

Tournon sur Rhône

Plan Local d'Urbanisme Rapport de Présentation 1-e - Etude Loi Barnier



PLU approuvé le 28 mars 2018
Vu pour être annexé à la délibération

Le Maire
Frédéric Sausset

Etude au titre de la loi Barnier

La présente étude permettra de définir un parti d'aménagement cohérent et global qui est retranscrit dans le plan local d'urbanisme

Extrait de l'Article L111-6 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.

Depuis le vote de la loi Barnier (n° 95-101 du 2 février 1995) relative au renforcement de la protection de l'environnement, avec l'Amendement Dupont et l'adoption de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, les collectivités qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville (dans les espaces non urbanisés, aux abords des autoroutes et grandes routes) doivent obligatoirement mener, au préalable, une étude dite « d'entrée de ville ».

Cette étude a pour objectifs :

- d'engager une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement du ou des secteurs concernés
- et de définir, à partir de cette réflexion, un parti d'aménagement et des dispositions à intégrer dans leurs documents d'urbanisme, justifiant la levée de l'inconstructibilité aux abords des infrastructures visées.

Elle ne s'applique pas :

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

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

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

Le contexte

Le site à urbaniser correspond à l'extension du secteur dit de « Champagne ».

La ville de Tournon sur Rhône est considérée comme un pôle urbain majeur dans le Grand Rovaltain, notamment par son poids en termes d'emplois et d'équipements commerciaux.

Le SCOT a identifié la commune comme tel et permet de continuer à contribuer au développement de l'aire Tain/Tournon, en encourageant le renforcement de l'attractivité économique du territoire dans sa dynamique positive.

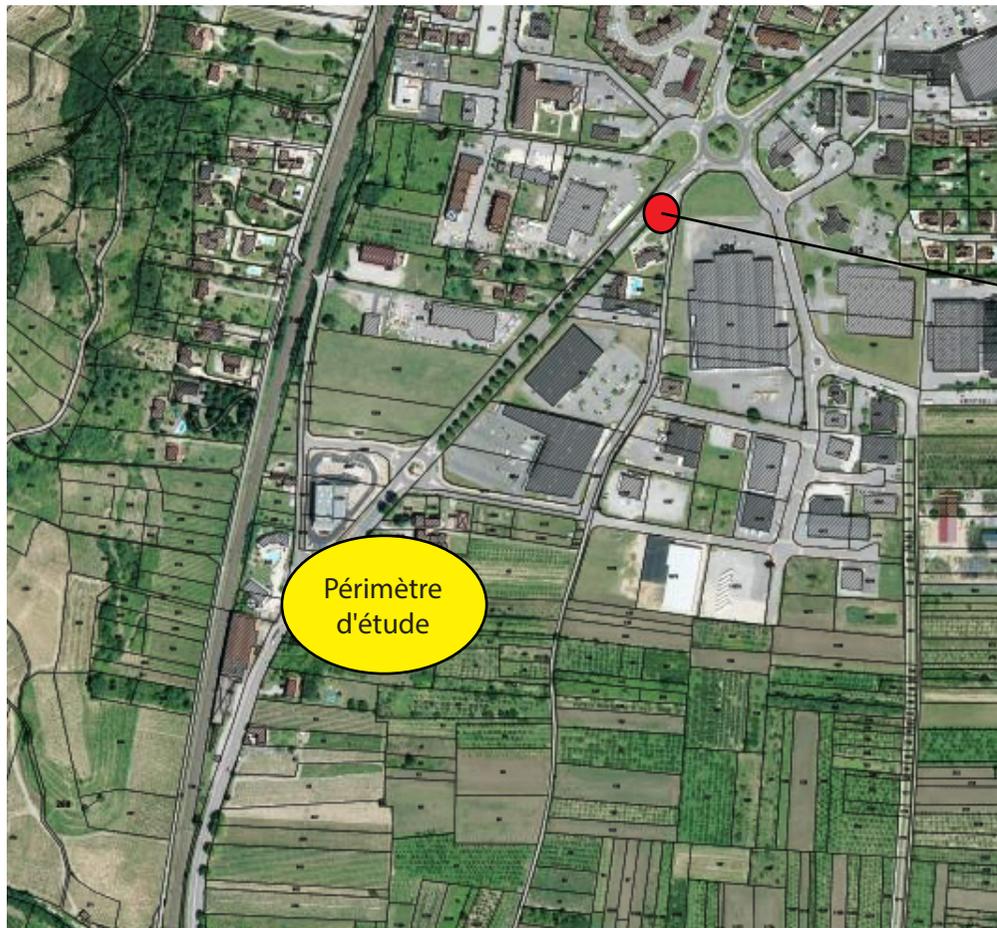
La commune souhaite encourager une complémentarité de l'offre économique à l'échelle du grand territoire et veiller à conserver de bonnes conditions de maintien et de développement des activités sur le territoire. Elle prévoit la possibilité de relocalisation ou de redéploiement d'activités existantes et des potentialités foncières d'accueil d'activités sur le territoire, sur des emprises importantes selon les besoins.

