du site ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

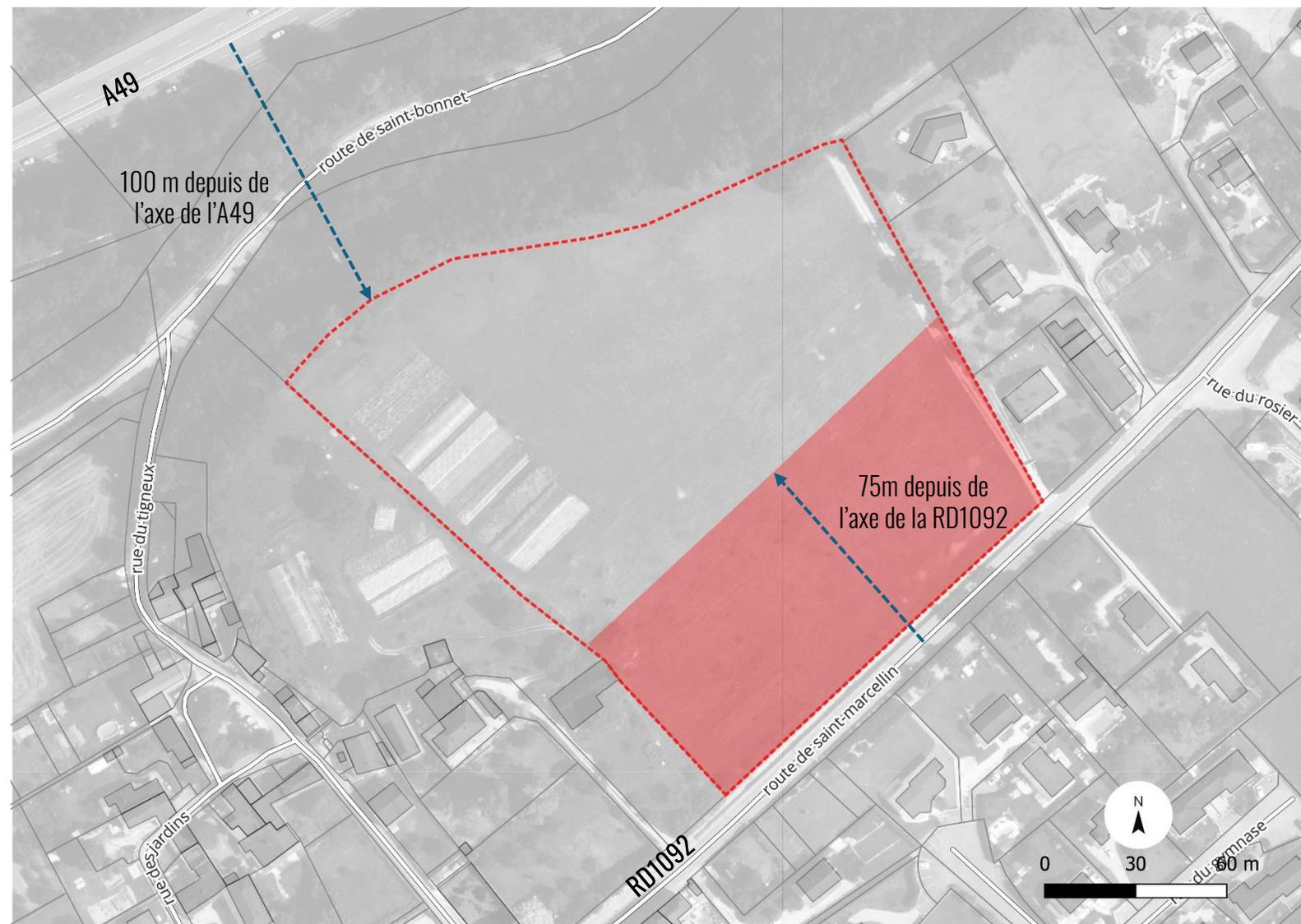
# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, **peut fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par l'article [L.111-6](#) 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 »

En l'absence d'une telle étude, une partie du secteur est inconstructible.  
A noter que le site n'est pas impacté par la bande de recul par rapport à l'A49 située au Nord.



## SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Servitudes d'utilité publiques applicables sur le site

- /

## RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES

La commune ne dispose pas de document opposable antérieur, suite à la caducité du POS. C'est le RNU (règlement national d'urbanisme) qui s'applique en l'absence de PLU (ou PLUi) opposable.

Extrait du plan de zonage

## EVOLUTION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLUI

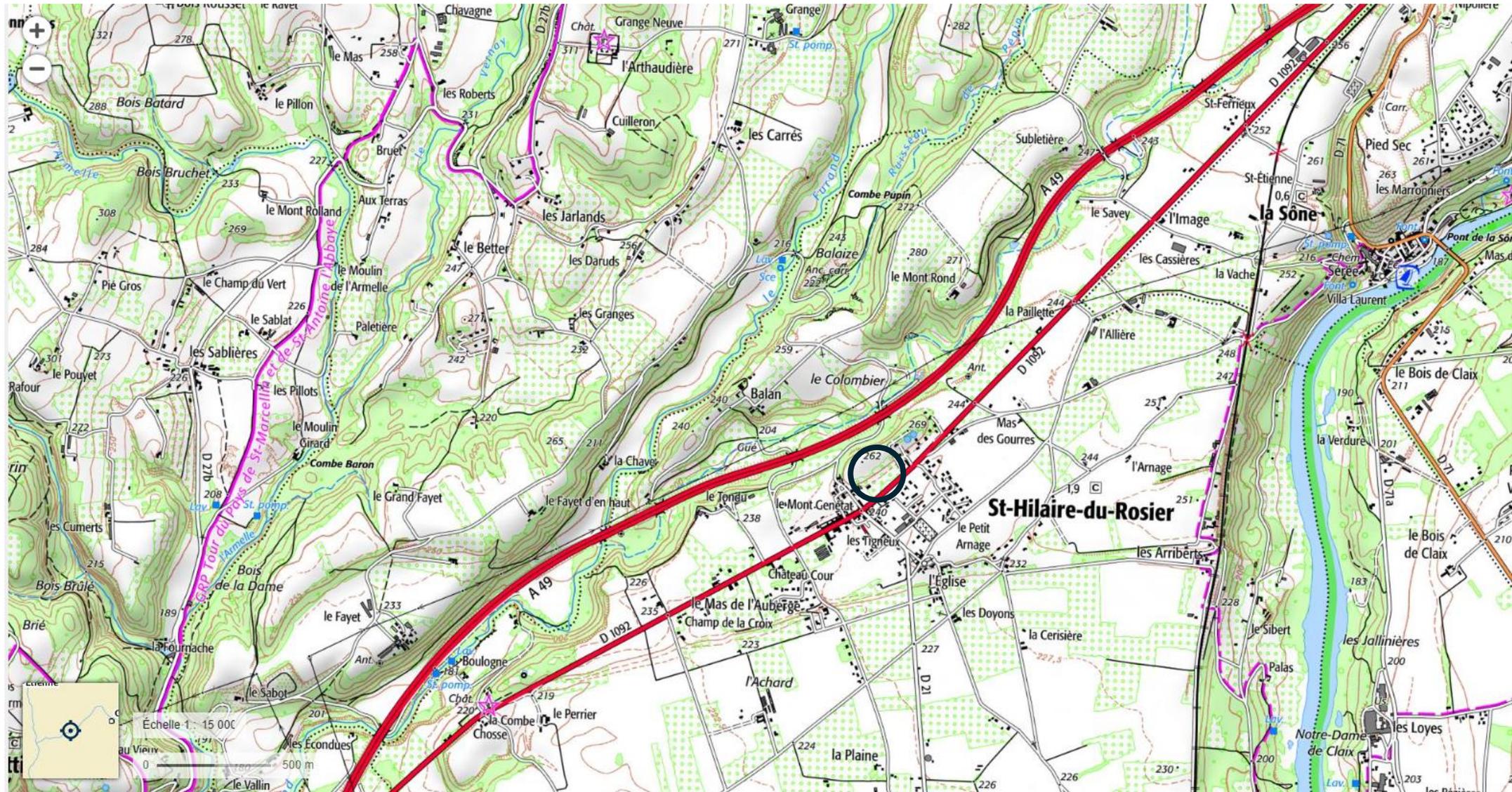
Les orientations du PLU en vigueur se retrouvent dans les dispositions du PADD du PLUi.

Orientation 2.4 du PADD PLUi : « Conforter la qualité du cadre de vie : En améliorant la lisibilité des entrées de ville et de bourg ; et en encadrant leur évolution pour lutter contre leur banalisation. »

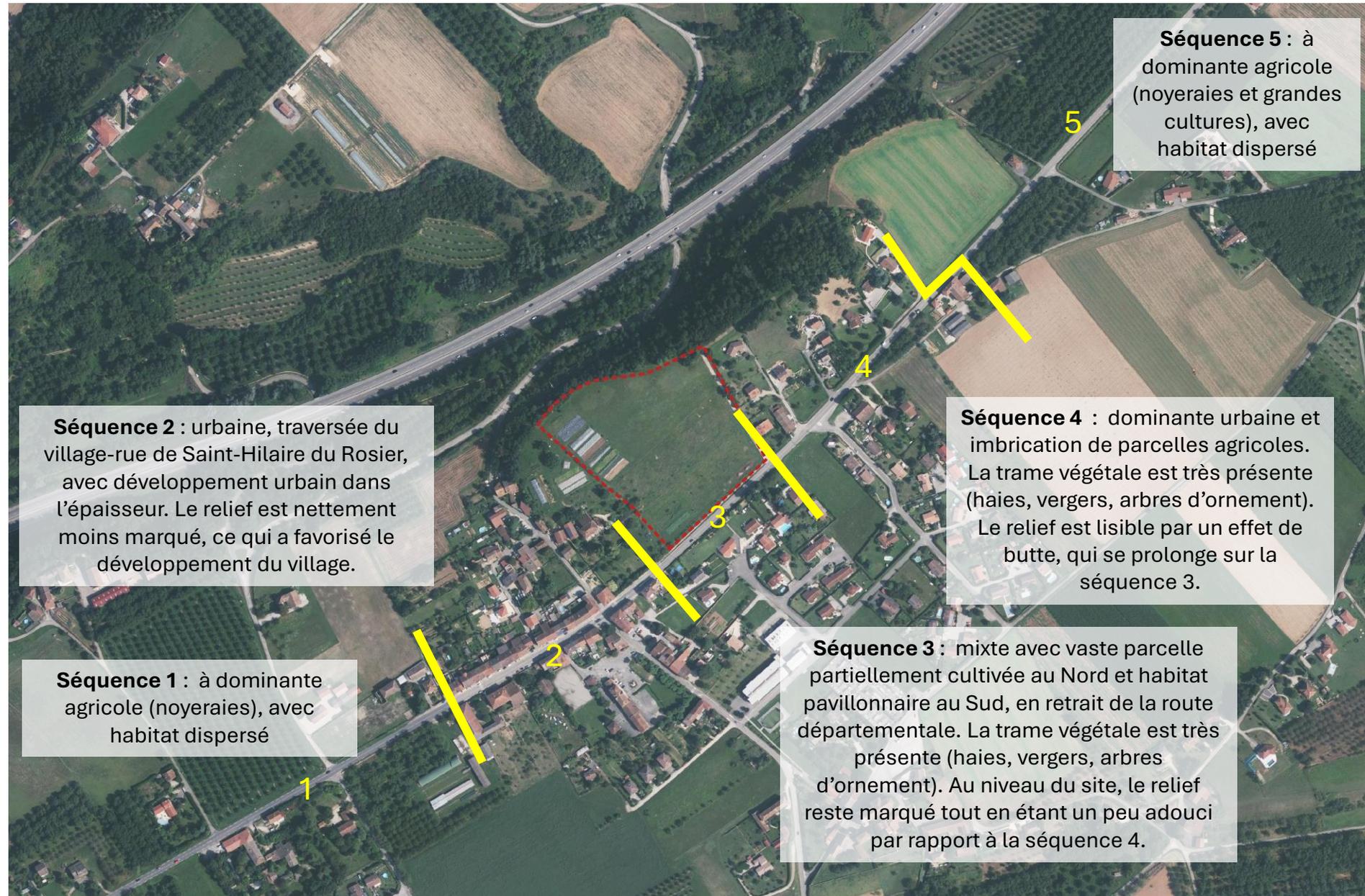
On peut également ajouter l'orientation 2.2.1 « Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins en logements » à laquelle le secteur répondra avec une mixité de typologies : collectif, individuels groupés et individuels.

# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site

# Lecture territoriale – Un site à la jonction du village-rue de Saint-Hilaire du Rosier et des extensions pavillonnaires

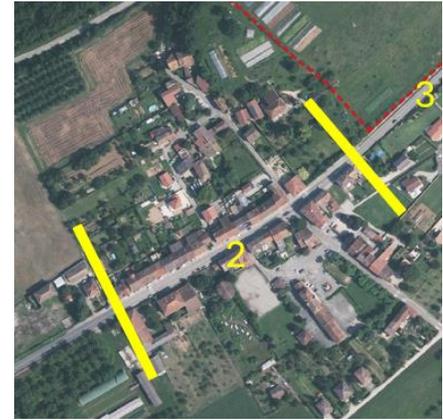


# Lecture territoriale – Un itinéraire rythmé par plusieurs séquences à l'approche du site, localisé au cœur de la séquence 3





Début de séquence village-rue en venant de Saint-Lattier



La traversée du village-rue constitue une séquence urbaine très ordonnée : bâti à l'alignement en ordre continu, avec une orientation des faitages en parallèle de la rue, des volumétries en R+1+mezzanie, ou en R+2+C, espace public avec une emprise plutôt généreuse, avec trottoirs et bande de stationnement latérale. De façon très ponctuelle, bâti en retrait avec jardin clos donnant sur la rue.

Un carrefour à feux sécurise la gestion des flux routiers entre la RD1092 et la RD21 qui rejoint le quartier de la Gare, ainsi que les traversées piétonnes



Fin de séquence village-rue en venant de Saint-Lattier



L'extrémité Est de la séquence jouxte le site de projet. Une clôture peu structurée et fortement végétalisée souligne la limite de l'emprise publique en rive Nord. En rive Sud, bâti à l'alignement avec des volumétries R+2 puis R+1+C.

Le cheminement modes doux se fait sur un trottoir, puis se poursuit par un chemin plus ou moins matérialisé au niveau du site de projet.



A l'approche du site, en venant de Saint-Marcellin, tissu pavillonnaire lâche avec jardins le long de la route départementale et imbrication de parcelles agricoles (séquence 4).

Au niveau du secteur de projet, cheminement modes doux, parcelle agricole en déprise (pâturage) avec trame arborée peu développée. Deux chemins encadrent le site, au Nord et au Sud.



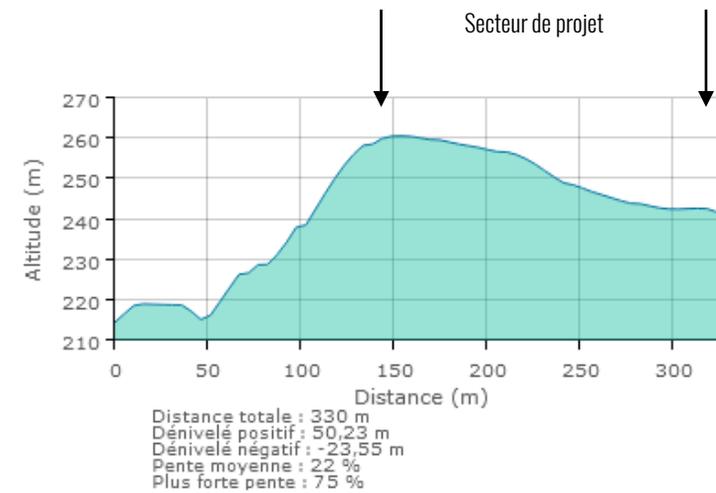
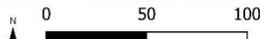
## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

Le site se développe sur une vaste parcelle agro-naturelle partiellement cultivée (partie haute). Il occupe une situation intermédiaire entre le village rue ancien de Saint-Hilaire du Rosier et les extensions pavillonnaires plus récentes. Le secteur dispose d'un relief assez marqué, structuré par un replat au niveau de la route départementale, un coteau qui présente un seuil topographique important et un petit plateau qui domine le site. Le Sud-Est du périmètre est souligné par la RD 1092, route de Saint-Marcellin.

La limite Est du site est longée par un chemin carrossable réservé aux services techniques de la commune pour l'entretien des réservoirs d'eau. La partie Ouest du site abrite un ensemble bâti avec maison et dépendances à caractère rural et patrimonial. Il est relié à la route départementale par un chemin gravillonné délimité par un mur ancien en galets. Un jardin s'étend jusqu'à la RD et offre une végétation riche, visible depuis le secteur. Enfin, la limite Nord du secteur est constituée par un coteau arboré qui marque le seuil du petit plateau ; il protège visuellement le site de l'A49, en contrebas du coteau.



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021



Profil altimétrique schématique (ign – géoportail) – entre l'A49 et la RD1092 (voir ligne de repérage ci-contre).



Chemin d'accès situé à l'Ouest du site, entre l'ensemble rural et le verger en limite Ouest du secteur de projet (accès carrossable)



Chemin d'accès situé à l'Est du site, le long du tissu pavillonnaire (accès technique carrossable mais très pentu)



Limite Sud du site : replat au niveau de la RD, coteau marqué, puis replat (petit plateau)

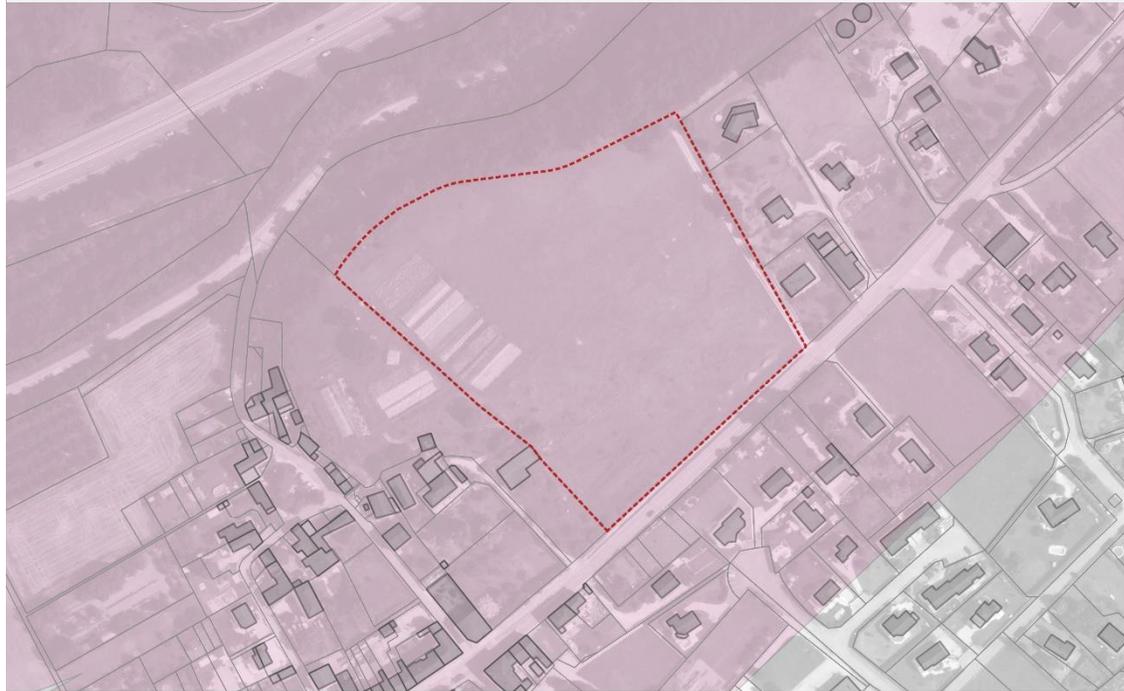


Depuis la limite Nord du site, perception de la silhouette du village à l'arrière de la RD, puis des contreforts du Vercors

# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
AURG — classe\_sonore\_secteur\_affecté  
Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

L'A49 et la RD 1092 font l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection. Le secteur de projet est complètement affecté par le bruit. Toutefois il se situe dans l'agglomération de Saint-Hilaire du Rosier, au sens du code de la Route ; la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h. La présence d'un feu tricolore à l'entrée du village impose un ralentissement, ce qui contribue à réduire la vitesse du trafic et le bruit généré.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en recul des limites, organiser les volumes pour alterner l'orientation des façades et réserver des espaces moins exposés, dans les logements et en cœur d'opération
- Isolation acoustique adaptée des constructions

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial

L'éclairage public marque l'entrée du village avec quatre lampadaires situés au sud de la RD, face au secteur. À ces sources lumineuses fixes s'ajoutent celles, ponctuelles et limitées, des véhicules et des habitations.

La maîtrise des apports de lumière répond à un double enjeu : sécurité routière nocturne pour éviter l'éblouissement des conducteurs, maintien d'espaces de réelle obscurité nocturne favorable à la faune (trame noire).

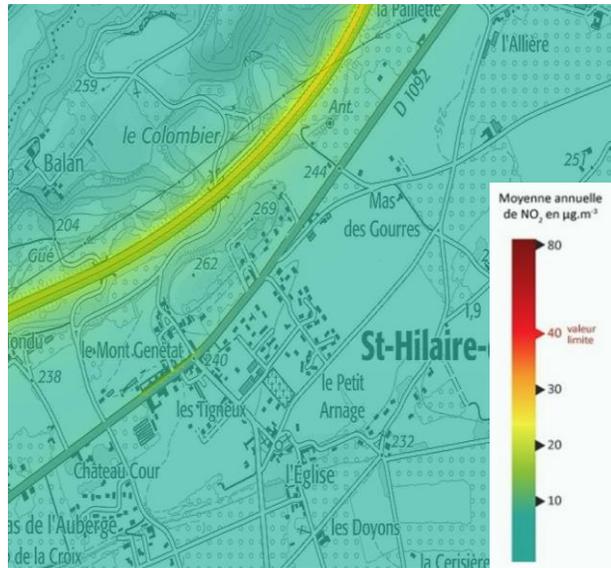
### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Plantation d'une trame végétale en limite Sud du secteur de projet pour atténuer les sources lumineuses liées au trafic de la RD.
- Système de courée de stationnement avec des pourtours plantés, pour atténuer les éventuelles sources lumineuses liées au stationnement et à l'accès aux logements
- Orientation des éclairages extérieurs vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations

# Prise en compte des composantes environnementales

## QUALITÉ DE L'AIR

### Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO<sub>2</sub> (µg.m<sup>-3</sup>). Seuil réglementaire NO<sub>2</sub> : 40 µg.m<sup>-3</sup>  
Source : sig-atmo-auvergnhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NO<sub>x</sub>, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

