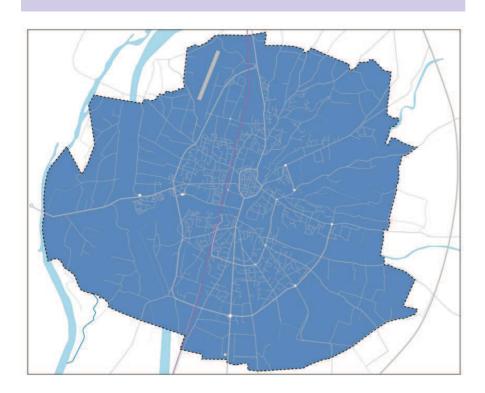


VILLE DE MONTELIMAR

PLAN LOCAL D'URBANISME



1-c

RAPPORT DE PRESENTATION

TOME III -

Etudes « Loi Barnier »

PLU approuvé le	18-juil-05
Modification n°1 approuvée le	13-juil-06
Modification n°2 approuvée le	05-févr-07
Modification n°3 approuvée le	29-sept-08
Modification n°4	14 juin 2010
Révision simplifiée n°1	14 juin 2010
Mise en compatibilité	12 juillet 2012
Modification n°5	17 décembre 2012
Révision Générale	

SERVICE URBANISME DE LA VILLE DE MONTELIMAR BP 279 – Pla ce Emile Loubet 26 216 MONTELIMAR Cedex

Préambule :

L'article 52 de la Loi Paysage, transcrit dans le Code de l'Urbanisme (article L.111-1-4), a instauré une mesure de non constructibilité des terrains immédiatement situés de part et d'autre des grandes infrastructures routières, de manière à ce qu'une étude préalable en définisse les modalités d'urbanisation dans le respect d'exigences qualitatives.

Les terrains concernés par la servitude de recul ne peuvent devenir constructibles qu'en fonction d'une réflexion d'urbanisme globale, appelée « étude loi Barnier », qui va préciser à la fois les contenus, les formes et les conditions paysagères de cette urbanisation, afin d'en assurer une qualité satisfaisante.

Suivant ce cadre légal, la Révision Générale du PLU de Montélimar présente une étude « loi Barnier » décrivant les conditions d'aménagement de l'espace non urbanisé situé en marge de la RN7 sur son segment Nord, intégré à la Zone d'Aménagement Concerté du Plateau créée par DCM le 20 décembre 2010

Les secteurs des « Portes de Provence », « Léonards », « Fortuneaux » et « Boulevard des Présidents », qui faisaient l'objet d'une étude « loi Barnier » au PLU précédent, sont aujourd'hui urbanisés ou en cours d'urbanisation. Cependant, afin que principes d'aménagement et les marges de recul spécifiques soient maintenus, la Commune a souhaité conserver ces études pour la Révision Générale du PLU.

Le présent dossier contient donc les études dites « Loi Barnier » suivantes:

- 1) Etude loi Barnier : RN7 « Portes de Provences » / « Les Blaches » « Les Léonards-Entrée Nord de la Ville » - « Fortuneaux- Pouloumard » et « Boulevard des Présidents »
- 2) Etude loi Barnier en limite Est de la RN7 au droit de la ZAC du Plateau 2013

LES ENTREES DE VILLE DE MONTELIMAR

La présente étude concerne les abords de la RN7 :

- en entrée sud le long de la vaste zone AUIa (ZAC en cours) des « Portes de Provence » (entre le giratoire d'entrée de ville sud et la limite communale) ;
- le long de la déviation Poids-lourds Ouest, sur une portion au nord de la zone d'activités des Fortuneaux, au droit du secteur nommé « Pouloumard » ;
- En entrée nord de la ville, le long de la RN7 (DPL) au droit de la nouvelle zone des Léonards, et au débouché de la future déviation Nord-Est (fuseau d'étude) ;

Par ailleurs, même si cet axe, du fait de son trafic actuel, n'est pas concerné par l'application de la Loi Barnier, la commune de Montélimar a jugé nécessaire d'inclure dans son champ d'investigation l'ensemble de la déviation Est (Boulevard des Présidents), le long de laquelle divers aménagements et opérations modifient aujourd'hui radicalement son aspect rural.

Il semble en effet évident que le traitement qualitatif des abords de cet axe soit un enjeu fort pour l'image et le développement « intégré » des quartiers sud-est de l'agglomération. La Commune souhaite ainsi éviter à la fois un développement commercial « en vitrine » sur cet axe aujourd'hui aux grandes qualités paysagères, et empêcher toute forme d'habitat de s'implanter trop près d'une voie qui développera dans le futur un trafic bruyant.

I-Le boulevard des Présidents

I-I- Les séquences paysagères, analyse du parcours

Le parcours étudié va du carrefour actuel d'entrée de ville sud (giratoire avec les entreprises Autajon, Mac Donald, etc...), jusqu'au droit de la zone NA du stade de l'Hippodrome. La plupart des terrains qui bordent cette déviation récemment mise en œuvre sont aujourd'hui agricoles.

Toutefois un certain nombre d'aménagements et de constructions bordent déjà cette route :

- entre le giratoire d'entrée sud et la route de St Paul : au sud quelques maisons d'habitation et la concession Citröen, au nord le projet d'Intermarché (avec deux autres surfaces commerciales thématiques) se développe sur une grande parcelle encore agricole au début 1999 ;
- entre la route de St Paul et le chemin de Ravaly, le nord est déjà en grande partie urbanisé soit sous forme diffuse sur grandes parcelles, soit sous forme de lotissement (Allée de la Jodie) avec des maisons très proches de la route (et un petit « merlon »). Le sud est par contre « ouvert » sur la grande plaine agricole, avec des visées intéressantes sur les boisements du rebord de Bondonneau et l'abbaye de Maubec.
- entre le chemin de Ravaly et la route d'Allan, les abords de la voie sont très « fermés » puisque sur la droite on rencontre toute une série de maisons avec murs et haies, suivies de la station de transfert des ordures ménagères. Côté nord-ouest, un long mur de clôture ferme les perceptions, suivie de quelques maisons le long du chemin de Ste Anne.
- le carrefour entre le Bd des Présidents et la Route d'Allan est marqué par un grand contraste entre le côté intérieur de la déviation : présence du concessionnaire Rover, et d'une entreprise de construction dont les dépôts de matériel sont très perçus, et le côté extérieur : grande plaine agricole ouverte sur Maubec.
 - entre ce carrefour et le chemin de Redondon, ce contraste perdure puisque sur la rive

« intérieure », une parcelle allongée accueille désormais une série de maisons d'habitation desservies par une contre-allée au boulevard (rue J.J. Roux), suivies de 4 bâtiments d'activités ;

- enfin, passé le chemin de Redondon, l'environnement naturel domine, à l'Est un espace cultivé est limité en arrière par le cimetière, et à l'ouest de grands jardins forment un barrage visuel entre le Boulevard et les aménagements de l'hippodrome.

Le « grand paysage » des abords est surtout marqué par des grandes perceptions vers l'est et le sudest, notamment sur un premier plan agricole (champs et cultures), sur un second plan de boisements sur versant (avec l'abbaye de Maubec et la ferme de Ravaly), le plateau de Bondonneau situé en arrière est caché par ces boisements. A aucun moment le spectateur ne peut apercevoir le centre historique de Montélimar. En fin de section, après avoir dépassé le cimetière des Trappistines (et un ancien moulin côté ouest : chemin de Redondon), de belles visées sur la plaine du Jabron sont possibles.



La Rocade est Des Blaches au chemin de Ravaly

La "nouvelle" déviation de Montélimar est encore à dominante "rurale" dans son paysage et sa structure. Toutefois les évolutions récentes tendent à en faire de plus en plus une limite d'urbanisation, voire une voie qui traversera à terme des quartiers d'habitat et d'activités. Elle longe en effet de grandes zones NA.



Après le carrefour de la route de Marseille, Seul la concession Citroën est implantée en bord de voie.



Près du débouché du chemin des Contrebandiers, des haies et de nombreux arbres encadrent et limitent les perceptions.



Au carrefour du chemin de Ravaly, les derniers lotissement jouxtent la voie.



Près du même carrefour un mur continu d'une centaine de mètres confère une autre ambiance.

Côté sud-est, le chemin de Ravaly "plonge" dans la vaste zone agricole de Magnon.



I-II Boulevard des Présidents : les principes d'un projet urbain :

Malgré quelques constructions et implantations d'activités, le Boulevard des Présidents est aujourd'hui perçu comme une véritable déviation périurbaine. De plus les orientations de la commune de Montélimar visent à éviter la transformation de cet axe en boulevard avec multiplication des carrefours et des accès directs. Il est aussi envisagé de privilégier un certain recul des futures constructions d'habitation par rapport à cet axe (surtout dans le secteur de la vaste zone AU de Maubec), recul accompagné d'une certaine épaisseur d'espaces verts et plantés.

Quelques autres orientations dans la définition des aménagements possibles dans une bande d'au moins 75 mètres de part et d'autre de ce « périphérique » peuvent être avancées :

- assurer une certaine homogénéité de traitement sur tout le parcours (voire depuis la limite sud d'entrée de Montélimar aux Blaches du Levant ;
- y retrouver des prescriptions qui rappellent les aménagements du « premier périphérique » que sont les Allées Provençales ;
- faire perdurer de grandes visées sur les boisements du plateau de Bondonneau et mettre en valeur les perceptions sur l'abbaye de Maubec ;
- isoler visuellement les abords du centre de transfert, voire d'autres aménagements peu valorisants en entrée de ville, ceci en créant des espaces plantés qui joueraient le rôle d'écrans de verdure.
- utiliser en tant qu'espaces verts ponctuant le parcours les petites parcelles peu profondes qui jalonnent la déviation, tant pour éviter des constructions trop proches et soumises aux nuisances, que pour « casser » un rythme trop monotone sur les 2,8 km qui séparent le giratoire d'entrée sud et le franchissement du Jabron.