Ce secteur s'inscrit dans le prolongement de la zone « Champagne » dont la vocation est très mixte, avec tout de même une dominante commerciale le long de la RD86.

Ce secteur est depuis peu de temps bordé au Sud par un barreau routier, la "voie sud", qui dessert la zone économique des Îles Feray. A dominante agricole, il n'est cependant pas concerné par la zone AOC "Saint-Joseph".

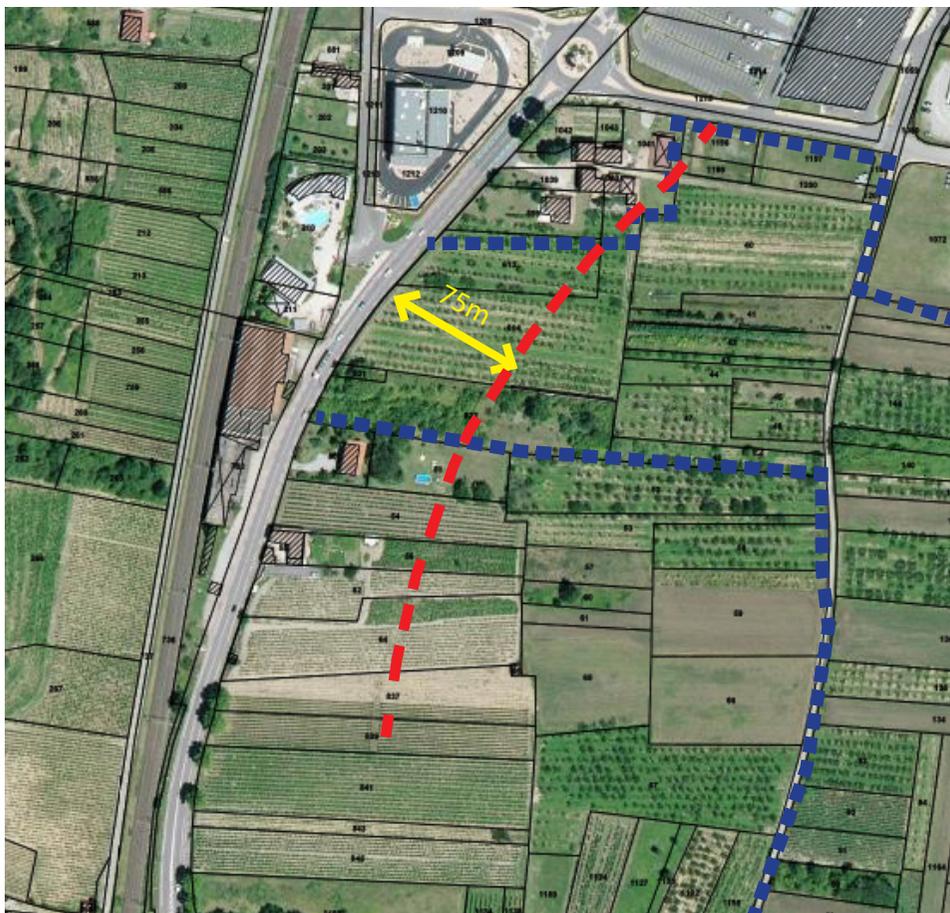


Localisation du panneau d'entrée d'agglomération



Le panneau d'entrée de ville de Tournon-sur-Rhône est situé à près de 400m du lieu d'étude.

Quel est le secteur concerné à Tournon sur Rhône ?



Il s'agit de l'entrée de ville Sud, le long de la RD 86, dans le secteur face à l'ancienne coopérative fruitière

Extrait du plan de zonage et partie concernée par la dérogation au titre de la loi Barnier



la bande de la zone AUi de 75m à partir de la RD86 est réputée inconstructible, sauf si des recommandations spéciales sont apportées et que l'urbanisation de la zone est justifiée.

La justification de l'inscription de ce secteur

Les quatre zones d'activités communales apportent une contribution importante à la dynamique économique de Tournon-sur-Rhône. Elles apportent également une contribution significative à la vie économique intercommunale.

Cependant, le foncier résiduel des zones existantes est faible : les terrains équipés, disponibles pour de nouvelles implantations se font rares. Par conséquent, le développement économique doit être absorbé par de nouveaux espaces.

Le secteur d'étude de Champagne, situé dans le prolongement de la zone d'activité existante de Champagne, représente à ce titre un espace de développement privilégié. Ce secteur dispose des disponibilités foncières nécessaires pour répondre à la demande en foncier d'activités dans une zone idéalement située à proximité directe d'infrastructures majeures (entre la voie sud et la RD 86).

Ce secteur a d'ailleurs été identifié par le SCoT Rovaltain, approuvé en 2016, comme site d'extension prioritaire à vocation d'activités.

Le secteur a également été identifié comme un SIP (Secteur d'Implantation Périphérique), avec la volonté d'accueillir du commerce sur la zone.