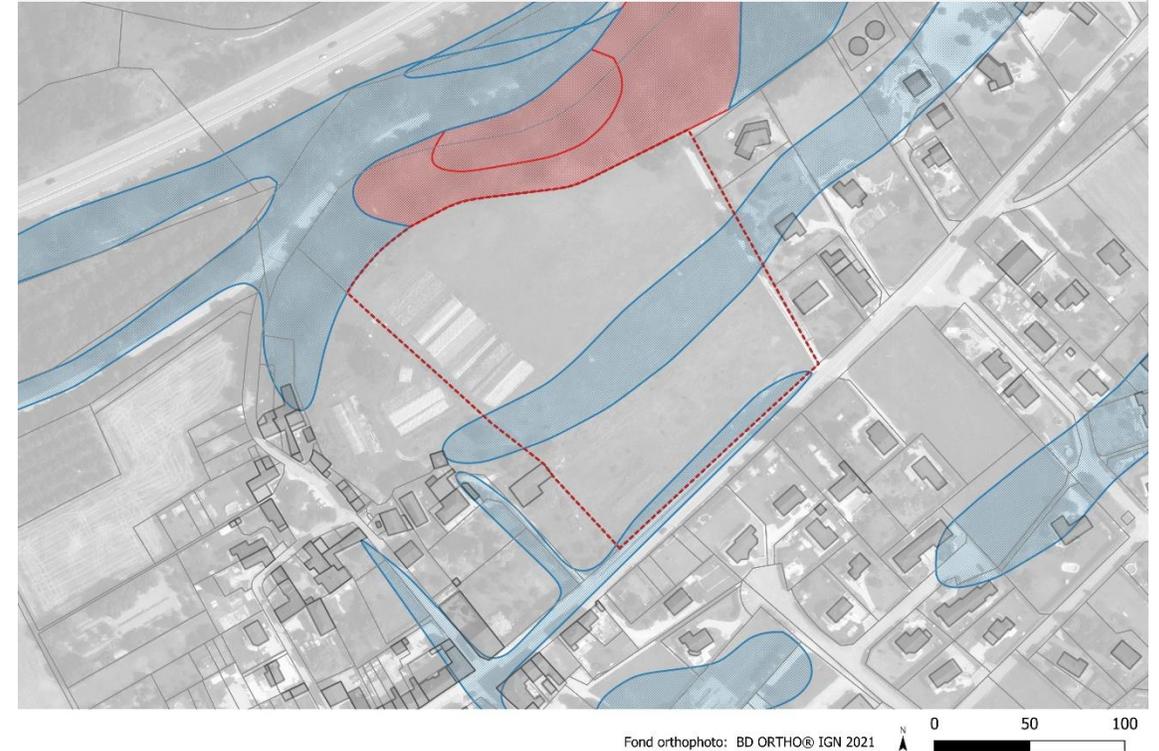
La RD1532 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air, au sein de l'opération
- Renforcement de la trame arborée qui pourra assurer un rôle de filtre pour certains gaz émis.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (BIODIVERSITÉ, RISQUES NATURELS)

### Etat initial



Le site est exposé à l'aléa glissement de terrain faible (G1) qui englobe le coteau et à l'aléa ruissellement faible (V1) en pied de versant, le long de la RD1092.

Le site ne présente pas d'intérêts particuliers en termes de milieu ou de fonctionnalité écologique. Le maintien de la lisière du coteau boisé en limite Nord du site sera favorable pour préserver le fonctionnement écologique du corridor existant (à maintenir).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Limite Nord du secteur de projet positionnée sur la limite des secteurs d'aléas.
- Aménagements limités sur les secteurs d'aléas : accès, frontage paysager avec allée modes doux en partie basse, voie de desserte de à l'opération, liaison piétonne plantée et espace public végétalisé en partie intermédiaire.
- Gestion des eaux pluviales sur site (voirie d'accès, abords et constructions)
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en maintenant des espaces de pleine terre (jardins, espace commun) et par l'emploi de matériaux perméables (stationnement mutualisé)

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès et principe de desserte



Limitier les accès à deux, en les positionnant aux extrémités Sud et Nord du site, pour structurer des seuils sur l'itinéraire de la route de Romans et en appui des accès existants.

Aménager une voie de desserte qui distribue la totalité de l'opération permet de rétablir un accès aux ouvrages techniques hors secteur d'OAP (réservoirs eau potable). Cette voie permet de franchir la pente du coteau avec une pente maîtrisée. La localisation précise du tracé permettra de limiter les mouvements de terrain et les ouvrages de soutènement.

Positionner une voie de desserte résidentielle à l'arrière des constructions pour préserver un premier plan qualitatif sur la RD, tout en assurant la distribution des stationnements et des logements.

## MODES DOUX ET STATIONNEMENT

Organiser le stationnement à l'écart de la RD1092, pour ménager un premier plan urbain qualitatif le long de la RD1092.

Répartir les besoins en stationnement à l'échelle de l'opération, en plusieurs poches selon des typologies adaptées aux formes urbaines recherchées.

Aménager des liaisons modes doux en complément des trottoirs le long des rues existantes et à créer pour renforcer les liaisons au sein de l'opération et avec le centre-bourg.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

### Les mesures complémentaires sont proposées :

Les tracés de voirie chercheront à s'accorder avec le site (structures végétales, éléments de paysage existants...) et la topographie :

- Ils limiteront au maximum les terrassements,
- Ils seront composés de façon à générer le moins d'espaces résiduels,
- Ils développeront une certaine simplicité, souplesse voire sinuosité des tracés.

Les voiries seront de dimension et composition, telles que définies par le règlement, de type « maillage inter-quartier » pour la desserte principale et de type « desserte résidentielle » pour celles qui viendront desservir les constructions (partie basse).

- Maillage inter-quartier : « L'emprise des voies nouvelles utilisées pour le maillage inter-quartiers ne peut être inférieure à **7 mètres**, dont au moins **1,5 mètre** dédié à la circulation des piétons.

**L'emprise imperméabilisée totale ne peut être supérieure à 8 mètres de large, pouvant être portée jusqu'à 12 mètres en cas d'aménagement cyclable dédié »**

- Desserte résidentielle : « L'emprise des voies nouvelles utilisées pour la desserte résidentielle locale ne peut être inférieure à **4,5 mètres de large** dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à double sens et **3,5 mètres de large** dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à sens unique.

L'emprise\* imperméabilisée totale ne peut être supérieure à **6 mètres** de large. »

# Qualité urbaine, paysagère et architecturale

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

Répartir les logements en deux sous-secteurs situés en amont et en aval du coteau : piémont et plateau.

Implanter les constructions avec un recul régulier et l'alternance des volumes pour ménager une transition entre tissu pavillonnaire et village-rue, ainsi que des vues latérales tout au long de cette séquence.

Veiller particulièrement à l'implantation et à l'organisation des volumes situés en premier plan en bord de plateau, pour limiter l'impact visuel dans les perceptions lointaines et proches : prévoir des petits volumes (individuel groupé), implanter les jardins privatifs à dominante végétale et sans annexe.

Aménager un parc public en terrasses, intégré au coteau de part et d'autre de la nouvelle rue, enrichissant l'offre d'espace public du bourg de Saint-Hilaire-du-Rosier. Il pourra accueillir des activités adaptées à sa dominante végétale telles que des jeux pour enfants, des jardins partagés, etc.

Créer un filtre paysager à dominante végétale entre la chaussée de la route départementale et les constructions.

Préserver la lisière boisée existante en la confortant avec une lisière multifonctionnelle afin d'épaissir la transition avec l'espace boisé existant et renforcer le filtre végétal avec l'A49.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation d'une zone 1AUF1 à proximité de la RD, 1AUF2 sur la partie la plus éloignée.
- Règlement écrit et graphique (*pour les constructions principales*)
  - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques : 5m (1AUF1) et 3m (1AUF2),
  - Implantation par rapport aux limites séparatives :  $L \geq H/2$ , sans pouvoir être inférieure à 3 mètres, à moins que la construction ne jouxte la limite parcellaire,
  - Hauteur maximale : 13m au faitage ou au sommet de l'acrotère (1AUF1) et 10m (1AUF2),
  - Espaces verts à créer : au moins 30% de la superficie du terrain doit être traitée en espaces de pleine terre, réalisé majoritairement d'un seul tenant,
  - Surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables ou CES : au moins 40% (1AUF1) de la superficie du terrain et au moins 2/3 de la surface de pleine terre (1AUF2) doit être traitée en surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables. Pas de CES,
  - Aires de stationnement : 1 place min / 40m<sup>2</sup> de sdp et 1pl visiteur / 4 logements pour les voitures, 1pl/35m<sup>2</sup> de sdp pour les vélos.



### INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER

- Lisière multifonctionnelle
- Espace commun à créer
- Espace public à dominante végétale à créer
- Coeurs d'îlots
- Abords des constructions

### VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC

- Accès véhicules : localisation existante à conserver et à réaménager
- Accès véhicules à créer
- Maillage inter-quartiers à créer
- Desserte résidentielle locale à créer
- Chemin ou continuité piétons-cycles à créer
- Aire de stationnement à créer
- Principe de stationnement en courée

### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- Principe d'implantation des constructions
- Zone d'implantation des construction de faible hauteur
- Zone d'implantation des construction de hauteur moyenne
- Localisation préférentielle des jardins
- Principe de frontage
- Orientation principale du faitage
- Principe d'implantation de la façade principale par rapport à l'espace public

## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Adapter les formes architecturales à la situation de chaque sous-secteur :

- collectif, de moyenne hauteur allant du R+2 au R+2+C le long de la RD1092,
- individuel pur et individuel accolé, de faible hauteur, soit en RDC ou en R+1 en partie haute, pour limiter l'impact en perception lointaine.

### Aspect extérieur des constructions

Selon les dispositions du règlement écrit du PLUi

### Clôtures

La clôture contribuera à la qualité d'ensemble de l'aménagement, aussi bien par sa perception depuis l'espace public qu'en limite séparative entre les parcelles

Elle pourra revêtir diverses formes et participer à l'animation des lieux en jouant sur les alternances de transparence et d'opacité, de minéral (élément construit) et de végétal. Elle pourra être un support pour adosser la végétation (associant plusieurs formes et strates végétales) afin de préserver une part d'intimité côté privé.

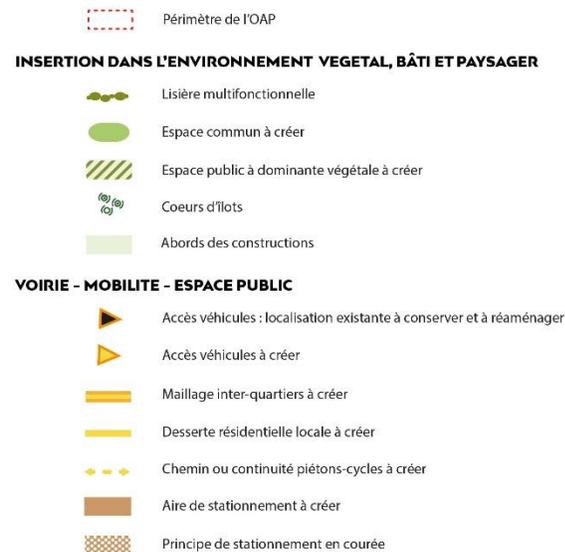
Les transparences ou percées visuelles sur le jardin ou le végétal (frondaisons des arbres, arbustes, grimpantes...) seront recherchées afin de donner à voir le caractère végétalisé sur la rue et permettre une certaine profondeur du champ de vision.

La perméabilité des clôtures à la petite faune sera recherchée dans la mise en place des ouvrages :

- Une clôture ajourée avec des largeurs de montants au plus égales à la largeur des espacements.
- Un espace ajouré maintenu sous les battants des portails.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit et graphique : Art. 5.1 définissant l'aspect extérieur des constructions à travers des principes généraux puis des éléments pour les façades, les toitures et les ouvertures de toit.