Compte-tenu des quelques constructions existantes situées à l'intérieur du boulevard, on peut imaginer un recul différentié des constructions futures entre l'intérieur et l'extérieur de cet axe, les reculs étant moins importants côté agglomération (environ 30 mètres par rapport à l'axe). Quant aux grands principes des plantations d'alignement le long de la voie, les quatre séquences ponctuées par les quatre carrefours pourraient être plantées d'essences différentes qui marqueraient l'évolution progressive des ambiances méditerranéennes vers des essences plus « nordiques ».

La qualité de l'urbanisme et des paysages

Les organismes aménageurs des zones AU devront respecter un recul des bâtiments de :

- 30 mètres à partir de l'axe de la route, vers l'intérieur de l'agglomération,
- 40 mètres à partir de l'axe de la route, vers l'extérieur de l'agglomération,

De plus ils devront permettre la réalisation d'espaces verts sur une profondeur moyenne de 5 mètres depuis la limite d'emprise de la voie. Lors de l'élaboration des plans de masse des programmes, les espaces libres de construction, entre cette limite de 5 mètres et les façades des bâtiments, devront être affectés au stationnement, aux voiries internes et aux autres espaces verts. En aucun cas le dépôt de matériaux n'est possible sur cette bande de terrain.

Les surfaces affectées à la circulation et au stationnement des véhicules seront limités aux seules contraintes de stationnement afin de réduire leur impact visuel. Elles devront également être plantées d'arbustes et d'arbres de haute tige, pour ces derniers un ratio de 1 arbre pour 4 places est demandé.

Les clôtures devront être réalisées en claire-voie, et ne comporter en aucun cas de murs bahuts. Elles seront constituées de grille à maille soudées et potelets métalliques. Leur hauteur absolue ne peut excéder 2 mètres. Les clôtures visibles depuis la route doivent être préférentiellement de couleur verte (référence RAL 6005). Elles doivent être doublées de plantations, ces plantations comprennent des arbres d'alignement qui suivent l'axe de la route, à raison d'un arbre tous les 10 mètres à proximité des carrefours, et un arbre tous les 20 mètres au delà.

L'ensemble des réseaux de desserte des constructions doit être réalisé en souterrain. Il est prévu des percées visuelles vers l'intérieur de la zone pour permettre des visées sur l'agglomération en arrière-plan :

- le long des axes qui débouchent sur cette rocade ;
- en certains points où des parcelles sont peu profondes (débouché du chemin des Contrebandiers, carrefour de la route de St Paul) ;

Ces percées peuvent éventuellement comporter des espaces de stationnement, mais ceux-ci devront comporter des arbres de haute tige afin de développer un aspect de « parc planté ». Des espaces devront être engazonnés, et des plantations arbustives et végétaux vivaces adaptés à la région permettront de rythmer les saisons. Ainsi l'aménagement proposé a pour but d'éviter une implantation trop proche des bâtiments par rapport à la route dans un secteur de découverte des abords de l'agglomération. Le paysagement doit permettre de retrouver « l'esprit » d'un contournement d'agglomération, voirie bordée de grands arbres d'alignements, au travers desquels des percées visuelles sont possibles.

Prescriptions architecturales:

La topographie et la morphologie du terrain sont des guides importants dans le choix de la construction. Les travaux de terrassement seront compatibles avec le site et limités au strict nécessaire. L'ensemble des constructions doit présenter un caractère de diversité dans les volumes (mais d'homogénéité dans la longueur des façades sur voie) mais d'unité dans les matières et les couleurs.

<u>Les matériaux</u> utilisés doivent être naturels, et toute juxtaposition de nombreux matériaux pour une seule construction est à proscrire. Dans le cas d'emploi de bardages, ceux-ci devront, sauf cas d'impossibilité technique, être posés horizontalement.

<u>Hauteurs</u> : les hauteurs, afin de permettre la découverte des arrière-plans ne doivent pas dépasser 10 mètres, pour la première rangée de bâtiments la plus proche de la route.

<u>Traitement des façades</u>: afin d'être en harmonie avec l'environnement du site de Maubec, le nuancier des bâtiments aura pour base les tons dominants du paysage, c'est à dire les verts « Olivier » au sud, « Platane » au centre et « Peuplier » au nord, et l'ocre des terres, en passant par une gamme de beige ou de sable. Dans ce site à dominante naturelle et agricole, exposé aux vues lointaines, <u>le blanc est à proscrire</u>.

<u>Les couvertures</u> des bâtiments doivent être compatibles avec les perspectives sur les collines boisées de l'est et doivent présenter une grande qualité de traitement.

<u>Circulations et sécurité</u> : <u>Les carrefours et accès actuels</u> : Entre le giratoire sud de connection sur la RN7 (Blaches) et franchissement du Jabron , on peut dénombrer aujourd'hui **7** carrefours et quelques accès sur parcelles privées :

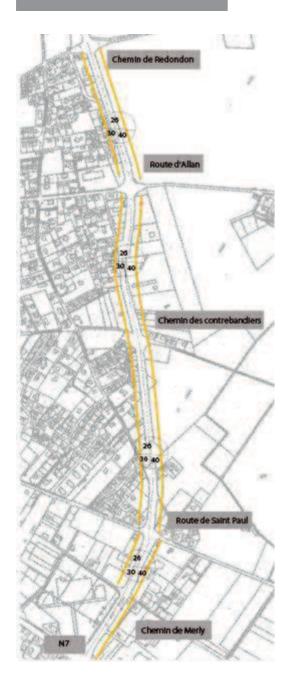
- le carrefour du chemin de Merly (accès à la zone d'activités d'Autajon) ;
- le carrefour de la route de St Paul,
- le carrefour (un seul côté) du chemin des Contrebandiers.
- le carrefour du chemin de Ravaly ;
- les accès aux habitations et centre de transfert des ordures ménagères (côté extérieur);
- le carrefour de la route d'Allan (réaménagé en giratoire);
- le carrefour du chemin de Redondon ;
- le carrefour de la route d'Espeluche.

Les aménagements proposés :

Sur ce secteur, il n'est donc pas prévu de création de nouveau carrefour « complet » aux zones commerciales et d'activités qui bordent la rocade Est. Seuls l'accès et une sortie des terrains situés en zone AU (terrains maîtrisés par la commune de Montélimar) seront réaménagés en supprimant toute possibilité de « tourne à gauche » à partir de ces mêmes terrains. Dans les plans de masse des zones AU de Maubec et de Ravaly, des voies en « contre-allée » seront développées afin d'éviter toute surchage de desserte locale sur l'axe de contournement Est de l'agglomération. Compte-tenu de l'importance des futures populations qui seront accueillies dans les quartiers de Maubec, les

carrefours d'Allan (travaux en cours) et de Ravaly seront sécurisés en mettant en place des dispositifs de ralentissement des véhicules. Les traversées piétonnes ou pour les cycles seront localisées préférentiellement entre ces deux carrefours.

Boulevard des Présidents



II- La RN7 : les « Portes de Provence », les Blaches

II-l Les séquences paysagères, analyse du parcours

Le parcours d'entrée sud de Montélimar commence en fait bien avant la limite communale, sur la commune voisine de Châteauneuf du Rhône. Divers éléments sont à prendre en compte, et tout d'abord la très belle visée rectiligne sur Montélimar, même si le centre historique est en fait masqué par l'arrière-plan des tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Cruas.

Un certain nombre de bâtiments commerciaux se sont développés de part et d'autre de la nationale, comme des garages, ventes de piscines, restaurants, camping, ainsi que d'autres plus valorisants comme de grandes bastides avec alignements de platanes (Champ Blanc). Il demeure que c'est en fait le très bel alignement de platanes qui marque visuellement cette Route Nationale. Et en fait cet alignement s'arrête peu avant la limite communale de Montélimar.

En arrivant sur Montélimar, le repère visuel dominant (même si cette limite ne peut être connue que par une lecture de la carte IGN) est la station d'essence et le concessionnaire Peugeot qui le jouxte. A droite de la route on trouve quelques bâtiments de ferme assez ancien, orientés classiquement Nord-Sud, avec un pignon très proche de la chaussée.

Les grandes perceptions dominantes s'opèrent surtout vers l'Ouest, grâce au caractère ouvert de la zone agricole des Blaches uniquement ponctuée par un ou deux bâtiments situés à une centaine de mètre de la RN (« Honda »), et quelques haies de cyprès. Vers l'ouest le spectateur perçoit donc nettement les contreforts de l'Ardèche sur l'horizon, et la zone industrielle de Gournier est très peu visible.

De l'autre côté de la route les perceptions sont « proches » car les visées lointaines sont arrêtées par les pépinières qui se succèdent sur près de 500 mètres, avec des aménagements paysagers intéressants. Ces pépinières sont suivies de deux bâtiments industriels et tertiaires dont les abords aménagés sobrement valorisent cette entrée d'agglomération. Même si le volume du bâtiment « Autajon » est imposant, son traitement extérieur atténue l'effet « masse ».

C'est en arrivant sur le grand giratoire que l'on découvre rapidement les bâtiments industriels et commerciaux de la zone de Gournier, et évidemment surtout la surface « Gemo » la plus proche. Les trois autres directions offertes à partir de ce carrefour sont nettement contrastées :

- vers l'ouest la traversée de la zone de Gournier est « impressionnante », par l'absence d'aménagements cohérents sur les abords de la voie, et des alignements de bâti hétérogènes;
- vers l'est on retrouve par contraste la dominante de la zone agricole ;
- vers le nord et Montélimar l'approche de l'agglomération est en fait une succession de fenêtres agricoles résiduelles, de pavillons d'habitation, et de surfaces de ventes très hétérogènes, qui rappellent l'historique « Nationale 7 » ponctuées de vieux restaurants et hôtels ; La véritable entrée de ville « urbaine » est en fait surtout perceptible à partir du carrefour du Boulevard de l'Europe.