La localisation et la surface reprennent ainsi les dispositions du Scot et la zoe est ainsi tout à fait justifiée.



| | | | | | | |
|-------|-------------|-----------|----------|----|---|----|
| ARCHE | Tournon Sud | Industrie | Commerce | 15 | 0 | 15 |
| AGGLO | | | | | | |

L'environnement proche

Le secteur concerné se situe dans la prolongement de la zone d'activités de Champagne, en direction d'espaces agricoles au Sud.

La zone de Champagne n'offre pas une qualité architecturale de premier ordre. Les bâtiments sont des bâtiments très classiques dans la conception, dont la date de construction varie entre 10 et 30 ans.

En dehors d'un espace commercial à l'entrée Sud, qui a mutualisé accès et stationnements, chaque parcelle correspond globalement à une activité. Il n'y a donc aucune unité architecturale (photo aérienne 1)

On note tout de même un alignement remarquable de platanes. Cet alignement marque à la fois clairement l'entrée de ville et fait également office de "rideau visuel" vers les espaces commerciaux, peu qualitatifs (photo n°2).

Un friche commerciale est également présente depuis nombreuses années, mais est en voie d'être reprise (photo n°3).

En face, la zone dite de "Saint-Vincent" s'est urbanisée dans sa partie Sud autour d'un Drive. Il reste une surface de l'ordre d'un hectare (photo n°4), qui a fait l'objet de plusieurs dossiers de CDAC, qui sont tous restés sans suite opérationnelle. Au moment de la finalisation du PLU, un nouveau projet a été déposé, à vocation commerciale, avec une grande surface alimentaire et une galerie marchande.



Accès et système viaire existants

La zone de Champagne offre peu de voiries et compte deux entrées principales, toutes deux depuis la RD 86 et organisées autour de giratoires.

Ces giratoires sont largement dimensionnés à la zone existante, et peuvent permettre d'absorber une circulation supplémentaire sans que leur fonctionnement n'en soit altéré. C'est d'autant plus vrai pour le giratoire sud, qui dessert actuellement un petit espace commercial à l'ouest (partie de la zone Saint-Vincent), composé d'un Drive, d'une station service et d'un pisciniste. Il est aussi possible d'accéder à un transporteur/logistique.

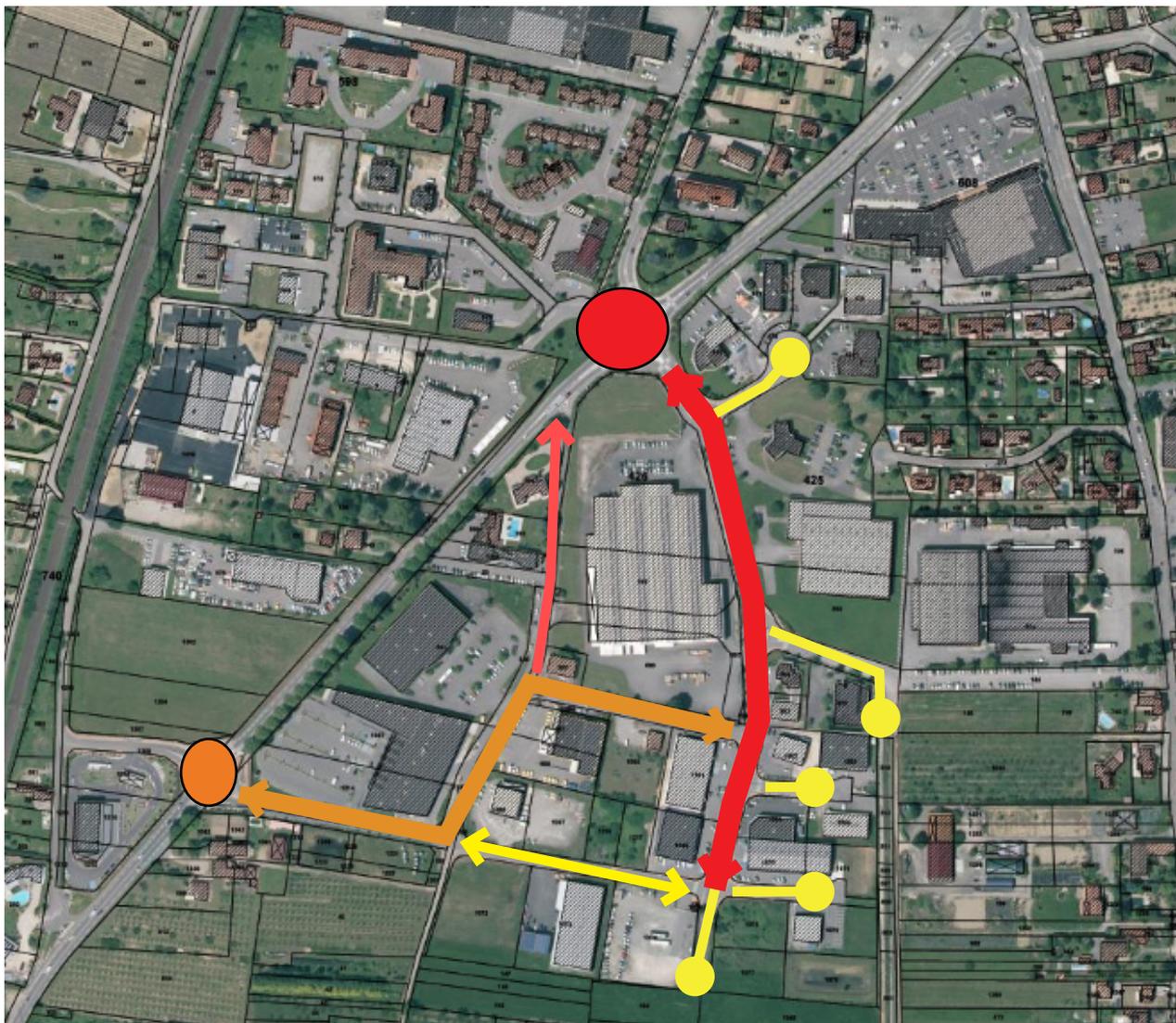
A l'Est, il permet d'accéder au sud de la zone de Champagne et à un ensemble commercial qui se dynamise progressivement.