**Commune de Saint-Lattier**  
**Secteur « Entrée de ville »**

**Etude Amendement Dupont**

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur situé en entrée de bourg, route de Romans sur la commune de Saint-Lattier, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Ce secteur se présente sous la forme d'un polygone d'environ 0,33 ha, délimité :

- Au Sud l'emprise de la RD 1092,
- A l'Est un groupe de maisons des années 50,
- Au Nord la voie ferrée Grenoble-Valence,
- À l'Ouest un corps ferme,

La RD 1092 est classée voie à grande circulation.



## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : «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.»
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:
  - 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
  - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
  - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
  - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

**La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.**

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour la RD1532 de 75 m. à 9 m de retrait, soit la distance mesurée de l'angle d'un des nouveaux bâtis le plus proche de la route départementale par rapport à l'axe de la voie.

**Les objectifs de l'étude sont de :**

- rassembler et synthétiser des éléments d'analyse du site ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

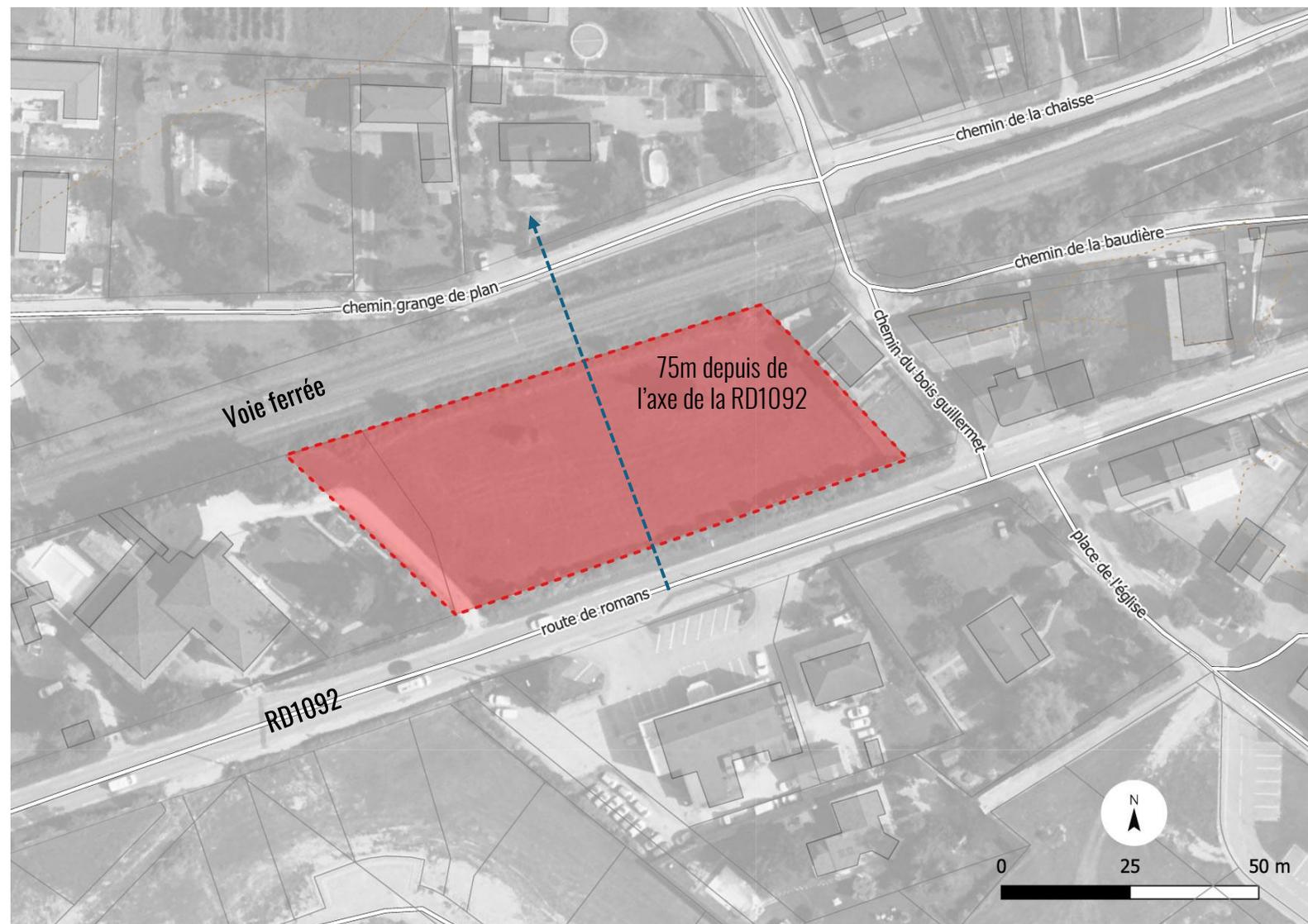
# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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 »

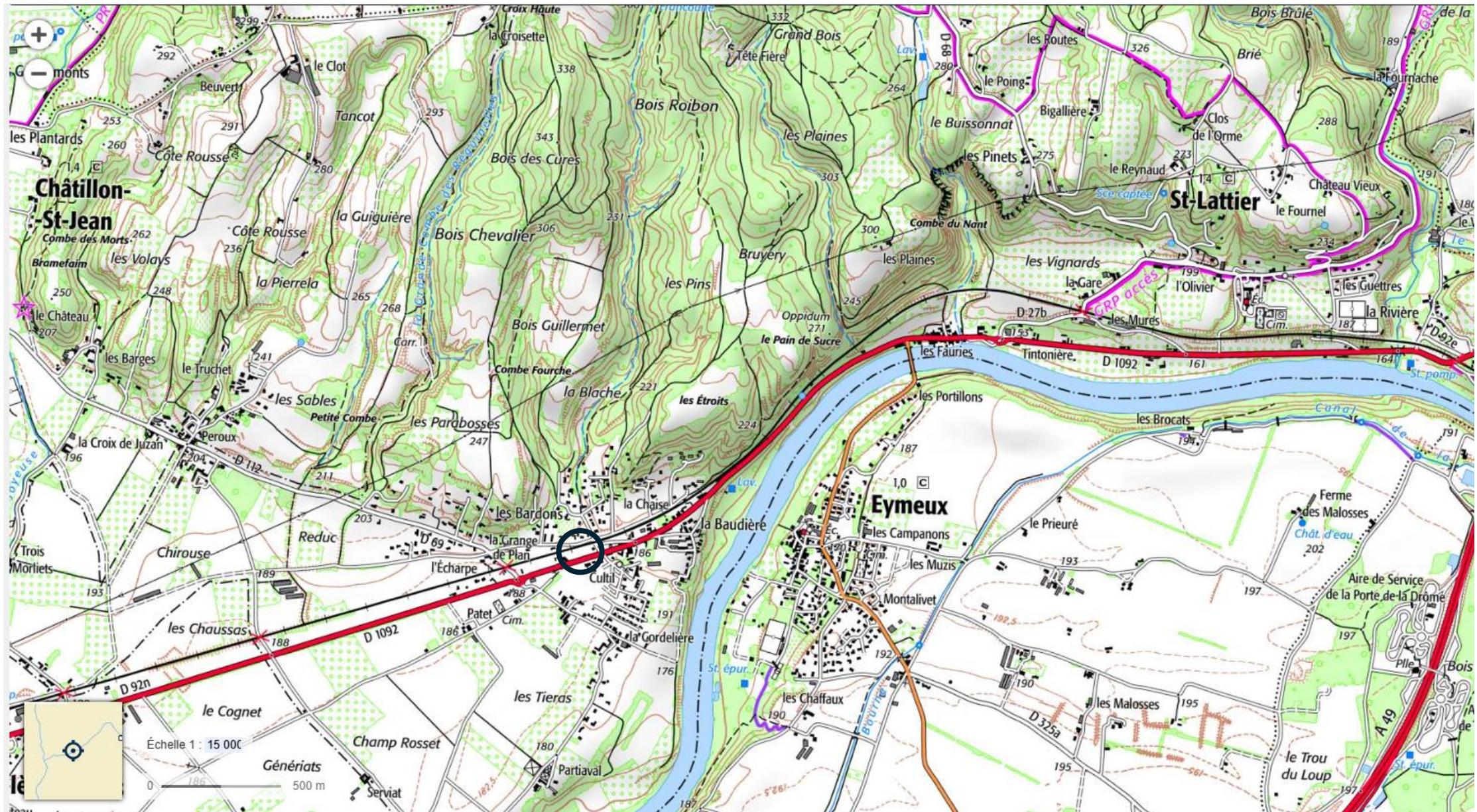
En l'absence d'une telle étude, la majeure partie du secteur est inconstructible.

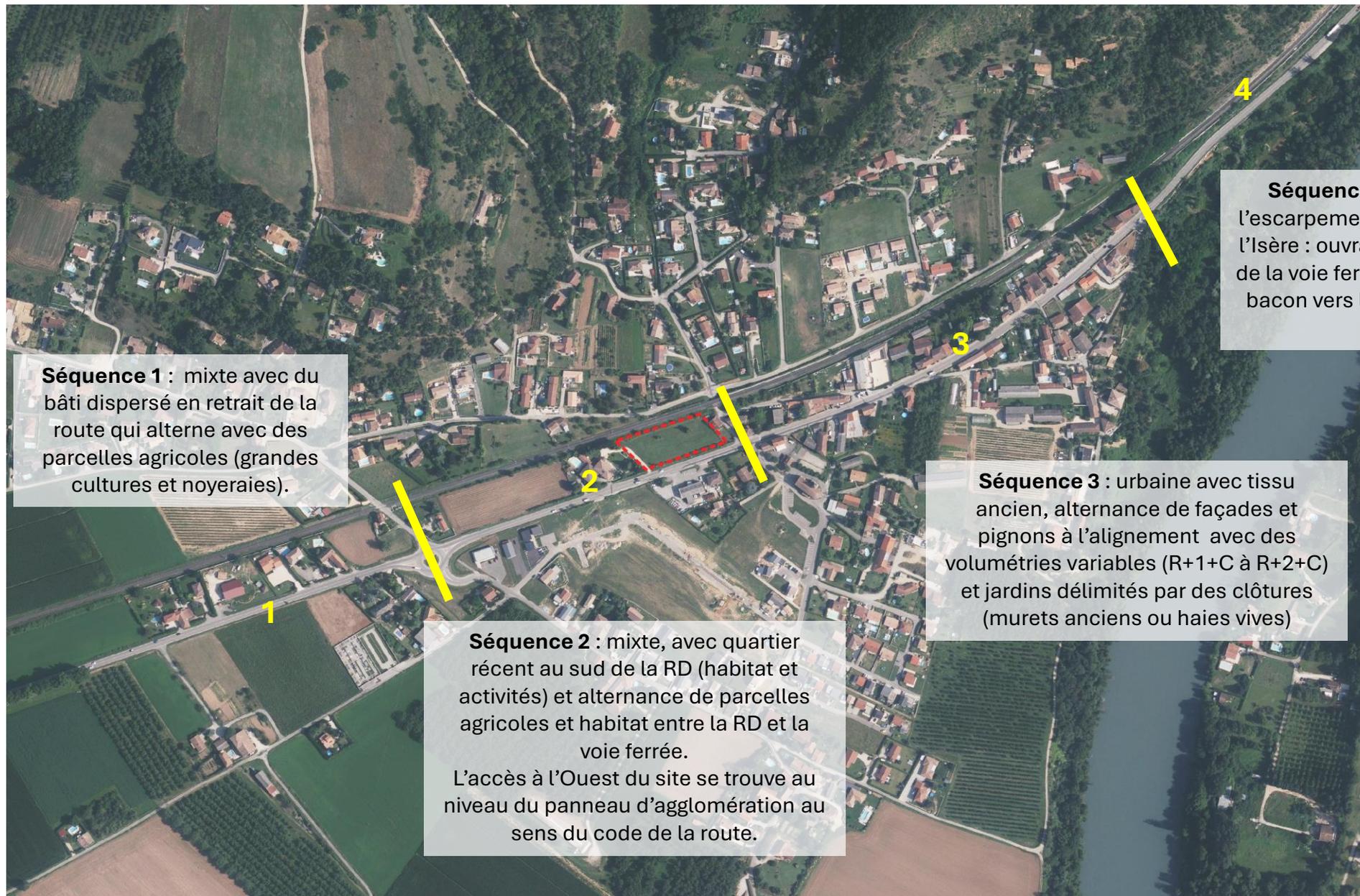




# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site

# Lecture territoriale – Un site en entrée de ville, inséré dans un tissu urbain hétérogène





**Séquence 1** : mixte avec du bâti dispersé en retrait de la route qui alterne avec des parcelles agricoles (grandes cultures et noyeraies).