II-II La RN7 aux Blaches : projet urbain

Le manque relatif d'éléments « d'accroche » d'un parti d'aménagement (secteur plat, avec peu de végétation, encadré de zones d'activités assez banales), il est possible de s'inspirer de quelques grandes orientations :

- le renforcement de l'effet de visée lié à la rectitude de la RN 7, en autorisant un recul des constructions assez conséquent,
- la continuité des grandes plantations d'alignement que l'on rencontre sur la commune voisine.
- la mise en valeur de l'arrière plan des collines de l'Ardèche, qu'il serait dommage de

- masquer,
- le maintien de la vocation « pépinière » du côté Est de la route, typique des abords « maraichers » des agglomérations ,

Il pourrait également être avancé un parti d'implantation de façade des bâtiments qui soit en rupture avec ce qui se développe par ailleurs, à savoir le parallélisme avec la voie. Ainsi, l'axe de vue allant vers le nord-ouest (vue sur les collines de l'Ardèche) pourrait être le guide d'orientation des futurs bâtiments. Cet axe reprendrait également en grande partie l'orientation actuelle du chemin des Blaches.

Outre le recul qui pourrait être imposé pour les bâtiments en façade sur la RN7, leur léger décalage avec l'axe de la voie mettrait en valeur deux côtés de ce bâti. Les spectateurs situés sur cet axe majeur d'entrée dans Montélimar pourraient également ainsi percevoir un certain nombre de bâtiments situés en arrière du premier front bâti. Enfin, une question importante est la création ou non d'un carrefour direct sur la RN7 pour accéder à cet espace. Le positionnement de cette connection est fortement dépendante du futur point de départ de la grande déviation lourde de la RN7 qui devrait passer largement à l'ouest de la zone des Blaches. Ainsi, si aujourd'hui l'entrée dans Montélimar est symboliquement marquée par le giratoire actuel, il est probable que celle-ci « glissera » ainsi vers le sud dans le cadre de cette réalisation.

La qualité de l'urbanisme et des paysages :

Les organismes aménageurs de la zone AUI devront respecter un recul des bâtiments de 40 mètres à partir de l'axe de la RN7, de plus il devront permettre la réalisation d'espaces verts sur une profondeur moyenne de 5 mètres depuis la limite d'emprise de la Nationale. Lors de l'élaboration des plans de masse des programmes, les espaces libres de construction, entre cette limite de 5 mètres et les façades des bâtiments, devront être affectés au stationnement, aux voiries internes et aux autres espaces verts. En aucun cas le dépôt de matériaux n'est possible sur cette bande de terrain.

Les surfaces affectées à la circulation et au stationnement des véhicules seront limités aux seules contraintes de stationnement afin de réduire leur impact visuel. Elles devront également être plantées d'arbustes et d'arbres de haute tige, pour ces derniers un ratio de 1 arbre pour 4 places est demandé. Les clôtures (non obligatoires) devront être réalisées en claire-voie, et ne comporter en aucun cas de murs bahuts. Elles seront constituées de grille à maille soudées et potelets métalliques. Leur hauteur absolue ne peut excéder 2 mètres. Les clôtures visibles depuis la route doivent être préférentiellement de couleur verte (référence RAL 6005). Elles doivent être doublées de plantations, ces plantations comprennent des arbres d'alignement qui suivent l'axe de la route, à raison d'un arbre tous les 20 mètres

La discrétion des clôtures doivent être à l'image des aménagements déjà réalisés côté Est de la RN7.

<u>Les plantations</u> devront permettre de retrouver le thème « Portes de Provence » et les végétaux employés illustreront les teintes méditerranéennes.

Il est prévu des percées visuelles vers l'intérieur de la zone pour permettre des visées sur les collines de l'Ardèche en arrière-plan, ceci entre chacune des 5 ou 6 constructions nouvelles maximum implantées en façade sur la RN7. Ces percées peuvent éventuellement comporter des espaces de stationnement, mais ceux-ci devront comporter des arbres de haute tige afin de développer un aspect de « parc planté ». Des espaces devront être engazonnés, et des plantations arbustives et végétaux vivaces adaptés à la région permettront de rythmer les saisons.

Ainsi l'aménagement proposé a pour but d'éviter une implantation trop proche des bâtiments par rapport à la route dans un secteur d'arrivée sur le grand axe de la route de Marseille. Le paysagement doit permettre de retrouver « l'esprit » de la RN7, voirie bordée de grands platanes (comme ils persistent au sud de Montélimar), au travers desquels des percées visuelles sont possibles.

Prescriptions architecturales:

La topographie et la morphologie du terrain sont des guides importants dans le choix de la construction. <u>Les travaux de terrassement</u> seront compatibles avec le site et limités au strict nécessaire. L'ensemble des constructions doit présenter un caractère de diversité dans les volumes (mais d'homogénéité dans la longueur des façades sur voie) mais d'unité dans les matières et les

couleurs.

<u>Les matériaux</u> utilisés doivent être naturels, et toute juxtaposition de nombreux matériaux pour une seule construction est à proscrire. Dans le cas d'emploi de bardages, ceux-ci devront, sauf cas d'impossibilité technique, être posés horizontalement.

<u>Hauteurs</u> : les hauteurs, afin de permettre la découverte des arrière-plans ne doivent pas dépasser 10 mètres, pour la première rangée de bâtiments la plus proche de la route.

<u>Traitement des façades</u>: afin d'être en harmonie avec l'environnement du site des Blaches, le nuancier des bâtiments aura pour base les tons dominants du paysage, c'est à dire entre le vert-bleu « Olivier » et le vert « Platane », et l'ocre des terres, en passant par une gamme de beige ou de sable. Dans ce site à dominante naturelle et agricole, exposé aux vues lointaines, <u>le blanc est à proscrire</u>.

<u>Les couvertures</u> des bâtiments doivent être compatibles avec les perspectives sur les collines boisées de l'est et doivent présenter une grande qualité de traitement.

Circulations et sécurité :

<u>Les carrefours et accès actuels</u>: Entre le giratoire sud de connection sur la RN7 (Blaches) et la limite communale sud, on peut dénombrer aujourd'hui 1 carrefour et quelques accès sur parcelles privées :

- le carrefour du chemin des Blaches du Couchant;
- l'accès au concessionnaire « Peugeot » ;
- l'accès aux activités « Poustoussol ».

Les aménagements proposés: Sur ce secteur, il est donc prévu une seule création de nouveau carrefour permettant d'accéder à la zone commerciale et d'activités des Blaches. Les carrefours actuels seront supprimés (notamment le débouché du chemin des Blaches du Couchant). Dans le plan de masse de la zone AUI, des voies en « contre-allée » seront développées à partir du futur carrefour sur la RN 7 afin d'éviter toute surcharge de desserte locale directe sur la Nationale.

III- La RN7 : les « Léonards », entrée nord de la ville

III-I- Les séguences paysagères, analyse du parcours :

Il s'agit là d'un secteur paysager « stratégique » au même titre que le passage de la RN7 au droit de la future zone d'activités des « Portes de Provence». En effet cette courte séquence marque l'entrée nord de la ville, à un endroit d'où partiront, à terme, deux contournements de la ville.

Deux petites portions situées le long de l'actuelle RN7 (Zone AUI des Léonards) et de l'ancienne (Route de Valence) qui passe devant une petite zone AUI (Concessionnaire automobile) ont un environnement paysager contrasté.

<u>L'ancienne RN7</u> est située sur un rebord de plateau qui domine la plaine du Rhône, les seuls terrains non encore urbanisés de la zone AUI où est localisé le garage Renault sont aujourd'hui occupés par des espaces de stationnement. Un bouquet de végétation (grand jardin) occupe une parcelle située en vis à vis de cette zone AUI et est classé en A. Cette route amorce une très longue ligne droite dans la direction du centre-ville (ancienne voie romaine) et les perceptions vers l'Est sont arrêtées rapidement par le rebord du plateau (anciennes carrières).

<u>La Déviation Poids Lourds</u>, après le grand carrefour sur lequel débouche l'ancienne RN7 (et la future déviation nord-est), et dans le sens Valence -> Avignon, amorce alors une montée pour franchir la voie SNCF PLM. La RN7 est alors dominante et l'ensemble du grand paysage de la plaine de Montélimar apparaît au spectateur. La zone d'activités du Meyrol, ainsi que les zones agricoles situées autour du terrain de l'aérodrome sont aisément perçues.

La route se situe alors sur un remblai d'une emprise de près de 50 mètres. Elle descend

ensuite progressivement jusqu'au niveau d'un carrefour d'accès à cette grande zone d'activités. Les seuls terrains non encore urbanisés (zone des Léonards) sont situés au nord de la route, en vis à vis de plusieurs bâtiments d'activités implantés près de la RN 7 dans la zone du Meyrol.



L'entrée de ville par la RN7 "sud" "Blaches du couchant"

la zone des Blaches du Couchant est une zone à enjeux importants. C'est l'un axes les plus fréquentés de la ville et elle est le lieu de développements présents et futurs de l'espace d'activités. Cet axe rectiligne permet des visées très lointaines sur tout le bassin de Montélimar.



L'entrée sur le territoire communal s'opère au droit d'une station service et d'un concessionaire.



Vers l'ouest, une activité isolée au sein de l'espace agricole, à noter l'absence de plantations d'alignement sur ce secteur.



Quelques pépinéristes en rive droite confèrent une atmosphère particulière à cette section.



Au niveau du chemin des Blaches, les perceptions vont jusqu'aux massifs de l'Ardèche.

Quelques allées de cyprès dissimulent partiellement les activités de la zone de Gournier.