La largeur des voiries est prévue pour des poids lourds et l'aménagement de type giratoire ainsi que l'implantation actuelle des constructions génèrent une visibilité suffisante et n'apparaît pas comme accidentogène.

Le giratoire au nord n'a pas vocation à accueillir de la circulation liée à l'extension de la zone, même si son gabarit rend une augmentation du trafic largement absorbable.

La RD86 sur ce secteur est une importante ligne droite. Sa largeur est importante et il n'est jamais constaté à cet endroit des phénomènes de ralentissement ou de bouchons. Le trafic, qui n'a pas été mesuré récemment, peut être estimé à 10 000 véhicules jours, en s'appuyant sur les près de 8000 observés à Chateaubourg.

En interne, beaucoup de voiries sont en impasse et desservent des parkings ou des accès d'entreprises. Aucune ne sera impactée par l'extension sauf l'avenue de la République



La révision du PLU

La commune de Tournon-sur Rhône a fait le choix de lancer une procédure de révision générale du PLU afin notamment de se mettre en compatibilité avec les orientations du Scot. Le secteur étudié est inscrit dans le projet de PLU en zone d'urbanisation future à vocation d'activités (AUi) afin d'accueillir des activités commerciales, industrielles et artisanales.

La reconduction de l'inscription de ce secteur au P.L.U. a été actée comme un moyen d'accompagner le renouvellement et le développement des zones d'activités existantes, présentant des signes de vieillissement et de saturation.

La communauté d'agglomération détient la compétence Développement économique et portera ce projet, à la fois en termes d'acquisitions foncières mais aussi d'aménagement et de commercialisation.

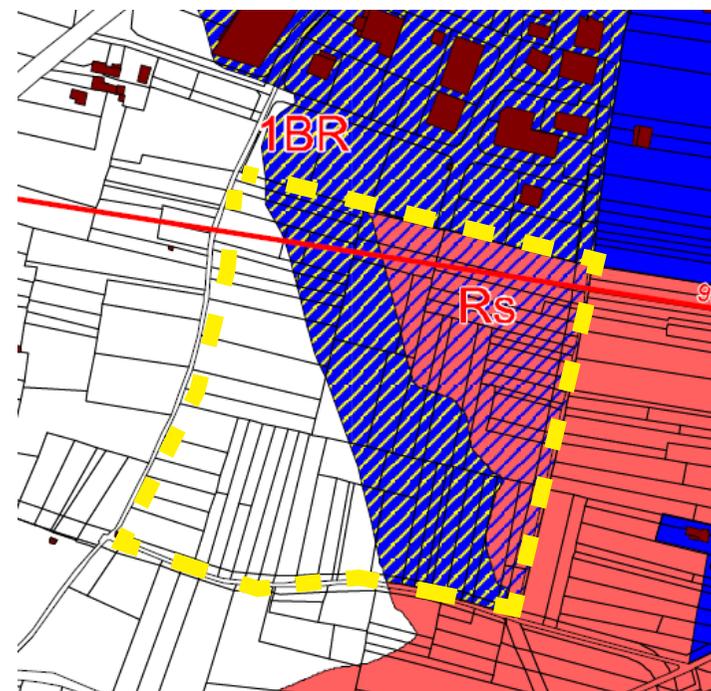
Cependant, par rapport au POS et au PLU précédents, le périmètre a été modifié de manière sensible pour :

- être impacté le moins possible par la zone inondable : le zonage 3AU du PLU précédent était concerné sur plus de la moitié de sa surface par les zones inondables identifiées dans le projet de PPRI, qui en limite fortement l'usage, expose des usagers à un risque important et nuit au fonctionnement naturel des espaces agricoles, qui jouent un rôle "tampon" de la gestion des crues ;
- proposer un zonage plus cohérent avec l'existant, en évitant des délaissés agricoles inutilisables car insérés dans un tissu bâti, même mité ;
- permettre une vitrine sur la RD86.
- se raccrocher à des voiries existantes et améliorer la desserte du secteur et sa sécurité.