**Séquence 2** : mixte, avec quartier récent au sud de la RD (habitat et activités) et alternance de parcelles agricoles et habitat entre la RD et la voie ferrée.  
L'accès à l'Ouest du site se trouve au niveau du panneau d'agglomération au sens du code de la route.

**Séquence 3** : urbaine avec tissu ancien, alternance de façades et pignons à l'alignement avec des volumétries variables (R+1+C à R+2+C) et jardins délimités par des clôtures (murets anciens ou haies vives)

**Séquence 4** : marquée par l'escarpement du relief qui longe l'Isère : ouvrage de soutènement de la voie ferrée au Nord et RD en baccon vers le grand paysage au Sud



# Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation : séquences



A l'approche de la séquence 2, en venant de l'Ouest (Romans), le rond-point marque un seuil d'entrée de ville au registre très routier.

Les constructions récentes sont implantées en retrait irrégulier de la route départementale, en ordre discontinu et avec des volumétries réduites et hétérogènes. Le premier plan à dominante végétale et l'absence de traitement des abords entre la chaussée de la RD et les constructions introduit une ambiance urbaine de transition, sans relation qualitative avec la route départementale.

Les arbres du parc de l'ancien corps de ferme constituent le principal point d'appel de la séquence.



A l'approche du site, c'est la trame végétale, dominée par les grands arbres du parc de l'ancien corps de ferme qui rythme l'itinéraire. En rive Sud, un tissu pavillonnaire est en cours de constitution, implanté en léger retrait de la RD et avec des volumétries en RDC.



En arrivant au niveau du site, le secteur de projet est délimité par une haie et la présence d'une ancienne enseigne. A l'opposé le bâti est implanté en retrait dégagant des jardins ou des cours (devant le garage).

Puis, sans réelle transition, on entre dans le village ancien caractérisé par un bâti implanté à l'alignement ou en léger retrait, avec des murs de clôtures délimitant les jardins et les cours avec des volumétries en R+1+mezzanine ou équivalent R+2.

# Lecture paysagère et urbaine – Le site

## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

Le site correspond à une parcelle insérée dans le tissu urbain hétérogène de l'agglomération urbaine de la Baudière, qui constitue la principale polarité urbaine de Saint Lattier.

Il correspond à un pré situé entre la route de Romans (RD1092) au Sud et la voie ferrée au Nord, soulignées par des haies arbustives diversifiées. Il est encadré à l'Est et à l'Ouest par des secteurs d'habitat : à l'Ouest, une propriété bâtie ancienne (premier corps de bâtiment datant des années 1800) et son parc dont la voie de desserte fait partie du secteur d'OAP ; à l'Est, un groupe de maisons des années 1950.

En face du tènement, en partie Sud de la route de Romans se trouve un garage automobile inséré dans un tissu d'habitat pavillonnaire, en cours d'aménagement (écoquartier du Cultil).

Un accès débouche sur la RD au niveau du panneau d'agglomération ; il permet de desservir l'ensemble bâti situé entre les deux parcelles agricoles.



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021



Au niveau de l'accès existant, la haie du corps de ferme et la haie diversifiée du secteur forment une continuité verte qui longe la RD.



Le site vu depuis l'allée de desserte. On perçoit la voie ferrée installée sur un merlon qui domine légèrement le site. Une maison en limite Est.



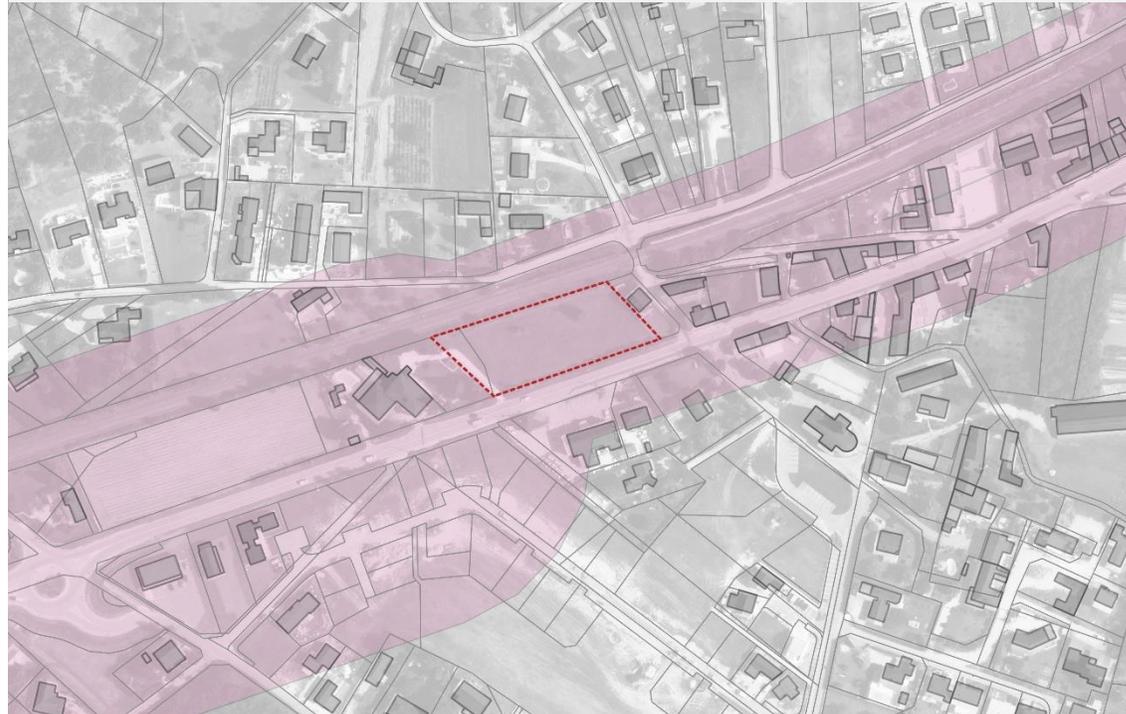
Le site depuis la voie ferrée. La haie en limite crée un effet de clarière au milieu du tissu urbain.



# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
AURG — classe\_sonore\_secteur\_affect  
Fond orthophoto: BD ORTHO© IGN 2021

La RD1092 et la voie ferrée font l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection. Le secteur de projet est totalement affecté par le bruit. Le site se situe à l'entrée de l'agglomération urbaine de la Baudière, donc la vitesse est limitée à 50 km/h.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale, organiser les volumes pour alterner l'orientation des façades et réserver des espaces moins exposés
- Isolation acoustique adaptée des constructions

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial

L'éclairage public est très ponctuel dans le quartier, avec un point lumineux sur la façade de la maison située à l'angle du chemin du bois guillemet. Les principales sources lumineuses sont constituées par les véhicules et les habitations. Elles sont ponctuelles et limitées.

La maîtrise des apports de lumière répond à un double enjeu : sécurité routière nocturne pour éviter l'éblouissement des conducteurs, maintien d'espaces de réelle obscurité nocturne favorable à la faune (trame noire).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Créer un filtre paysager à dominante végétale entre la chaussée de la route départementale et les constructions
- Système de courée de stationnement avec des pourtours plantés, pour atténuer les éventuelles sources lumineuses liées au stationnement et à l'accès aux logements
- Orientation des éclairages extérieurs vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations

# Prise en compte des composantes environnementales

## QUALITÉ DE L'AIR

### Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO<sub>2</sub> (µg.m<sup>-3</sup>). Seuil réglementaire NO<sub>2</sub> : 40 µg.m<sup>-3</sup>  
Source : sig-atmo-auvergnerhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NO<sub>x</sub>, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

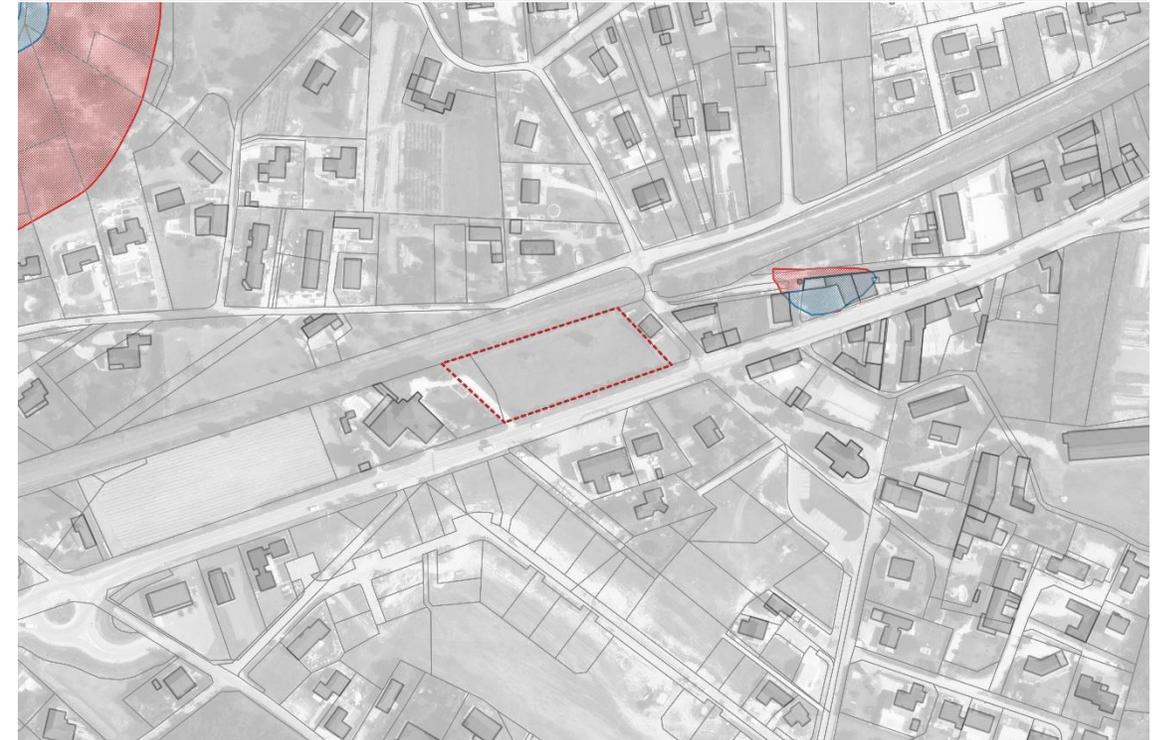
La RD1092 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions en retrait de la route départementale
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air, notamment entre les constructions existantes et les futures constructions.
- Renforcement de la trame arborée qui pourra assurer un rôle de filtre pour certains gaz émis.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (BIODIVERSITÉ, RISQUES NATURELS)

### Etat initial



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

Le site n'est pas exposé aux risques naturels.