III-II- projet urbain

Sur cette courte section, qui sera à terme un grand carrefour donnant accès aux deux déviations de Montélimar, quelques éléments peuvent être traduits en termes de « projet urbain » :

- respecter un recul minimum homogène avec les bâtiments déjà existants sur la route de Valence (direction Montélimar Centre);
- pérenniser les quelques bosquets présents sur ce parcours (de part et d'autre de la voie SNCF et du canal pluvial) :
- prévoir de larges reculs au niveau de la zone des Léonards, compte tenu de la situation dominante de la D.P.L. par rapport au terrain naturel;
- recréer une bande d'espaces verts plantés accompagnés d'arbres de haute tige le long de la RN7 ;

La qualité de l'urbanisme et des paysages

Les organismes aménageurs des zones proche de la RN devront respecter un recul des bâtiments de :

- 40 à 50 mètres à partir de l'axe de la route, dans la zone AUI des Léonards,
- 30 mètres à partir de l'axe de la route, dans la zone AUIde la route de Valence (garage auto) ;

De plus ils devront permettre la réalisation d'espaces verts sur une profondeur moyenne de 5 mètres depuis la limite d'emprise de la voie. Lors de l'élaboration des plans de masse des programmes, les espaces libres de construction, entre cette limite de 5 mètres et les façades des bâtiments, devront être affectés au stationnement, aux voiries internes et aux autres espaces verts.

Les clôtures devront être réalisées en claire-voie, et ne comporter en aucun cas de murs bahuts. Elles seront constituées de grille à maille soudées et potelets métalliques. Leur hauteur absolue ne peut excéder 2 mètres. Elles doivent être doublées de plantations, ces plantations comprennent des arbres d'alignement qui suivent l'axe de la route, à raison d'un arbre tous les 10 mètres à proximité des carrefours, et un arbre tous les 20 mètres au delà. L'ensemble des réseaux de desserte des constructions doit être réalisé en souterrain.

Prescriptions architecturales:

<u>Les travaux de terrassement</u> seront compatibles avec le site et limités au strict nécessaire. L'ensemble des constructions doit présenter un caractère de diversité dans les volumes (mais d'homogénéité dans la longueur des façades sur voie) mais d'unité dans les matières et les couleurs. <u>Les matériaux</u> utilisés doivent être naturels, et toute juxtaposition de nombreux matériaux pour une seule construction est à proscrire. Dans le cas d'emploi de bardages, ceux-ci devront, sauf cas d'impossibilité technique, être posés horizontalement.

Hauteurs : les hauteurs des constructions ne doivent pas dépasser 15 mètres.

<u>Traitement des façades</u>: afin d'être en harmonie avec l'environnement du site des Léonards, le nuancier des bâtiments aura pour base les tons dominants du paysage.

<u>Les couvertures</u> des bâtiments doivent être compatibles avec les perspectives sur la grande plaine agricole (Les Léonards) et doivent présenter une grande qualité de traitement.

Circulations et sécurité :

<u>Les carrefours et accès actuels</u>: Entre le grand carrefour entre l'actuelle RN7 (déviation), et l'accès à la zone du Meyrol, il n'existe pas d'accès public direct sur la D.P.L. (passage supérieur sur la voie SNCF).

<u>Les aménagements proposés</u>: Sur ce secteur, **il n'est donc pas prévu de création de nouveau carrefour** à la zone d'activités des Léonards. L'ensemble de la desserte de la zone AUi se fera donc par le carrefour actuel d'accès à la zone du Meyrol (chemin des Esprats).

IV- La RN7 DPL : les « Fortuneaux », Pouloumard

IV-I- Les séquences paysagères, analyse du parcours

Cette section de la Déviation Poids-Lourds, au sud-ouest de l'agglomération, sera à terme de l'urbanisation des zones AUI du P.L.U., une limite entre ville et campagne. Entre le grand virage au droit de la chapelle de Gournier (avec un garage concessionnaire), et le débouché du chemin de Pouloumard, se profile une grande ligne presque droite où la RN7 est légèrement dominante par rapport à la plaine agricole située à l'ouest (entre 1 et 2 mètres de dénivellé).

Les premiers bâtiments de la zone d'activités des Fortuneaux marquent déjà les perceptions vers l'Est. Plus au nord (dans le sens Avignon -> Valence), une succession de champs avec des haies de cyprès masquent en partie l'agglomération et les lotissements situés un peu en arrière. Les visées vers l'ouest (quartier des Grèzes) passent au-dessus des terres cultivées et des boisements qui bordent le canal latéral, pour atteindre les collines de l'Ardèche.

Les abords immédiats de la route sont assez souvent occupés par une végétation buissonnante, et quelques bosquets d'arbres sont présents en limite sud de la section vers l'ouest (nord du garage Peugeot), et en limite nord près du carrefour du chemin de Pouloumard. Il n'existe pas de plantations d'alignements le long de la DPL sur cette portion.

IV-II- Projet Urbain

Dans cette grande ligne droite, qui fait limite entre zone d'activités en rive est et espace agricole en rive ouest, quelques grandes orientations peuvent être avancées :

- respecter un recul minimum de 30 mètres par rapport à l'axe de la DPL (dans la continuité des bâtiments déjà projetés dans la zone des Fortuneaux ;
- pérenniser les quelques bosquets présents sur ce parcours (en rive ouest de la RN);
- permettre des « respirations » sur une portion qui peut apparaître comme monotone, en créant des couloirs de vue plantés sans construction en rive est (5 secteurs inconstructibles) ;
- recréer une bande d'espaces verts plantés accompagnés d'arbres de haute tige le long de la RN7 ;

La qualité de l'urbanisme et des paysages

Les organismes aménageurs des zones proche de la RN devront respecter un recul des bâtiments de :

- 30 mètres à partir de l'axe de la route, vers l'intérieur de l'agglomération,
- 30 mètres à partir de l'axe de la route, vers l'extérieur de l'agglomération, sur le site funéraire
- 100 mètres à partir de l'axe de la route, vers l'extérieur de l'agglomération (zone agricole)

De plus ils devront permettre la réalisation d'espaces verts sur une profondeur moyenne de 5 mètres depuis la limite d'emprise de la voie. Lors de l'élaboration des plans de masse des programmes, les espaces libres de construction, entre cette limite de 5 mètres et les façades des bâtiments, devront être affectés au stationnement, aux voiries internes et aux autres espaces verts. Les surfaces affectées à la circulation et au stationnement des véhicules seront limitées aux seules contraintes de stationnement afin de réduire leur impact visuel. Elles devront également être plantées d'arbustes et d'arbres de haute tige.

Les clôtures devront être réalisées en claire-voie, et ne comporter en aucun cas de murs bahuts. Elles seront constituées de grille à maille soudées et potelets métalliques. Leur hauteur absolue ne peut excéder 2 mètres. Elles doivent être doublées de plantations, ces plantations comprennent des arbres d'alignement qui suivent l'axe de la route, à raison d'un arbre tous les 10 mètres à proximité des carrefours, et un arbre tous les 20 mètres au delà. Toutefois, pour des raisons de discrétion et de sécurité, le site funéraire pourra bénéficier de murs maçonnés pleins culminant à 2 m. La hauteur totale de la clôture ne dépassant pas 2,5m.

L'ensemble des réseaux de desserte des constructions doit être réalisé en souterrain. Il est prévu 5 percées visuelles (voir planche) vers l'intérieur de la zone pour permettre des visées sur l'agglomération en arrière-plan. Ces percées peuvent éventuellement comporter des espaces de stationnement, mais ceux-ci devront comporter des arbres de haute tige afin de développer un aspect de « parc planté ». Des espaces devront être engazonnés, et des plantations arbustives et végétaux vivaces adaptés à la région permettront de rythmer les saisons.

Prescriptions architecturales:

<u>Les travaux de terrassement</u> seront compatibles avec le site et limités au strict nécessaire. L'ensemble des constructions doit présenter un caractère de diversité dans les volumes (mais d'homogénéité dans la longueur des façades sur voie) mais d'unité dans les matières et les couleurs. <u>Les matériaux</u> utilisés doivent être naturels, et toute juxtaposition de nombreux matériaux pour une seule construction est à proscrire. Dans le cas d'emploi de bardages, ceux-ci devront, sauf cas d'impossibilité technique, être posés horizontalement.

<u>Hauteurs</u> : les hauteurs, afin de permettre la découverte des arrière-plans ne doivent pas dépasser 15 mètres.

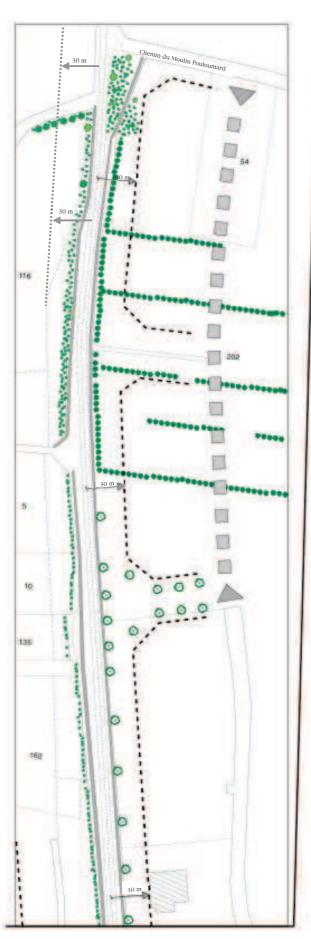
<u>Traitement des façades</u>: afin d'être en harmonie avec l'environnement du site des Fortuneaux, le nuancier des bâtiments aura pour base les tons dominants du paysage.

<u>Les couvertures</u> des bâtiments doivent être compatibles avec les perspectives sur l'agglomération située en arrière et doivent présenter une grande qualité de traitement.