Cette zone de réserve foncière est constructible au fur et à mesure de la réalisation des équipements.



Le zonage du PLU précédent était très largement impacté par le zonage inondable du PPRI, dont une partie en zone rouge



Le parti d'aménagement retenu

Afin de lever l'obstacle de l'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la RD86 qui grèverait de manière importante le développement urbain du futur secteur d'activités, la commune a décidé de mener une étude afin de définir les principes d'aménagement aptes à garantir une qualité et une cohérence de l'ensemble du paysage urbain.

La commune souhaite valoriser les sites d'activités économiques par un travail sur l'amélioration de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, sur le cadre bâti en soignant la qualité architecturale du bâti d'activités, pour développer une image attractive des zones d'activités à valeur ajoutée environnementale (conjuguant développement économique et respect de l'environnement).

La commune projette d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation en matière d'aménagement, d'organisation des déplacements ainsi que des règles d'occupation du sol garantissant le respect des orientations souhaitées.

Compte tenu de la perception paysagère du site à urbaniser, liée notamment à la topographie, le parti pris d'aménagement paysager se définit suivant les principes suivants, sur le plan de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages :

- Afin de limiter l'impact visuel des bâtiments d'activités depuis la RD 86, ceux-ci seront implantés en recul, à une distance minimale de 25 mètres de l'emprise de la voie ;
 - De plus, aux abords de l'emprise de la RD86, les façades principales des constructions seront implantées parallèlement à cette voie. Cette implantation matérialisera un front urbain bien défini ;
 - La hauteur des constructions sera limitée à 11 mètres au faitage mais sera réduite sur les franges de la zone ;
 - Les façades en bordure seront composées de constructions adaptées à la proximité de l'infrastructure et auront, notamment, pour rôle de valoriser le fort potentiel « d'effet vitrine » offert par le linéaire de la voie ;
 - L'aspect extérieur des constructions devra être de qualité et les couleurs des façades devront s'intégrer dans le paysage. Une attention particulière devra également être portée sur les espaces de stockage et les arrières des bâtiments d'activités (les bennes, ou dépôts...devront être masqués par des clôtures ou tout autre dispositif) et ne seront pas autorisées dans une bande de 25m de la RD86.
- Les façades en bordure des voies de desserte devront également présenter une qualité architecturale valorisante pour la zone d'activités.

- En matière de publicité, dans le respect du règlement de publicité, tout dispositif publicitaire non intégré aux bâtiments est interdit dans la bande de 25 mètres depuis les abords de la voie. Ce qui exclut l'implantation notamment, de panneau, totem...

Analyse paysagère du site



La zone concernée représente près de 8000m²

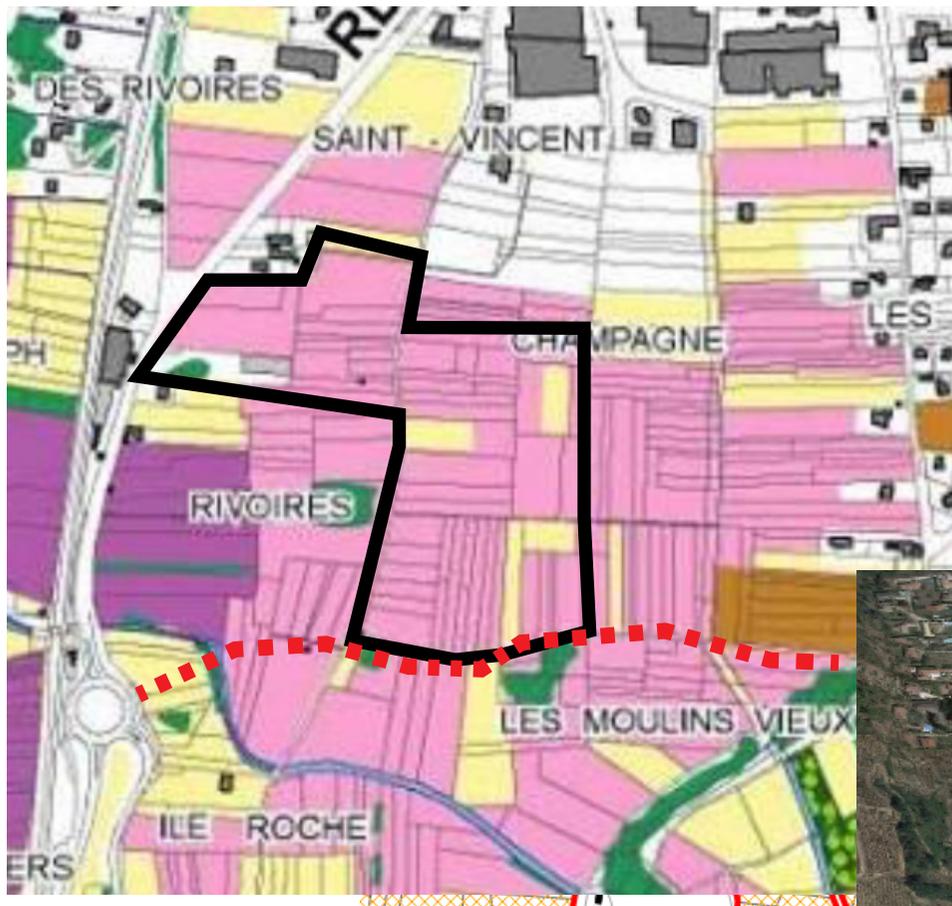
La ZAE de Champagne présente un aspect paysager faiblement qualitatif avec de grandes surfaces commerciales souvent peu soignées quant aux abords, en entrée de ville. Des interventions plus qualitatives avec le traitement des bas-côtés et des parkings sont ponctuellement notables. Pour éviter les structures tentaculaires sans rapport avec le site, il est important de repérer les éléments d'accroche qui pourront structurer l'espace (comme ici le sens du parcellaire agricole, l'orientation des plantations, les canaux d'irrigation) et avoir une exigence sur le traitement des espaces publics de la zone (voiries, plantations avec essences appropriées...), et le traitement des limites avec l'habitat et les zones agricoles.