Le site ne présente pas d'intérêts particuliers en termes de milieu ou de fonctionnalité écologique.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Gestion des eaux pluviales sur site (voirie d'accès, abords et constructions)
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en maintenant des espaces de pleine terre (jardins, espace commun) et l'emploi de matériaux perméables (stationnement mutualisé)

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès



Localiser l'accès de l'opération sur l'accès existant, depuis la RD 1092, pour desservir la nouvelle opération et le mutualiser avec la construction riveraine.

Gérer les besoins en stationnement par un espace de stationnement mutualisé situé dans le prolongement de la voie de desserte, à l'entrée de l'opération.

Distribuer les nouvelles constructions par une allée modes doux qualitative depuis la courée de stationnement.

Limiter l'imperméabilisation des sols par l'emploi de matériaux perméables pour les espaces de stationnement et les cheminements modes doux.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

### Les mesures complémentaires sont proposées :

Les espaces d'accès et de desserte seront les plus réduits possibles et limités au strict nécessaire (en largeur comme en longueur).

Les tracés de voirie chercheront à s'accorder avec le site (structures végétales, éléments de paysage existants...) et la topographie :

- Ils limiteront au maximum les terrassements,
- Ils seront composés de façon à générer le moins d'espaces résiduels,
- Ils développeront une certaine simplicité, souplesse voire sinuosité des tracés.

Les accès et desserte s'organiseront de façon à préserver autant que possible les structures végétales existantes ou des éléments de paysage (présence d'eau, petit patrimoine, cheminement...) présents sur le site.

Les revêtements des espaces d'accès et de desserte privilégieront des matériaux perméables et majoritairement naturels en adaptant le type à l'usage et la fréquentation attendue.

Les revêtements imperméables pourront concerner les bandes de roulement et les espaces très sollicités. Même dans ces conditions, le caractère perméable avec stockage et/ou infiltration d'eau sera étudié.

# Qualité urbaine, paysagère et architecturale

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

- Repartir le programme de logements dans deux volumes simples à toitures à deux pans.
- Implanter ces volumes en retrait régulier par rapport à la route départementale, avec des alignements par la façade et le pignon, tout en respectant l'orientation de faitage portée au schéma.
- Maintenir une césure d'au moins 8 m entre les deux volumes bâtis afin de laisser percevoir les espaces verts depuis la route de Romans.
- S'appuyer sur les aménagements paysagers pour répondre aux contraintes du site et améliorer la qualité d'ambiance perceptible depuis la route départementale :
  - prévoir un frontage à dominante végétale le long de la route départementale,
  - localiser les jardins soit en cœur d'îlot soit en limite Est du site.
- Localiser les espaces verts communs\* à l'interface de la voie ferrée et de l'allée privative.
- Prévoir des plantations dans le respect des servitudes imposées par la voie ferrée.
- Créer une noue paysagère pour collecter et faciliter l'infiltration des eaux pluviales et limiter leur accumulation en point bas.

## Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle complétée par des dispositions générales
- Délimitation d'une zone UF2 et UD2 :
  - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques : 3m par rapport à l'alignement,
  - Implantation par rapport aux limites séparatives : 3m et  $\geq H/2$ ) à moins que la construction ne joute la limite parcellaire,
  - Hauteur maximale : 7m à l'égout de toiture et 10m au faitage pour les toitures en pente, 8m au sommet de l'acrotère dans le cas des toitures terrasses,
  - Espaces verts à créer : au moins 30% de la superficie du train doit être traitée en espace de pleine terre, dont au moins les 2/3 doivent être végétalisés et plantés.
  - Aires de stationnement : 1 place min par 40m<sup>2</sup> de sdp + 1 place / 4 logements pour les voitures, 1 pl/35m<sup>2</sup> de sdp pour les vélos.



- Périmètre de l'OAP
- Axe secondaire existant

### INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER

- Espace commun à créer
- Abords des constructions

### INTÉGRER LA GESTION DE L'EAU

- Noue à maintenir ou à créer

### VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC

- Accès véhicules existant
- Principe de stationnement en courée

### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- Principe d'implantation des constructions
- Localisation préférentielle des jardins
- Orientation principale du faitage
- Principe d'implantation de la façade principale par rapport à l'espace public

## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Répartition du programme de logements neufs dans deux volumes de type habitat collectif (R+1+C).

Limiter l'épaisseur des bâtiments pour favoriser les logements traversants, pouvant tous bénéficier d'un prolongement sur un espace extérieur privatif tourné vers le cœur d'îlot.

### Aspect extérieur des constructions

Rechercher une qualité architecturale et une cohérence d'ensemble par la mise en œuvre de matériaux qualitatifs, pérennes et limités en nombre, en intégrant tout système protection contre le bruit à l'aménagement du secteur.

+ selon dispositions du règlement écrit du PLUi

### Clôtures

La clôture contribuera à la qualité d'ensemble de l'aménagement, aussi bien par sa perception depuis l'espace public qu'en limite séparative entre les parcelles

Elle pourra revêtir diverses formes et participer à l'animation des lieux en jouant sur les alternances de transparence et d'opacité, de minéral (élément construit) et de végétal. Elle pourra être un support pour adosser la végétation (associant plusieurs formes et strates végétales) afin de préserver une part d'intimité côté privé.

Les transparences ou percées visuelles sur le jardin ou le végétal (frondaisons des arbres, arbustes, grimpantes...) seront recherchées afin de donner à voir le caractère végétalisé sur la rue et permettre une certaine profondeur du champ de vision.

La perméabilité des clôtures à la petite faune sera recherchée dans la mise en place des ouvrages :

- Une clôture ajourée avec des largeurs de montants au plus égales à la largeur des espacements.
- Un espace ajouré maintenu sous les battants des portails.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit et graphique : Art. 5.1 définissant l'aspect extérieur des constructions à travers des principes généraux puis des éléments pour les façades, les toitures et les ouvertures de toit.



--- Périètre de l'OAP

#### INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT VEGETAL, BÂTI ET PAYSAGER

● Lisière multifonctionnelle

● Espace commun à créer

■ Abords des constructions

#### VOIRIE - MOBILITE - ESPACE PUBLIC

▶ Accès véhicules à créer

■ Desserte résidentielle locale à créer

■ Aire de stationnement à créer

#### IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

□ Principe d'implantation des constructions

**Commune de Saint-Quentin-sur-Isère**  
**Secteur Ferouillère**  
**Etude Amendement Dupont**  
au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

## Cadre réglementaire

Rappels réglementaires généraux

Contexte réglementaire du site

Règles d'urbanisme applicables

Evolution envisagée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Effet de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur le site

## Contexte du secteur d'étude - Analyse du site

Lecture territoriale - Situation

Lecture paysagère - Perception du site depuis les voies à grande circulation

Lecture paysagère et urbaine – Le site

Environnement – Fonctionnalités écologiques et nuisances sonores

Environnement – Risques, pollutions et nuisances

## Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

- Nuisances sonores
- Nuisances lumineuses
- Qualité de l'Air
- Autres composantes environnementales

Prise en compte de la sécurité

- Accès et desserte
- Aménagement des voiries

Qualité urbaine et paysagère

Qualité architecturale

# Cadre réglementaire

# Rappels réglementaires généraux

L'objet de la présente étude consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) pour le secteur Féroulière sur la commune de Saint-Quentin-sur-Isère, sur lequel le PLUi définit un secteur constructible.

Il se présente sous la forme d'un quadrilatère d'environ 2,4 ha délimité :

- A l'ouest : RD 1532 (route du Sud)
- Au sud : par la rue du Lavoir.
- A l'est : par quelques maisons et par la rue des Fontaines.
- Au nord, il se termine avec des maisons du centre bourg.

La RD 1532 est classée voie à grande circulation.

## Contenu de l'étude

- Article L.111-6 : «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.»
- Article L.111-7 : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas:
  - 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
  - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
  - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
  - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
  - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.
- Article L.111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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.

## La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation.

Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés, pour la RD1532 de 75 m à 5 m pour les constructions à usage artisanal et près de 25m pour les constructions à usage d'habitation.

## Les objectifs de l'étude sont de :

- rassembler et synthétiser des éléments d'analyse du site ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

# Etude L111-8 – « Amendement Dupont » appliqué au site

Art. L.111-6 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. »

**Espaces urbanisés** : Une notion qui doit s'apprécier objectivement, indépendamment des règles d'urbanisme (et du zonage applicable) qui s'y appliquent ou de la compétence voirie (« hors ou en agglomération »).

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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 »

En l'absence d'une telle étude, une grande partie du secteur est inconstructible



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021



## SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le site ne fait l'objet d'aucune servitude d'utilité publique.

## RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES

Le secteur est classé en zone 1AU dans le PLU en vigueur de la commune et fait l'objet d'une OAP sectorielle. *Il n'y avait pas eu à l'époque d'étude dérogatoire.*

Le recul imposé est de 3m par rapport à la voie.

« Les constructions y compris enterrées doivent être implantées à une distance d'implantation par rapport à l'alignement du bâtiment opposé au moins égale à la hauteur du bâtiment projeté (L=H) sans être inférieure à 3m par rapport à l'emprise publique. »

Le secteur fait également l'objet d'une servitude de mixité sociale et d'une trame de gel (art. R.123-11.b) conditionnant l'urbanisation à l'extension de la station d'épuration.

Extrait du plan de zonage et de l'OAP sectorielle



## ÉVOLUTION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLU

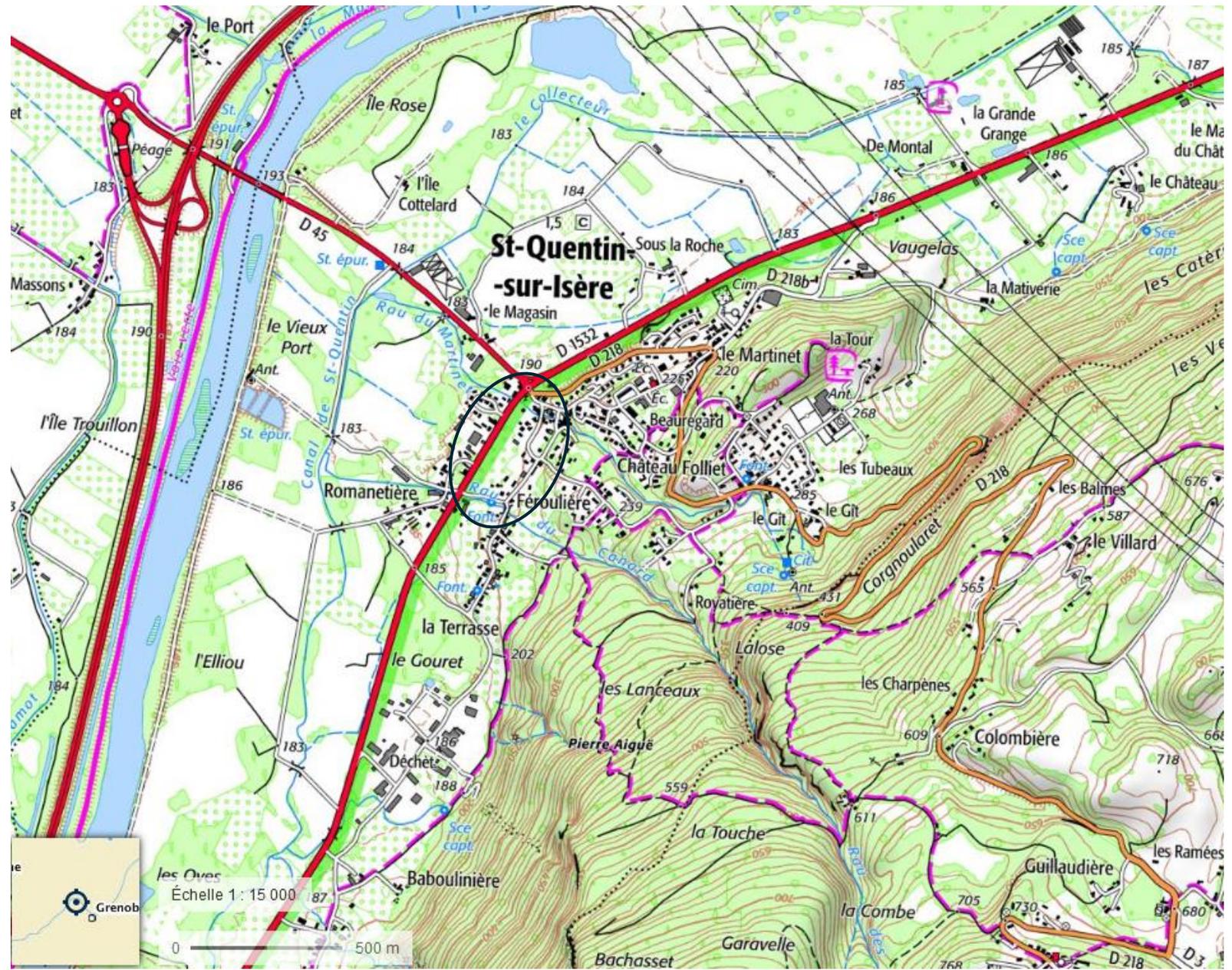
Les orientations du PLU en vigueur se retrouvent dans les dispositions du PADD du PLU.