Circulations et sécurité :

<u>Les carrefours et accès actuels</u>: Entre le carrefour de Gournier (Chapelle et garage automobile) et le débouché du chemin du Moulin de Pouloumard, il n'existe qu'un seul accès public direct sur la D.P.L. : le débouché du chemin de Fortuneau.

<u>Les aménagements proposés</u>: Sur ce secteur, **il n'est donc pas prévu de création de nouveau carrefour** aux zones d'activités des Fortuneaux qui bordent la RN à l'Est. L'ensemble de la desserte des zones UI et AUI se fera donc par l'intérieur de celles-ci, par une voie déjà amorcée sur la zone des Fortuneaux sud.



RN7 DPL Fortuneau - Projet Urbain

RN7 DPL Vers Valence





ETUDE DE PROJET URBAIN – AMENAGEMENT RIVE RN7 -Dossier de prise en compte de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (Loi Barnier)



Préambule

L'article 52 de la Loi Paysage, transcrit dans le Code de l'Urbanisme (article L.111-1-4), a instauré une mesure de non constructibilité des terrains immédiatement situés de part et d'autre des grandes infrastructures routières, de manière à ce qu'une étude préalable en définisse les modalités d'urbanisation dans le respect d'exigences qualitatives.

La commune de Montélimar est notamment concernée par cette mesure sur les espaces situés en marge de la RN7 [section NORD], espaces qui ont vocation à être affectés à une zone d'activités et de loisirs, la ZAC du Plateau.

Les terrains concernés par la servitude de recul ne peuvent devenir constructibles qu'en fonction d'une réflexion d'urbanisme globale, qui va préciser à la fois les contenus, les formes et les conditions paysagères de cette urbanisation, afin d'en assurer une qualité satisfaisante.

La présente étude dite « loi Barnier » a pour objectif de réduire la marge de recul, grevant la marge Est de la RN7, au droit de la ZAC du plateau dans le respect du formalisme légal.

Secteur d'étude et contexte

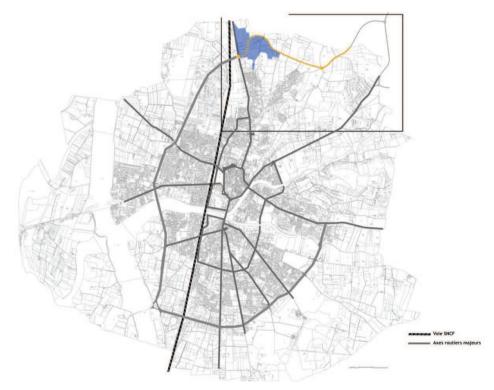
Le secteur d'étude se situe au nord de la Commune de Montélimar aux lieuxdits de : la Rochelle, Pierre Brune et Serre de Parc, à 3km du centre ville et en limite Nord du territoire communal.

Le secteur soumis à projet urbain concerne l'espace non urbanisé situé en marge de la RN7 sur son segment Nord. Il est intégré à la Zone d'Aménagement Concerté du Plateau créée par DCM le 20 décembre 2010.

La ZAC du Plateau profite d'une position géostratégique au sein de la commune :

- En entrée Nord de la Ville de Montélimar, sur la rive Est de la RN7
- Au contact de la RN7 DPL axe structurant majeur de Montélimar
- En frange sud de la future liaison entre la RN7 et le chemin des Clées (Première tranche du contournement Nord Est de Montélimar)

Zone périurbaine, cet espace se présente pour la Commune comme une opportunité exceptionnelle de créer un nouveau quartier de ville, sur un



espace peu urbanisé en lien direct avec le centre grâce aux infrastructures environnantes.

Secteur non urbanisé soumis à étude loi Barnier



CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC

1.1 Contexte urbain

Le secteur de projet s'inscrit dans le territoire communal à la rencontre des dominantes urbaine, agricole et naturelle, sur un territoire en devenir compte tenu de la réalisation de la liaison RN7 / chemin des Clées (travaux en cours).

L'aire d'étude se place sur le fuseau logique de développement futur de la Commune : le grand cône Nord-Est de Montélimar ; annoncé au PLU.

a. Environnement urbain:

Le périmètre d'étude est bordé :

- A l'ouest la zone d'activité Meyrol adjacente au tracé du contournement Ouest [zona UI du PLU].
- Au Sud, par une zone d'activité de moindre importance (concessionnaire automobile, musée du bonbon...)
- Plus au sud, par les quartiers d'habitation de la Gondole en zone UD au PLU
- Au nord par des massifs boisées et la limite communale Montélimar/Savasse

Ce secteur se caractérise aujourd'hui, par l'activité agricole qui y prend place, mais dont la mutation à moyen terme est attendue compte tenu de la réalisation de la première phase du contournement Nord Est de la Ville [qui est aujourd'hui dans une phase opérationnelle].





Sarl PERENNE 52 Rue Edmond Rostand 13006 Marseille – 04.91.57 ROCADE QUE

Le quartier est voué à accompagner d'une part les évolutions stratégiques induites par l'arrivée de la nouvelle infrastructure et d'autre part à faire évoluer des modes d'occupation des sols en créant un quartier multifonctionnel connecté à la ville.

b. Occupation bâtie

La zone d'étude se constitue, pour l'essentiel de grandes parcelles agricoles et de boisements divers : massifs et espaces de coteaux.

La trame bâtie est très fortement diffuse sur l'ensemble de l'emprise de la ZAC. Elle se limite à des bâtiments sporadiques [maisons isolées et hangars].

On dénombre 3 constructions habitées dans le périmètre de la ZAC, une en rive de la Rn7, et deux en marge de la future liaison RN7/Chemin des Clées. Une autre construction est à l'état d'abandon.

Concernant les équipements publics, la zone en est dépourvue.

c. Réseaux urbains

Le site d'étude est traversé par des réseaux d'irrigation ainsi que trois lignes électriques aériennes haute tension. Des réseaux d'Alimentation en Eau Potable, gaz, téléphone, électricité se rencontrent au droit des voies riveraines : RN 7, chemin de la Rochelle (RD865), chemin de Pierre Brune à la Rochelle, chemin de Fontjarus et Pierre Brune. Les réseaux d'eaux usées arrivent en limite du périmètre de ZAC au droit de la RN7 et du Chemin de la Rochelle. Il n'existe aucun réseau d'eaux pluviales à proximité de la zone de projet.

1.3 Accessibilité

a. Accessibilité générale

Diverses échelles de desserte routière sont disponibles en l'état : la desserte locale, et intercommunale par le réseau routier et la desserte interurbaine rendue possible par la proximité de l'autoroute A7 [au nord du secteur d'étude]. La densité du réseau viaire environnant se présente comme un avantage en termes de facilité d'accès et de desserte.

Les axes en limite de site permettent d'ores et déjà des accès pratiques depuis de multiples endroits:

- Le centre-ville de Montélimar par la route de Valence RD540a
- Les communes limitrophes Nord dont Savasse par la RN7
- Les communes ardéchoises dont le Teil via le contournement Ouest [RN7 DPL]
- Le Sud de la commune via la RN7 DPL et/ ou le Rd540a
- Valence depuis l'A7 dont une entrée est située à environ 10km du périmètre d'étude.

Enfin la réalisation de la première tranche du contournement de la Ville va permettre une desserte facilitée depuis les zones et communes au Nord et à l' Est de Montélimar.

b. Desserte en TC et autres modes de déplacements

Les alternatives à l'automobile sont aujourd'hui disponibles à l'échelle communale et intercommunale :

Deux lignes communales de bus se rencontre à proximité de l'aire d'étude : la ligne 2 La Rochelle/Les clées – Montlouis/Chabrillan et la ligne 3 Le Meyrol-Coquelicots

Plusieurs lignes départementales de bus dites lignes « ruban jaunes » empruntent la RN7.

Concernant les déplacements cycles, il n'existe pas, à ce jour, de pistes ou bandes cyclables sur les voies de l'aire d'étude. Il est néanmoins important de préciser que le projet de liaison routière RN7 / chemin des clées, principal axe de desserte de la ZAC du Plateau, comprend la mise en œuvre de sur-largeurs cyclables.

c. Trame viaire interne

En ce qui concerne le maillage viaire interne, il est très peu développé à l'échelle de la ZAC et se constitue du chemin de la Rochelle [RD865] et d'un ensemble de chemins communaux et ruraux supportant un faible trafic : chemin de Fontjarus, chemin de pierre Brune.

En ce qui concerne l'espace en rive de la RN7, le maillage interne est quasi inexistant.

1.4 Environnement naturel

Les terrains situés à l'intérieur du périmètre concerné par le projet d'aménagement présentent un couvert végétal constitué de cultures, boisements, haies arbustives.

A l'exception de l'espace en coteau, espaces naturels au couvert végétal important, la plupart des terrains est occupée par l'activité agricole (la principale exploitation a fait l'objet d'un protocole d'indemnisation pour cessation de culture sur ces terrains).

La faune ne présente aucun aspect remarquable, se limitant à une présence banale d'oiseaux, de rongeurs et d'insectes.(cf étude d'impact de la ZAC du Plateau).

Le site ne fait l'objet d'aucun classement de zone de protection naturaliste particulière.

1.5 Approche paysagère

a. Topographie et relief

L'aire d'étude appartient au plateau du Bois de Laud et est composée de deux secteurs, « grand plateau haut Est » et « petit plateau bas Ouest », séparés par une zone de rupture de pente (coteaux).

Le terrain naturel assiette de l'opération, se caractérise par une configuration en pente le long de la RN7 avec une déclivité Sud/Nord assez prononcée mais régulière, les côtes Ngf varient entre +82 et +92 NGF.

Pour le secteur de la Rochelle la topographie du site se caractérise par la présence d'un plateau à faible déclivité, avec la présence de quelques accidents topographiques mineurs (point bas naturel) pouvant être exploité dans le projet d'aménagement.