Le paysage de la plaine fruitière au sud

La plaine fruitière laisse encore bien lire son parcellaire en lanières N/S ou E/O et les arbres taillés (essentiellement des cerisiers, pêchers, abricotiers...) constituent un paysage « cultivé » agréable où le regard est rythmé par les troncs, ce qui assure une certaine "perméabilité visuelle".

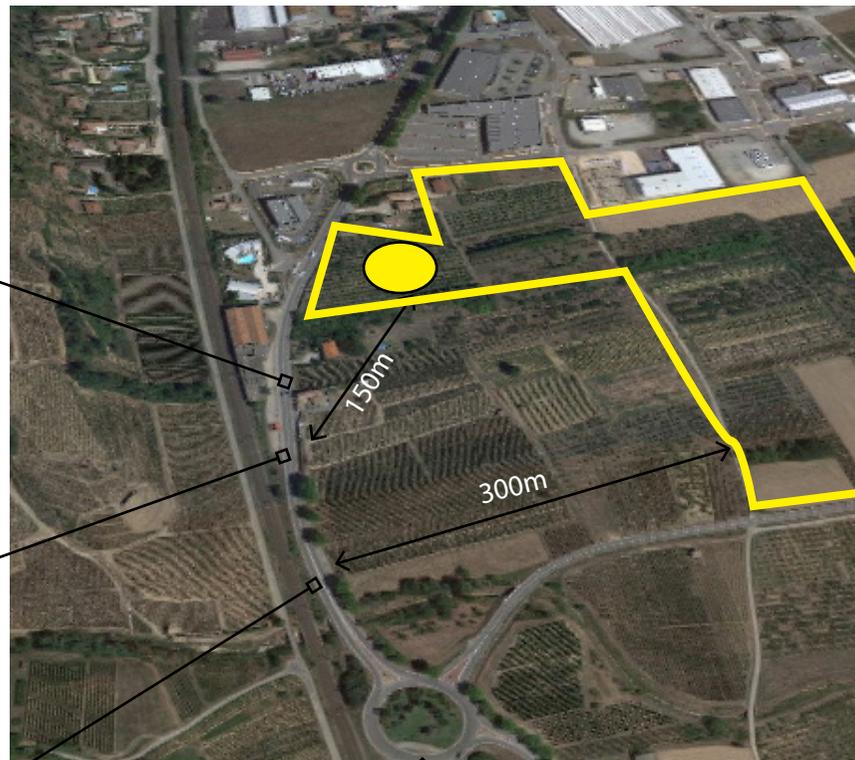
Les petits boisements qui les accompagnent rendent lisibles les canaux d'irrigation et les petits ruisseaux qui subsistent encore.

Un paysage essentiellement constitué de vergers



Dans le cadre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, c'est la perception depuis l'axe de la départementale qui est concerné.

En dehors de la séquence située entre les deux constructions et qui s'étend sur une centaine de mètres, l'arrivée à Tournon-sur-Rhône sera peu impactée directement sur la RD86: les constructions les plus proches entre le giratoire sud et la première construction sera d'au minimum 125m, masquées par des aménagements paysagers obligatoires et avec des hauteurs limitées



Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-1-8

Au regard des nuisances

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de la RD 86 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

Les différents bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

Un aménagement paysager le long de la route départementale permettra de diminuer sensiblement l'impact sonore des voies, même s'il ne doit pas remettre en cause la visibilité des premiers bâtiments, qui feront office de vitrine.