Orientation 2.4 du PADD PLU : « Conforter la qualité du cadre de vie : En améliorant la lisibilité des entrées de ville et de bourg ; et en encadrant leur évolution pour lutter contre leur banalisation. »

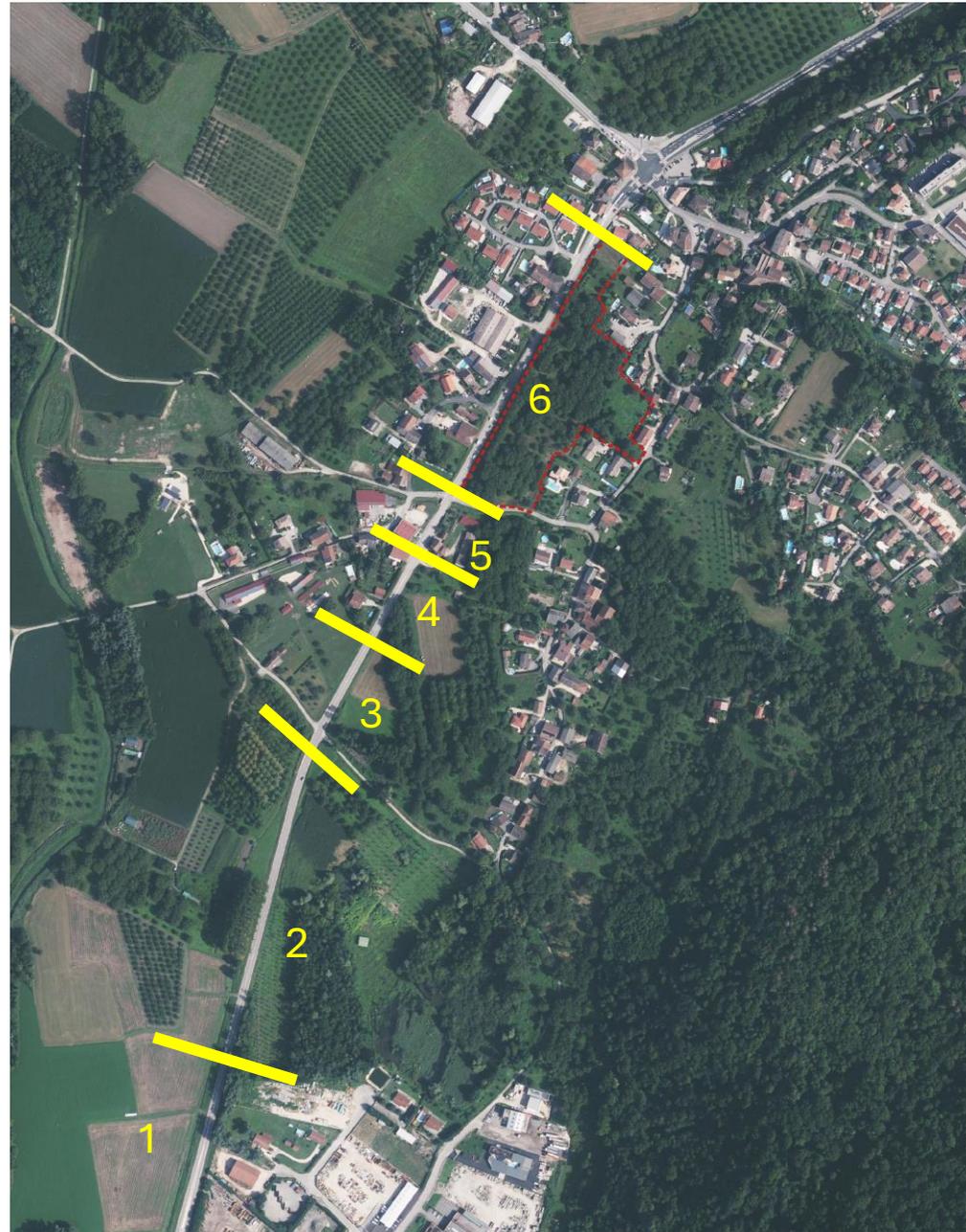
Disposition du PLU en vigueur « L'aménagement d'une zone mixte logement/activités économiques tertiaires sur la partie basse de Ferouillère permettant également d'aménager l'entrée de ville ».

On peut également ajouter l'orientation 2.2.1 « Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins en logements » à laquelle le secteur répondra avec des typologies de logement intermédiaires à petit collectif.

# Contexte du secteur d'étude – Analyse du site



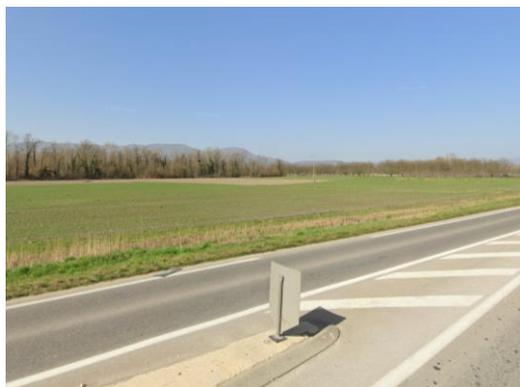
# Lecture paysagère – Une entrée de ville rythmée par 6 séquences



# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 6 séquences



A la sortie de la ZAC du Gouret.



RD1532 – Séquences en allant vers le nord



Source photos : googlemaps streetview – février 2021

## SEQUENCE 1 – Zone d'activité et champs

En remontant vers le nord, on quitte une zone d'activité à l'est et de vues dégagées sur l'ouest

# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 6 séquences



## SEQUENCE 2 – Boisement et cultures

On trouve un paysage relativement similaire, alternant plantations de bois et champs cultivés, des deux côtés de la RD 1532. On bénéficie de vue sur les Chambarans et le Vercors.



RD1532 – Séquences en allant vers le nord

Source photos : googlemaps streetview – juin 2022

La séquence se termine par l'intersection de la RD1532 avec la rue du Port à l'ouest et rue de la Galandrine à l'est.

## SEQUENCE 3 - Entrée de la commune

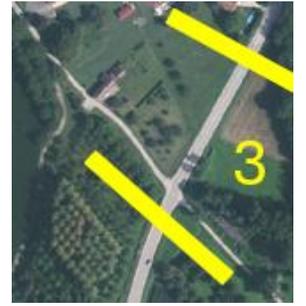
On franchit le panneau d'agglomération juste après l'intersection avec la rue de la Galandrine. Des propriétés avec des vergers et des clôtures proches de la route sur l'ouest, des noyers sur l'est.



RD1532 – Séquences en allant vers le nord



Source photos : googlemaps streetview – juin 2022



# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 6 séquences



## SEQUENCE 4 - Arrivée dans l'espace urbanisé

Une maison individuelle avec une haie continue et haute implantée à l'alignement de la voie ferme le paysage à l'ouest. La maison dispose d'un accès direct sur la RD.



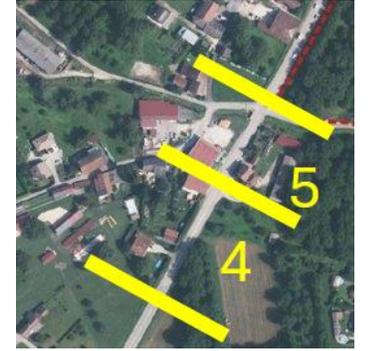
Toujours à l'ouest, une maison à l'alignement marque l'angle avec un accès à la RD depuis la rue du Port.  
A l'est : une rangée de noyers et une prairie permanente, aucune habitation de ce côté.



RD1532 – Séquences en allant vers le nord



Source photos : googlemaps streetview – juillet 2022



## SEQUENCE 5 - Maisons et activité commerciale

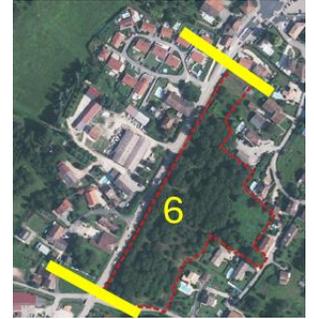
Deux maisons à droite, anciennes aux grands gabarits de la voie, en retrait et avec un accès direct sur la voie.  
A gauche, une activité de commerce (surplus militaire) dans un entrepôt au terrain grillagé en bordure de trottoir.  
La séquence se termine avec l'intersection entre la route du Lavoisier et la RD, une fois franchi le canal de Romantière.

# Lecture paysagère – Un itinéraire rythmé par 6 séquences



## SEQUENCE 6 – Secteur d'OAP

Le site d'OAP est délimité au sud par la rue du Lavoir, le croisement est géré par un « cédez le passage ».



En face du secteur on trouve des bâtisses de grands volumes, occupés par des activités artisanales. Sur le linéaire de l'OAP, on trouve sur l'ouest de la RD une intersection avec la rue du Port et un accès direct depuis une activité artisanale.

Source photos : googlemaps streetview – juin 2022 et Marion Peyrat 16 juillet 2024



La rue du Lavoir et le canal de Romanière

La RD vers le sud depuis l'intersection avec la route du Lavoir

# Lecture paysagère – Le site



Les champs de Noyers sur le secteur d'OAP



Le canal de Romantière



Le nord du site et l'accès prévisionnel



Les noyers en hiver



L'accès sur la rue des Fontaines, d'une largeur d'environ 16m qui accueillera une circulation piétonne et des stationnements voitures



Un corps de ferme réhabilité en logements collectifs à l'est de la future sortie piétonne rue des Fontaines

Source photos : googlemaps streetview – février 2021, juin 2022 et Marion Peyrat 16 juillet 2024

## DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET DU FONCTIONNEMENT DU SITE AVANT PROJET

### Limites du site

Le secteur se trouve au sud du centre de la commune, le site est plat, non bâti et actuellement cultivé en noyers. La route du Sud le longe à l'ouest, la rue du Lavoir au sud. Le secteur remonte jusqu'à la rue des Fontaines à l'est et présente une légère déclivité, à la fois de l'est vers l'ouest, et du nord vers le sud, qui présente son point bas.

### Trame paysagère

Le site comporte aujourd'hui de très nombreux noyers et une partie plus herbacée au nord et à l'est.

### Morphologie urbaine

Le site est non bâti. Les constructions alentours sont majoritairement des maisons individuelles des années 90, implantées entre quelques constructions anciennes aux gros gabarits.

### Fonctionnement urbain

Actuellement le site ne comporte aucun accès.