La topographie n'est, par conséquence, pas un frein à l'aménagement du secteur. Le projet d'aménagement pourra se jouer des déclivités en rive de la RN7. Les mouvements de terrains générés par l'aménagement de la ZAC du Plateau pourront être matière de projet : talus/écran, socle minéral, mise en valeur des constructions futures,...

b. Qualité paysagère

Le secteur d'étude profite d'une grande visibilité depuis les axes structurants le bordant : la RN7 ouest, la RN7 Nord et la RD 540a.

Une fois au cœur du site, le tapis végétal et agricole domine.

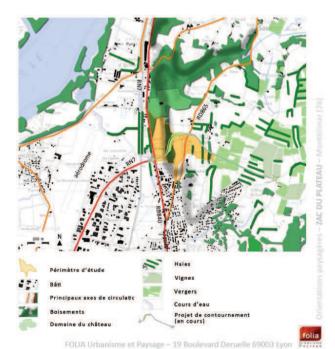
Trois unités paysagères se distinguent au sein de l'aire d'étude :

- l'entrée Nord de la ville de Montélimar (objet du présent dossier)
- les rebords du plateau de Narbonne,
- le plateau de Narbonne ou de Bois de Laud.

L'entrée Nord de Montélimar constitue une unité paysagère périurbaine fortement anthropisée. Les perceptions visuelles y sont éclectiques : espaces non urbanisés, cultures, zone commerciale...

Les rebords boisés du plateau de Narbonne limitent l'agglomération; ils constituent les principaux repères visuels proches de Montélimar. Le plateau agricole représente l'unité paysagère la mieux représentée dans l'aire d'étude en terme de surface. Elle comporte de grandes parcelles de prairies et cultures maillées par des haies en périphérie des zones urbaines qui commencent à monter sur le plateau sous la forme de lotissements.

La structure paysagère est analysée et détaillée dans l'étude réalisée par Folia « Orientations paysagères ZAC du Plateau » réalisée en août 2013. (Annexe au rapport de présentation : Etudes paysagères Nord-Est).















de

Entrée de ville Nord.

Le fuseau d'entrée Nord dans la ville de Montélimar, est le seul axe pénétrant Nord-Sud. Axe historique, la route de Valence présente des dysfonctionnements notables dans sa qualité d'entrée de ville : faible attractivité, manque de dynamisme.

Une requalification récente de la RD540a sur son segment Nord a permis une valorisation paysagère du fuseau d'entrée Nord, cependant, cette artère n'apparaît plus attractive. A l'exception d'une petite zone commerciale constituée d'une moyenne surface, du musée du bonbon et d'un concessionnaire auto, rares sont les activités et commerces encore en activité, l'axe est deserté. Ceci s'explique par l'émergence de nouvelles pratiques spatiales liées à la Rocade Ouest, mais aussi à la prédominance de la zone commerciale Sud. Plus faciles d'accès, mieux desservies, possédant des grandes capacités d'accueil et de stationnements les structures commerciales des portes de Provences ont boulversées les habitudes de consommation des montiliens centralisant l'essentiel de l'offre et mettant en périls des secteurs possédant moins de commodités dont l'axe d'entrée de ville Nord est l'exemple le plus significatif.

Les futurs projets d'aménagement devront tenir compte de cette problématique et proposer une programmation capable de valoriser l'entrée de ville.

1.6 Contexte réglementaire

a. Vocation des zones au Plan Local d'Urbanisme

Le périmètre d'étude se situe dans une poche de zonage spécifiquement crée pour la ZAC du Plateau, la Zone AUIp. Il s'agit d'une zone dédiée au développement économique à dominante commerciale et de loisirs.

Pour tenir compte des singularités des deux espaces de projet de la ZAC un secteur AUIp1 a été délimité à l'est de la RN7 en zone basse de la ZAC.

b. Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique s'appliquant à la zone d'étude sont les suivantes :

Monuments historiques (AC1): servitudes de protection des monuments historiques inscrits ou classés

- le château de Serre de Parc, situé sur la commune voisine de Savasse, mais dont le périmètre de 500 m déborde sur Montélimar (M.I. le 31/07/1989).

Voies ferrées (T1): servitudes relatives aux chemins de fer - ligne Paris/Marseille.

Electricité (14): servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques,

Servitude aéronautique de dégagement de l'aérodrome Ancône T5

Localisation : la totalité du périmètre de la ZAC

c. Autres contraintes réglementaires :

Le périmètre de la ZAC est inscrit pour partie dans une zone de saisine Archéologique identifiée au PLU de la Commune sur le secteur de la Rochelle.

1.7 Les nuisances

a. Qualité de l'air

Le domaine d'étude ne comprend aucune station de surveillance permanente de la qualité de l'air. Il ne se trouve dans le voisinage d'aucune source de pollution atmosphérique industrielle importante. Il est en revanche notamment exposé aux rejets atmosphériques liés à la circulation automobile de la RN 7. Au droit du plateau de Narbonne compte tenu d'un trafic routier assez faible, on peut considérer que la qualité de l'air est bonne. Elle aura tendance à se dégrader à proximité de la RN 7, le trafic étant plus soutenu.

b. environnement sonore

La RN 7 est classée par arrêté préfectoral en tant qu'axe bruyant de type 2 ce qui correspond à une largeur de secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de la voie, dans laquelle s'applique la réglementation relative au bruit.

Une autre infrastructure classée se situe à proximité directe du site : la ligne de chemin de fer, classée catégorie 1 (bande de 300m de part et d'autre de l'axe ferrée affectée par le bruit).

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet de ZAC Nord. Quatre mesures de bruit (deux mesures de 24 h et deux prélèvements de 30 minutes) ainsi qu'une modélisation ont permis de caractériser la situation acoustique de l'état initial. L'étude conclue ainsi généralement à une zone d'ambiance sonore préexistante modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 - c'est-à-dire que les niveaux sonores sont inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit - sauf pour les habitations les plus proches de la RN 7 où ces niveaux sont dépassés. C'est notamment le cas pour une habitation du plateau bas du projet, située en bordure de la RN 7, qui connaît actuellement un niveau sonore de jour estimé entre 65 et 70 dB(A) et un niveau sonore de nuit estimé entre 60 et 65 dB(A).

CHAPITRE 2. Projet Loi Barnier – en limite Est de la RN7

La RN7 se présente comme la voie de limitation Ouest de la ZAC du Plateau.

L'aménagement de sa rive Est constituera une vitrine urbaine à soigner du fait de sa visibilité depuis les infrastructures routières voisines et de son positionnement en entrée de ville Nord.

Ce chapitre a pour objet de présenter les enjeux de l'urbanisation en marge de la RN7 et de définir les moyens à mettre en œuvre pour satisfaire aux exigences du Code afin de réduire la marge de recul actuellement imposé sur le secteur.

Introduction: Rappel des enjeux et objectifs de la ZAC du Plateau / philosophie du projet urbain

Extrait du dossier de création de la ZAC du Plateau – juillet 2010

La Zone d'Aménagement Concerté du Plateau Nord s'inscrit dans l'action de développement territorial de Montélimar sous deux aspects.

Située au Nord de la Commune, au lieu dit (de la Rochelle), la zone est directement liée à la réalisation du contournement Nord Est de la Ville (liaison RN7 RD6 centre hospitalier de Montélimar – section RN7 chemin des clées). Par sa nature même, cet ouvrage est destiné à desservir et désenclaver les espaces les plus septentrionaux du territoire communal pour les rendre accessibles facilement et rapidement.

La collectivité souhaite maîtriser parfaitement le devenir des fonciers concernés dont l'arrivée de la nouvelle infrastructure va naturellement faire muter l'usage et la destination. Considérant ce site comme hautement stratégique et particulièrement sensible sur le plan urbain, la Ville entreprend une démarche qui vise à faire coïncider la réalisation d'une infrastructure déterminante en terme d'équipement du territoire et sa volonté d'anticiper les besoins concernant les services aux habitants et l'accueil des activités économiques.

En tant que déclencheur d'une nouvelle dynamique urbaine de l'ensemble du secteur Nord Est de Montélimar, la ZAC du Plateau devra être conçue comme une opération ouverte sur la ville et non comme un objet urbain fermé sur lui-même.

L'hypothèse préférentielle dans la mise en œuvre de la ZAC du plateau sera : la génération d'un quartier nouveau de forme urbaine rassemblée et innovante. Le modèle urbain proposé privilégiera les déplacements piétons au sein de chaque plateau afin de permettre des liaisons piétonnes et de proposer un cadre paysager de haute qualité.

La philosophie générale qui préside à l'aménagement global du secteur conduit à travailler spécifiquement la marge aménageable de la RN7 de manière à relever les enjeux suivants :

- l'aménagement de la rive
- l'organisation d'un quartier en entrée de ville vecteur de dynamisme
- la constitution de façades de qualité
- une insertion paysagère de qualité.

2.1 COMPOSITION DU PROJET URBAIN

Afin de répondre aux objectifs de développement qu'elle s'est fixée, la collectivité décline des principes d'organisation spatiale pour assurer le confort et la sécurité des usagers, la qualité urbanistique et paysagère et la mise en valeur d'une vitrine urbaine.

a. Principes d'aménagement

L'idée première et fondatrice de la ZAC du plateau est la création d'un quartier nouveau qui enclenchera le développement du secteur Nord Est de la Ville, en opposition avec une zone monofonctionnelle dédiée. En tant que telle, l'opération sera exemplaire à tous les égards et particulièrement sur :

- <u>l'expression urbaine, un quartier ouvert sur la ville</u>: Les espaces publics prévus dans le cadre de la ZAC seront conçus comme des espaces partagés avec la ville (espaces ouverts et accessibles à tous).
- <u>L'expression architecturale</u>, un quartier moderne et innovant. L'identité urbaine et architecturale de la ZAC visera une parfaite intégration paysagère, mais également une écriture architecturale exigeante et valorisante. La forme urbaine sera regroupée. Les identités commerciales devront s'effacer au profit d'une écriture architecturale qualitativement homogène, applicable à l'ensemble du secteur. Les bâtiments devront retranscrire la mixité fonctionnelle de la ZAC. Le seul déploiement au sol avec une juxtaposition des programmes est à bannir.
- <u>L'exigence environnementale</u>: une démarche de très haute qualité environnementale. Au sein de la ZAC tous les dispositifs d'économie d'énergie seront envisagés exploitant les potentialités en présence : hydrologie, géothermie, solaire (passif et actif)...