Au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne pose pas de problème en termes de sécurité routière. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale.

L'accès sur la zone se fera nécessairement principalement depuis le barreau Sud et par l'entrée Nord dans la zone de Champagne.

Il n'est pas prévu de nouvelles connexion de la zones depuis la RD86. Les deux entrées existantes dela zone de Champagne, et notamment le giratoire desservant directement la rue Louis Gillot, ne présentent pas de saturation aujourd'hui, avec un trafic de 10 000 véhicules en moyenne par jour.

Le raccordement au barreau Sud est sans impact sur la circulation dans le secteur.

Tout accès privatif direct sur la RD86 sera interdit.

Les accès actuels (habitations) sur cette voie seront maintenus mais il n'est pas exclu qu'à terme, ils soient fermés et raccordés aux voiries internes de la zone d'activité. La sécurité des flux routiers sur cette portion de voie de la RD ne sera donc pas modifiée.

Au regard des paysages

D'un point de vue paysager, le site est aujourd'hui d'une qualité plutôt banale. Il est constitué d'une zone arboricole, mono-orienté vers l'abricotier et d'une friche agricole. Un mur en pierres sèches accompagne la RD et donne un cachet à cette arrivée à Tournon-sur-Rhône. Sa conservation pourra être étudiée dans le cadre du projet. Le secteur n'est pas classé en AOC et n'est pas concerné par une zone inondable.

On recense également un peu d'habitat diffus.

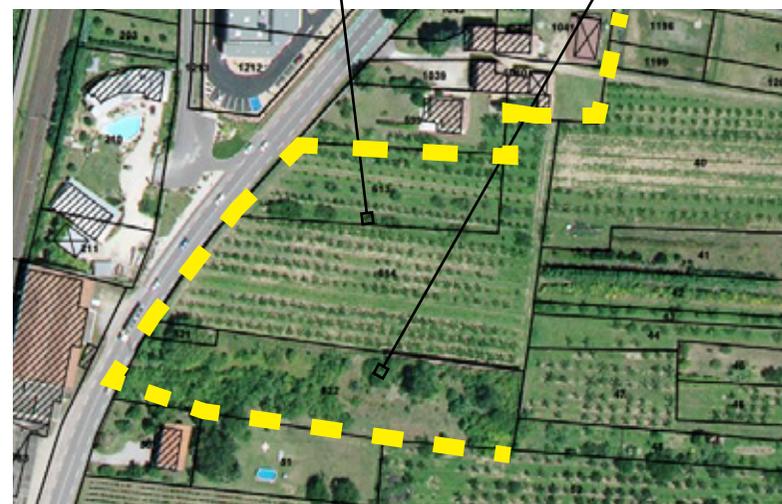
L'ouverture de l'urbanisation dans ce secteur va permettre de lui donner une fonction précise et va le faire évoluer vers un paysage « urbain économique ». Sa situation en entrée de ville doit amener les bâtiments à vocation commerciale qui s'implanteront en front urbain à jouer la carte de la qualité. Les constructions visibles au nord (friche commerciale d'un magasin de bricolage) sont des exemples à ne plus reproduire.

Des espaces verts devront être intégrés à l'opération dans un souci d'intégration paysagère du site dans son milieu.



secteur Planté d'arbres fruitiers

Friche agricole



La retranscription réglementaire

Impact en termes de règlement graphique

Une marge de recul de 25 mètres des constructions sera inscrite au plan de zone, sauf pour les stationnements.

Dans la bande de recul des 25mètres depuis les abords de la RD86, une bande de 15mètres de largeur sera inscrite comme espace vert à planter.

Impact en termes de règlement écrit

Il sera précisé que l'urbanisation est conditionnée au respect des dispositions résultant de l'étude d'entrée de ville au titre du L111-1-8 du Code de l'Urbanisme. Les dispositions suivantes sont donc inscrites :

AUi1. OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les constructions et installations sont interdites dans une bande de 25m depuis l'emprise de la RD86.

AUi3. ACCÈS ET VOIRIE

Aucun accès direct supplémentaire sur la RD86 ne sera autorisé

AUi6. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions devront respectées un recul de 25m par rapport à la RD86
Dans la bande des 75m aux abords de la RD86, les façades principales des constructions seront implantées parallèlement à cette voie.

AUi10. HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 11 m au faîtage ou à l'acrotère par rapport au niveau du terrain naturel, sauf dans une bande matérialisée aux OAP où elle ne pourra excéder 9m

AUi11. ASPECTS EXTÉRIEURS

Dans la bande des 75m aux abords de la RD86, les espaces de stockage et les arrières des bâtiments d'activités devront être masqués par des clôtures ou tout autre dispositif assurant leur intégration paysagère. Ils sont par ailleurs strictement interdits dans un bande de 25m

AUi13. ESPACES LIBRES, PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Dans la bande de recul des 25mètres depuis les abords de la voie, une bande de 10mètres de largeur sera traitée paysagèrement et plantée. Les choix de végétalisation se porteront vers des végétalisations qui ne demandent pas (ou très peu) d'entretien (taille, arrosage, désherbage...) Ce seront des plantations de petits arbres, arbustes et vivaces herbacées (horticoles ou sauvages). L'ensemble des plantations devra comporter des essences diverses et locales avec au moins la moitié de végétaux à feuillages persistants, afin d'obtenir une variété d'aspects donnant une apparence globale plus naturelle, en lien avec l'environnement de la zone d'activités.