Principales dimensions du site

### Schéma d'analyse du site



- Périmètre de l'OAP
- Vitesse réglementaire sur l'axe
- Courbes de niveaux
- Point bas
- Trame bleue existante
- Trame végétale existante

# Présentation du parti d'aménagement

## NUISANCES SONORES

### Etat initial



Nuisances  
AURG — classe\_sonore\_secteur\_affect

La route du Sud (RD1532) fait l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection. Le secteur de projet est complètement affecté par le bruit. Toutefois il se situe dans l'agglomération de Saint-Quentin-sur-Isère, au sens du code de la Route ; la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions à usage d'habitation en second plan par rapport à la voirie, à l'arrière des constructions à usage d'activité.
- Renforcement, conformément à la réglementation en vigueur, des normes d'insonorisation des bâtiments de logements

## NUISANCES LUMINEUSES

### Etat initial



Fond orthophoto: BD ORTHO® IGN 2021

Le secteur est aujourd'hui non construit et aucun éclairage public ne s'y trouve. Quelques lampadaires sont implantés de l'autre côté de la voie, au niveau des croisements Rue du Lavoir/Route du Sud et Rue du Port/Rue du Sud.

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

L'urbanisation du secteur se fera en appliquant les principes des Dispositions Générales des OAP sectorielles qui traitent, entre autres, de la question de la trame noire et des pollutions lumineuses.

# Prise en compte des nuisances

## Etat initial



Moyenne annuelle 2023 modélisée pour le NO<sub>2</sub> (µg.m<sup>-3</sup>). Seuil réglementaire NO<sub>2</sub> : 40 µg.m<sup>-3</sup>  
Source : sig-atmo-auvergnerhonealpes

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A49 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NO<sub>x</sub>, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement.

La RD1532 est aussi concernée dans une moindre mesure, la charge de trafic étant moins importante et cette partie du territoire étant favorable à la dispersion des polluants.

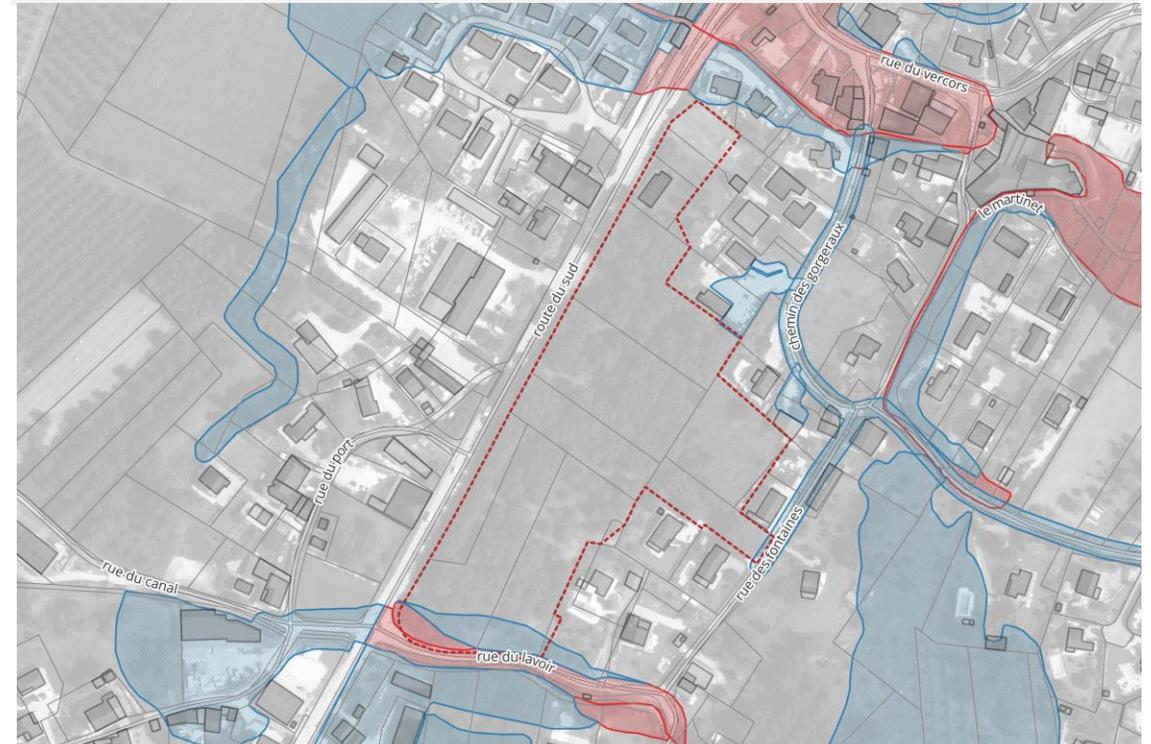
### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Implantation des constructions à usage d'habitation en recul par rapport à la RD,
- Instauration de circulations piétonnes et mode doux confortables afin de limiter le recours à la voiture,
- Organisation des volumes favorable à la circulation de l'air, au sein de l'opération.

Les principes des Dispositions Générales des OAP sectorielles seront appliqués et notamment celles concernant la mobilité et la qualité des logements.

## AUTRES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES (BIODIVERSITÉ, RISQUES NATURELS)

### Etat initial



Le secteur se situe en dehors de toute zone à enjeux en matière de préservation et valorisation des espaces naturels et des corridors.  
Il est concerné par des aléas faibles jusqu'à forts de crues des torrents et des ruisseaux torrentiels (T1 à T3) en partie sud à proximité de la route du Lavoir (voir carte dédiée).

### Les principales mesures proposées sont les suivantes :

Les zones concernées par les aléas ne feront pas l'objets de constructions.  
De plus, les principes des Dispositions Générales des OAP sectorielles seront appliqués, notamment celle sur « l'insertion paysagère d'une opération – faire avec l'existant », ainsi que les dispositions de l'OAP thématique Trame Verte et Bleue.

## ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

### Localisation des accès



Deux nouveaux accès véhicules entrée/sortie sont créés : un perpendiculairement à la rue du Lavoir, l'autre tout au nord sur la route du sud. Leurs emplacements permettent une sécurisation des entrées sorties et une limitation de l'emprises des voiries à créer, en proposant une desserte simple en ligne droite. Les bâtiments d'activité seront desservis directement par cette voirie, sans création d'accès par la RD.

Un accès mode doux uniquement est proposé sur la rue des Fontaines à l'est du secteur.

## AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

Les voiries seront de dimension et composition, telles que définies par le règlement, de type « maillage inter-quartier » pour la desserte principale nord/sud et de type « desserte résidentielle » pour celles qui viendront desservir les constructions.

- Maillage inter-quartier : « L'emprise des voies nouvelles utilisées pour le maillage inter-quartiers ne peut être inférieure à **7 mètres**, dont au moins **1,5 mètre** dédié à la circulation des piétons.

**L'emprise imperméabilisée totale ne peut être supérieure à 8 mètres de large, pouvant être portée jusqu'à 12 mètres en cas d'aménagement cyclable dédié »**

- Desserte résidentielle : « L'emprise des voies nouvelles utilisées pour la desserte résidentielle locale ne peut être inférieure à **4,5 mètres de large** dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à double sens et **3,5 mètres** de large dans le cas d'une voie partagée (automobiles, piétons, cycles) à sens unique.

**L'emprise\* imperméabilisée totale ne peut être supérieure à 6 mètres de large. »**

## ORGANISATION DE L'ESPACE ET INSERTION PAYSAGÈRE

### Insertion urbaine du projet et principes d'organisation

Le secteur se découpera en deux parties, le premier plan par rapport à la RD qui proposera des constructions d'activités et la partie est où s'intégreront des logements de type intermédiaire et/ou petit collectif.

### Implantation des constructions par rapport aux voies à grande circulation

Créer un premier plan qualitatif depuis la Route du Sud :

- En implantant les constructions à usage artisanal en léger retrait, en alignant les nouvelles constructions entre elles tout en les espaçant afin de rythmer le linéaire de ce secteur,
- En trainant cette façade donnant sur la route du Sud avec le même niveau de qualité que celle donnant sur l'intérieur du secteur et sans annexes,

### Insertion paysagère de l'opération :

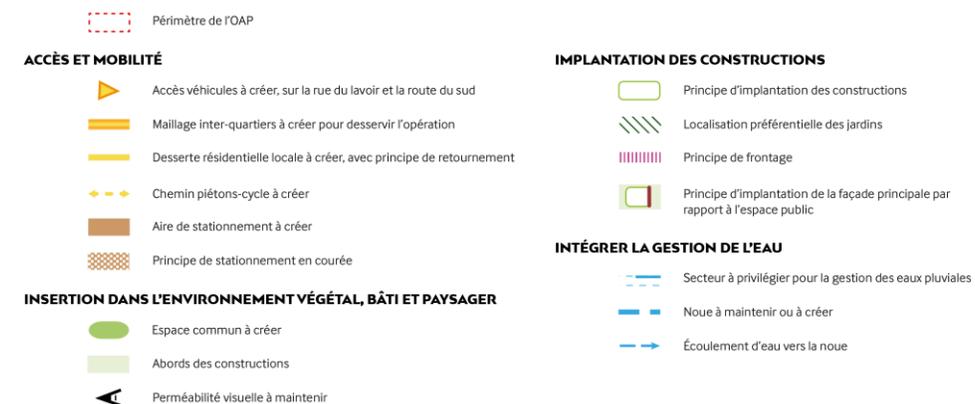
Préserver une percée visuelle sans construction au centre du secteur, s'appuyant sur un axe de desserte puis une circulation piétonne entre la rue des Fontaines et la route du Sud.

### Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords constructions

Traiter les espaces non bâtis et non privatifs des opérations de logements en espace communs.

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité urbaine et paysagère :

- Définition d'une OAP sectorielle, complétée par des dispositions générales,
- Délimitation d'une zone 1AUX1 pour les activités et 1AUD2 pour les logements,
- Règlement écrit et graphique (*pour les constructions principales*):
  - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques : 5m (1AUX1) et 3m (1AUD2),
  - Implantation par rapport aux limites séparatives:  $L \geq H/2$  et à 3 mètres (1AUD2 et 1AUX1),
  - Hauteur maximale : 15m (1AUX1) et 9m au faitage ou sommet de l'acrotère (1AUD2),
  - Espaces verts à créer : au moins 50% (1AUD2) et 20% (1AUX1) de la superficie du terrain doit être traité en espace de pleine terre, au moins 40% de la superficie du terrain doit être traitée en surfaces éco-aménageables ou non imperméabilisées,
  - Aires de stationnement : pour l'artisanat : 1 place min pour 40m<sup>2</sup> de surface de vente. Et pour les logements : 1 place min par 40m<sup>2</sup> de sdp + 1 place / 4 logements pour les voitures, 1 pl/35m<sup>2</sup> de sdp pour les vélos.



## QUALITÉ ARCHITECTURALE

### Volumétrie

Limiter l'épaisseur des constructions pour favoriser l'aménagement de logements traversants, bénéficiant d'une orientation principale majoritairement à l'ouest et des espaces extérieurs privatifs (loggia/terrasse en étage et jardin au RDC).

### Aspect extérieur des constructions

Pour les constructions de logements, le premier plan par rapport à la voirie sera traité selon un principe de frontage intégrant les stationnements.

### Clôtures

Extrait des Dispositions Générales concernant les clôtures : « Dans le cas d'une clôture implantée sur les limites séparatives elle devra, prioritairement, être constituée par une haie libre et diversifiée. »

### Dispositions opposables pour satisfaire les objectifs de qualité architecturale :

- Règlement écrit et graphique : Art. 5.1 définissant l'aspect extérieur des constructions à travers des principes généraux puis des éléments pour les façades, les toitures et les ouvertures de toit.