Le projet de la ZAC du Plateau tirera profit des qualités intrinsèques du site dans lequel il prend place à savoir :

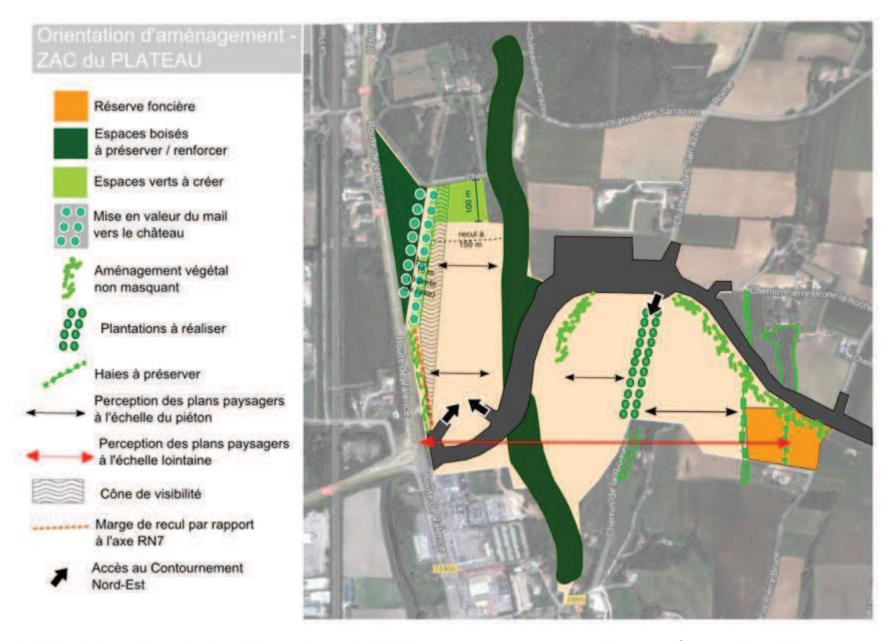
Son positionnement géostratégique en entrée de ville Nord

Les facilités de desserte par des axes structurants majeurs d'échelle communale (existants et futurs)

Les qualités paysagères

L'exploitation des caractéristiques topographiques du site et les lisibilités induites.

Le projet de ZAC sans figer le projet urbain à venir, s'appuiera sur les principes exprimés dans l'orientation d'aménagement de secteur qui lui est dédiée au plan local d'urbanisme.



2.2 Qualité des paysages

Le secteur est porteur d'une qualité paysagère intrinsèque, résidant dans les visibilités du paysage lointain vers les monts ardéchois et dans la qualité du couvert végétal en présence avec des éléments paysagers structurants et qualifiants. Cette qualité implique une grande exigence dans la conception d'aménagement.

Le projet d'aménagement de la ZAC s'engage dans une démarche de développement durable qui fixe une ligne de conduite qui se traduit par un ensemble de mesures :

- 1 - le parti pris doit **respecter la topographie du site**. Malgré une topographie par endroit difficile notamment sur la zone basse, les futurs projets devront travailler les mouvements de terrain mesurés. Les projets à venir, ne devront en aucun cas se présenter en rupture avec son site mais s'implanter en parfaite intelligence avec la topographie existante.

Les mouvements de terrains seront limités et ne généreront pas des ouvrages de soutènement supérieurs à 1.5m de haut dans la limite de 2 ouvrages consécutifs maximum.

Dans tous les cas les mouvements de terrains devront être justifiés et en rapport avec les aménagements et les constructions projetées.

Les ouvrages de soutènements bénéficieront d'un traitement architectural et/ou paysager.

Pour les murs développés, outre les sujétions techniques assurant la pérennité de l'ouvrage, les matériaux choisis devront être en harmonie avec les bâtiments implantés.

- 2 - **prendre en compte le « parcours de l'eau ».** La gestion des eaux [de pluie et de ruissellement] devra être étudiée pour compenser les bouleversements provoqués par les aménagements.

- 3 - **Conserver la mémoire du lieu.** Le site conservera les traces de son passé, les éléments tangibles du patrimoine et de la mémoire du lieu seront conservés : espaces boisés du coteau, et trace des anciennes carrières...

Des traces de l'ancienne voie d'accès au château sont toujours perceptibles sur le site. Bien que l'usage du chemin ait été abandonné, son existence demeure et pourrait participer de nouveau à l'identité du site classé. C'est pourquoi un soin particulier devra être porté à la conservation de la mémoire du lieu, à travers des aménagements mettant en scène cet espace, révélant son usage passé et participant à la valorisation du monument.

Cet aménagement prendra part à la composition de l'espace en front de RN7.

- 4 - privilégier le maintien des espaces verts significatifs pour ne pas dénaturer le site et son environnement.

Un ensemble d'espaces verts sera créé et décliné sous diverses formes. Le but affiché est de trouver le juste équilibre entre la densification inhérente à l'urbanisation du secteur tout en créant une zone urbaine de qualité où les utilisateurs de l'espace profiteront d'un cadre paysager qui leur est destiné.

Les espaces verts tiendront plusieurs rôles, tantôt respiration urbaine, tantôt structuration végétale, filtre sonore ou encore maille verte structurante.

A ce titre, le règlement du PLU fixe un niveau d'exigence.

L'article AUIp stipule en son article 13 :

Les aires traitées en espaces verts doivent correspondre à une superficie au moins égale à **10** % de la surface totale du terrain (hors espaces circulables), elles pourront être mutualisées dans le cadre de l'opération d'ensemble. Elles doivent être végétalisées en utilisant des essences locales, et doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige par 100 m² d'espace vert de terrain. Les façades de terrains affectés à des dépôts doivent être plantées de haies vives.

Concernant spécifiquement le traitement paysager en rive de la RN7 section Nord:

Le linéaire de la Rn7 offre à la vue un paysage hétéroclite : tour à tour agricole puis routier avec la jonction avec la RN7 DPL pour dévoiler un paysage urbain de qualités inégales le long de la RD540a (zone commerciale, musée du bonbon, zone de logement, commerces délaissés).

Le paysage sera remanié et structuré sur les abords immédiats de la RN7 pour offrir une perception qui fasse





Mettre en scène l'ancienne voie d'accès au château

écho au parti paysager retenu: façade urbaine animée, mixité, aménagement fonctionnel, intégration topographique.

L'espace de recul des constructions en marge de la RN7 donnera lieu à un aménagement végétal non masquant offrant des perspectives sur le site comme le stipule le règlement de zone.

2.3 LA QUALITE URBANISTIQUE

La question de l'insertion du projet urbain dans son contexte sera abordée avec une certaine liberté, sans imitation des zones urbanisées limitrophes composant un paysage urbain assez peu dynamique.

Le parti d'aménagement ne visera pas un mimétisme typologique, pour s'orienter vers une écriture urbanistique plus audacieuse et exigeante et une identité visuelle spécifique. L'enjeu premier réside dans la réussite d'une entrée de ville qualitative et dans la création d'une accroche visuelle forte apte à promouvoir la nouvelle zone d'activité créée [dans son ensemble].

Le règlement du PLU mis en place pour le secteur ne rompt pas des usages observés aujourd'hui sur le territoire Montilien. L'innovation majeure est l'introduction d'une plus grande mixité d'usage imbriquant activités économiques à dominante commerciale, équipements d'intérêt collectif, et hébergements hôteliers.

L'enjeu premier du parti d'aménagement du site réside dans la mise en scène d'un nouveau quartier de ville par le biais d'aménagement paysagers variés : frange urbaine végétalisée, ensemble d'espaces verts crées pouvant accueillir des systèmes de rétention plein air, création de cheminements piétons plantés.

La qualité urbanistique de l'entrée de ville nord sera assurée par une différenciation des traitements suivant l'axe transversale Ouest/Est

1/En premier plan, les abords de la RN7 recevront par un traitement paysager de qualité suivant en 2 segments différenciés :

- Du rond point à l'ancien chemin d'accès au château un traitement paysager poreux ménageant des perméabilités visuelles sur le projet sera mis en œuvre.
- Sur le segment nord les massifs préexistants sont conservés comme écrin végétal de l'opération. Ils seront renforcés par la création d'espaces verts mettant en scène ces abords boisés et préserver ainsi la lecture la lecture de l'histoire du lieu. Un cône de visibilité sera préservé pour renforcer la lisibilité de ces espaces.

2/ <u>L'espace central</u> sera dédié au développement du programme constructif que la Commune souhaite « rassemblé ». Sur cet espace, la simple juxtaposition de « boites » (sans trame d'ensemble) est proscrite au profit d'une composition d'ensemble intégrant la notion de cœur (s) d'opération.

De manière générale, l'organisation bâtie répondra aux principes suivants :

- Les principes d'aménagement « espaçovores » sont exclus.
- Le parti d'aménagement proposera préférentiellement des implantations bâties regroupées.
- Les bâtiments à étages seront privilégiés lorsque les programmations le permettent.