La retranscription dans l' OAP

L'orientation d'aménagement et de programmation indique les principes suivants :

- l'emprise de l'écran de verdure sera présent le long de la RD86.

- Les façades en bordure de la RD86 seront composées de constructions adaptées à la proximité de l'infrastructure et auront, notamment, pour rôle de valoriser le fort potentiel « d'effet vitrine » offert par le linéaire routier.

L'aspect extérieur des constructions devra être de qualité et les couleurs des façades devront s'intégrer dans le paysage, pour des raisons de sécurité.

La publicité devra respectée les dispositions du code de l'environnement. Une attention particulière devra également être portée sur les espaces de stockage et les arrières des bâtiments d'activités (les bennes ou dépôts...devront être masqués par des clôtures ou tout autre dispositif).

Les façades en bordure des voies de desserte devront également présenter une qualité architecturale valorisante pour la zone d'activités.

- Les aménagements internes au secteur (aires de stationnements, les infrastructures...) seront accompagnés d'un traitement paysager, contribuant à l'image de la zone d'activités.

Le choix d'implanter des stationnements en bordure de RD86 s'inscrit dans une double logique : ne pas gaspiller du foncier et ménager un recul des constructions limitant l'impact visuel.

Le traitement paysager devra toutefois être renforcé sur les parkings, avec des obligations de plantations. Le parking devra être végétalisé au maximum. Cette obligation vise à la fois à faciliter l'intégration paysagère mais aussi à limiter l'imperméabilisation des sols.



Constructions



Bâtiments vitrine à vocation commerciale, dont le traitement architectural devra particulièrement être soigné. Les façades seront orientées parallèlement à la RD86



Zone où l'implantation de commerces est autorisée



Zone où l'implantation de commerces est interdite (sauf les commerces accompagnant une activité artisanale ou industrielle, à condition d'être située dans le même bâtiments et de ne pas représenter plus du tiers de la surface de plancher



Limite de hauteur maximale réduite



Marge de recul de 25m

Voiries et espaces publics



Voirie principale, bordée d'alignements d'arbres



Parking paysagers autorisés dans une bande de 25m
Ils seront plantés d'au moins un arbre à haute tige toutes par tranche de

Paysages



Traitement paysager des interface avec les habitations et l'espace agricole



Espace paysager assurant la gestion des eaux pluviales



Espace d'interface devant faire l'objet d'un traitement soigné, où le stockage est interdit et les éléments publicitaires encadrés

L'impact de ces dispositions sur l'urbanisme et les paysages

Le projet d'aménagement de la zone d'activités a pour but de mettre en place :

- un paysage capable d'organiser et d'accompagner les bâtiments industriels.
- Une requalification de cette entrée de ville dont les aménagements paysagers actuels sont relativement pauvres.

La zone d'activités présente un linéaire de vitrine relativement faible sur la départementale, de l'ordre d'une centaine de mètres. Cela ne réduit pas pour autant l'importance du traitement paysager du front de voie pour une qualité de présentation de la zone d'activités.

Ainsi, le long de la départementale, il est proposé de végétaliser une bande en front de voie par des arbres et arbustes pour retrouver une ambiance plus urbaine. Ces arbustes seront accompagnés de plateformes enherbées.

Le recul :

Le recul des constructions sera de 25 m minimum par rapport la voirie. Cette bande sera traitée dans un espace vert paysager, planté d'arbustes et végétalisé (enherbé ou couvre-sol...). Toutefois, des aménagements de stationnements sont autorisés dans cet espace.

Les implantations des bâtiments :

Les bâtiments seront positionnés au-delà de la bande de recul et respecteront des axes d'implantation de sens général parallèle à la départementale, ce qui va créer un effet d'entrée de ville progressif. Le recul proposé évitera l'effet "tunnel".

La structure végétale du site

Partant d'un terrain sans relief, le paysage de la zone d'activités est à façonner. Aussi il pourra être structuré par des espaces végétalisés de type haies variées alternant avec les constructions.

La problématique de gestion des eaux pluviales permet également d'aménager des espaces plantés qui joueront à la fois le rôle de zone tampon et d'espaces publics verts.

La zone située entre la voie de contournement sud et les premières constructions devra faire l'objet d'un traitement simple, enherbement avec la plantation d'arbres à tige moyenne à haute. Il n'est cependant pas imposé un nombre minimum d'arbres à planter, qui pourraient générer des obstacles visuels et fermer la zone sur elle-même.

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