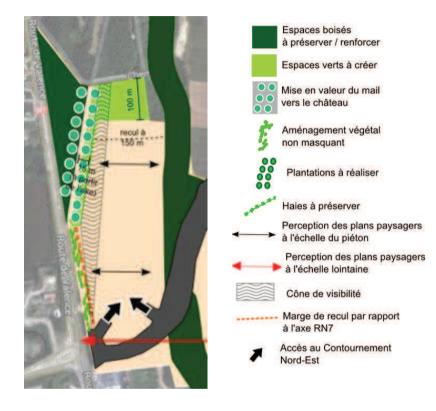
3/ Enfin, la préservation et la valorisation de l'espace naturel de coteaux permettra de conserver en arrière plan un espace végétal qui mettra en valeur le projet.

L'effet recherché est de générer une façade urbaine dynamique et valorisante en entrée Nord de Montélimar en jouant sur l'épaisseur de l'espace de projet et les profondeurs de champ.

Dans le but de maîtriser l'écriture urbaine du projet, les implantations des constructions seront réglementées. Ainsi le long de la RN7, une marge de recul minimum est fixée à 30m par rapport à l'axe de la voie.

En outre des limitations de hauteur sont instaurées afin de créer un crénelage intéressant. Sur le secteur bas la hauteur maximale autorisée sera de 20 mètres à l'acrotère, permettant de conserver une vue sur le coteau.

Perception des coteaux : Réalisation FOLIA, octobre 2013





Les ouvrages techniques et notamment les bassins de rétention seront dans la mesure du possible plantés et participeront au traitement paysager d'ensemble. Système privilégié : ouvrage de rétention drainant et boccagés n'excédant pas 2m de profondeur.

Le stationnement sous forme de nappes dissociées, démultipliées est exclu. La mutualisation des stationnements est souhaitée (cf. OAP de secteur ZAC du Plateau) et facilitée par l'allègement des exigences du règlement sur ce secteur par rapport aux autres zones d'activités, et par l'introduction d'une disposition permettant de mutualiser sur l'ensemble de l'opération les stationnements imposés.

2.4 DESSERTE ET SECURITE

La desserte de l'ensemble de la ZAC du Plateau sera assuré par la voie de liaison nord-est (VLNE). L'ouvrage a été conçu et dimensionné pour assurer la bonne desserte de la ZAC et accueillir les augmentations de trafic induits.

A l'échelle de la ZAC, la rupture topographique opérée par l'espace de coteaux, et la scission de l'espace global de la ZAC par la liaison routière RN7 / Chermin des Clées ne permet pas d'envisager une trame viaire commune, ni un axe de composition mutuel.

Les deux espaces de projet possèderont donc des accès dissociés et leur propre trame viaire interne. Le liaisonnement physique pourra être assuré par un cheminement piéton dédié reliant les plateaux avec un système de franchissement de type passerelle piétonne au dessus du fuseau de Liaison Nord Est.

Les accès à l'opération ont été étudiés dans le cadre des études techniques de la VLNE.

Les points d'accès pour la desservir ont été déterminés pour minimiser les contraintes sur les axes (files de retenues, autocroisements, croisements de flux). Aussi les modalités de dessertes seront maximales et toutes les possibilités exploitées afin de soulager le plus rapidement possible le giratoire d'entrée de ville.

Concernant la RN7, il n'est pas programmé d'entrée/sortie nouvelle sur le linéaire nord (au delà de la jonction RN7 DPL). La configuration actuelle de la RN7 ne sera donc pas altérée par le projet d'aménagement (gabarit de voie inchangé). Les nouveaux accès directs depuis la RN7 ne sont pas envisagés.

Le rond point de jonction RN7/ RD540a/nouvelle liaison RN7 Chemin des Clées programmé dans le projet routier permettra d'améliorer et de sécuriser ce carrefour stratégique. Les aménagements de voirie viseront la fluidité des flux. Les augmentations de trafic induites par l'urbanisation du secteur n'impacteront pas le fonctionnement routier global du secteur y compris en période de pic de fréquentation : les gabarits prévus de l'ensemble des ouvrages permettent de maintenir une circulation fluide.

Si la création de perméabilités viaires depuis la RN7 vers la ZAC n'est pas envisageable à ce jour, les accès piétons notamment pour les visiteurs utilisant les transports en communs [ligne ruban jaune] pourront s'effectuer depuis la rive Est de la RN7.

La ville de Montélimar envisage que la ZAC accueille un parking relais en son secteur Nord. Cet équipement public nouveau permettra de favoriser les modes de transports collectifs et/ou alternatifs.

2.5 NUISANCES

La prise en compte des nuisances se fera à deux niveaux.

a. Nuisances sonores

Les nuisances sonores induites par les infrastructures voisines conduiront à mettre en place un ensemble de mesures visant la protection des usagers et des riverains. Il est important de rappeler que la ZAC du Plateau, ne comprend pas dans sa programmation logement stricto sensus, les seuls éléments programmatiques faisant l'objet de préconisations techniques d'isolation phonique étant l'ensemble hôtelier envisagé.

Dans le respect des dispositions réglementaires, les établissements hôteliers devront se conformer à l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels qui fixe le niveau d'isolement acoustique requis. Ces dispositions seront inscrites au cahier des charges de cession de terrains de la ZAC.

Concernant spécifiquement la RN7, la réduction des nuisances sonores passera également par la mise en place d'une marge de recul minimum qui est fixée à 30m/axe minimum de la RN7 pour les activités. Le talus végétalisé en marge de la RN7 (extrémité nord) sera conservé permettant ainsi une protection phonique naturelle. Malgré l'absence de dispositions réglementaires spécifiques imposant un isolement de façade minimal à respecter, les bureaux sur la ZAC du Plateau seront protégés par :

- la préservation et le renforcement des boisements existants, au nord, en marge de la RN7, accompagnés par le boisement du mail d'entrée du Château de Serre du Parc :
- la préservation d'un cône visibilité vers les abords du Château de Serre du Parc impliquant, de fait, une certaine marge de recul où aucune construction ne pourra être édifiée, assurant ainsi la protection des futures constructions sur la ZAC du Plateau.

b. Qualité de l'air

Le site n'accueillera pas d'activité source de nuisances, notamment industrielle.

L'augmentation du trafic sera maitrisée par les modifications de voirie prévue au projet et notamment le projet de liaison RN7/chemin des Clées, crée dans un gabarit suffisant pour supporter le trafic inhérent au fonctionnement de la ZAC. [Cf. Etude ASCODE de septembre 2010]

La volonté de ne pas compromettre la qualité de l'air, sera marquée également par un ensemble de mesures :

- Mise en place de dispositifs de gestion des flux au droit des entrées/sorties générées sur site
- Mutualisation du stationnement
- Urbanisation raisonnable
- Mesures en faveur des transports en communs et des modes de déplacement doux (parking relais, voies cyclables).

Pour ne pas hypothéquer la qualité de l'air (indiquée en phase diagnostic) des respirations végétales seront conservées et valorisées. Ces respirations prendront des formes diverses: parc, massifs végétaux, espaces verts de liaisonnement, dans une proportion suffisante, à l'échelle de l'opération.

2.6 CREER LES CONDITIONS DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

La qualité architecturale sera assurée d'une part par le respect des contraintes réglementaires du PLU (règlement, OAP) et d'autre part, par les dispositions contractuelles liées au mode opératoire retenu qu'est la Zone d'Aménagement Concerté.

L'écriture architecturale se voudra d'une grande cohérence sur l'ensemble de la ZAC, rompant avec un urbanisme commerciale traditionnel pour tendre vers une plus grande exigence de conception et de mise en œuvre : rationalisation de l'espace consommé, composition regroupée. Le respect de cette démarche sera assuré par la rédaction d'un cahier des charges de cession des terrains exprimant le niveau d'exigence requis.

La notion d'opération d'ensemble, au cœur du processus de ZAC, répond à la notion d'unité de projet et de mixité fonctionnelle, y compris dans la conception des bâtiments et leur interaction. Ce type de procédure permet à la collectivité de doubler son contrôle d'urbanisme d'une appréciation des projets (le cas échéant d'aménagement puis de construction) d'ordre contractuel.

Les principes architecturaux retenus pour la ZAC du plateau sont les suivants :

Principes d'implantation du bâti:

De manière générale, les bâtis respecteront la topographie des sites, les mouvements de terrains seront limités.

Les bâtiments seront rassemblés voire liaisonnés par des dispositifs architecturaux et participeront à un plan de composition d'ensemble.

Principes de façade urbaine:

Les bâtiments à implanter bénéficieront d'un traitement homogène et hiérarchisé : soubassement, corps de bâtiment, couronnement. Aucune façade ne sera délaissée.

Les linéaires de façades visibles depuis les axes passant comme en cœur d'opération bénéficieront de dispositifs architecturaux en assurant rythme et composition. Les plantations et les principes de perception visuelle de la structure végétale du site, prévus à l'orientation d'aménagement, participeront à la composition d'ensemble.

Hauteur du bâti:

En rive de la RN7, s'agissant d'une des zones d'accroche visuelles du projet d'ensemble, un secteur AUIp1 est créé permettant d'exploiter les spécificités du site : les hauteurs bâties autorisées sont limitées à 20 mètres (pour conserver la perception du coteau), et la génération d'un élément architectural y sera autorisée sous réserve d'être intégré au projet d'ensemble dans la limite de 25m. Sur le plateau haut, la hauteur est plus réduite, limitée à 15 mètres, afin que le bâti ne soit pas prédominant dans le grand paysage.



Orientations Paysagères ZAC du Plateau, FOLIA, Août 2013

Afin de tenir compte de la topographie du site (inclinaison Sud Nord) et dans le but de conserver les éventuelles visibilités sur le site du château de Serre de Parc, des règles particulières de recul sont fixées par rapport à la limite nord de la ZAC (recul de 150 mètres pour les constructions et cône de visibilité) et sont explicitées dans l'orientation d'aménagement de secteur.

Les perspectives sur le château et son jardin seront conservées lorsqu'elles existent.