



PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE MONTÉLIER

Étude au titre de l'article L111-6 et suivants du code de l'urbanisme

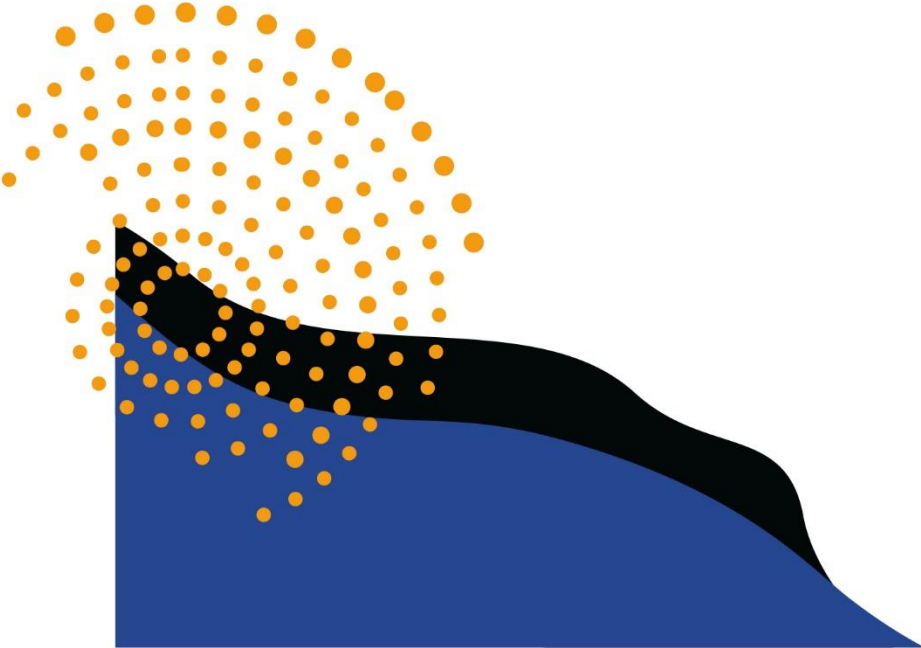
Dossier d'arrêt – 05 2022



SOMMAIRE

INFORMATIONS GENERALES	3
PRÉAMBULE	4
PRÉSENTATION GÉNÉRALE	6
CONTEXTE GLOBAL	7
CONTEXTE COMMUNAL	8
L'ambition de la collectivité	8
Situation	8
LE CONTEXTE DU SITE	9
LE PAYSAGE	10
Les perceptions depuis la voie	10
La végétation	14
Le paysage urbanisé	15
L'ACCESSIBILITÉ ET LES CONTRAINTES FONCTIONNELLES	16
LE PARTI D'AMÉNAGEMENT	18
L'AMBITION GÉNÉRALE	19
L'ORGANISATION DU SITE	20
L'accessibilité et la sécurité	20
Les implantations des constructions	20
Les modes doux	22
LE TRAITEMENT VÉGÉTAL ET L'IMPERMÉABILISATION	24
LES IMPLANTATIONS DES STOCKAGES ET STATIONNEMENTS	26
Le long de la RD 538	26
Le long des voies de dessertes internes	27

INFORMATIONS GENERALES



PRÉAMBULE

●●● L'article L 111-6 du code de l'urbanisme est issu de la loi Barnier article 52 de la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et des paysages. L'objectif de cette loi est d'inciter les collectivités à engager une réflexion préalable et globale sur la pertinence à urbaniser les abords des voies à grande circulation.

Cette réflexion préalable a pour objet de définir les conditions d'ouverture à l'urbanisation des espaces riverains de ces voies en proposant un projet urbain et paysager. Ce projet, qui définit un parti d'aménagement de l'espace prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité urbaine, architecturale et paysagère, engage à donner la priorité à la qualité du cadre de vie.

Ce projet traduit les règles en urbanisme, architecturales et paysagères qui sont transcrites ultérieurement dans les documents réglementaires

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. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-7 du code de l'urbanisme :

« L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.*

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

Article L111-8 du code de l'urbanisme :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

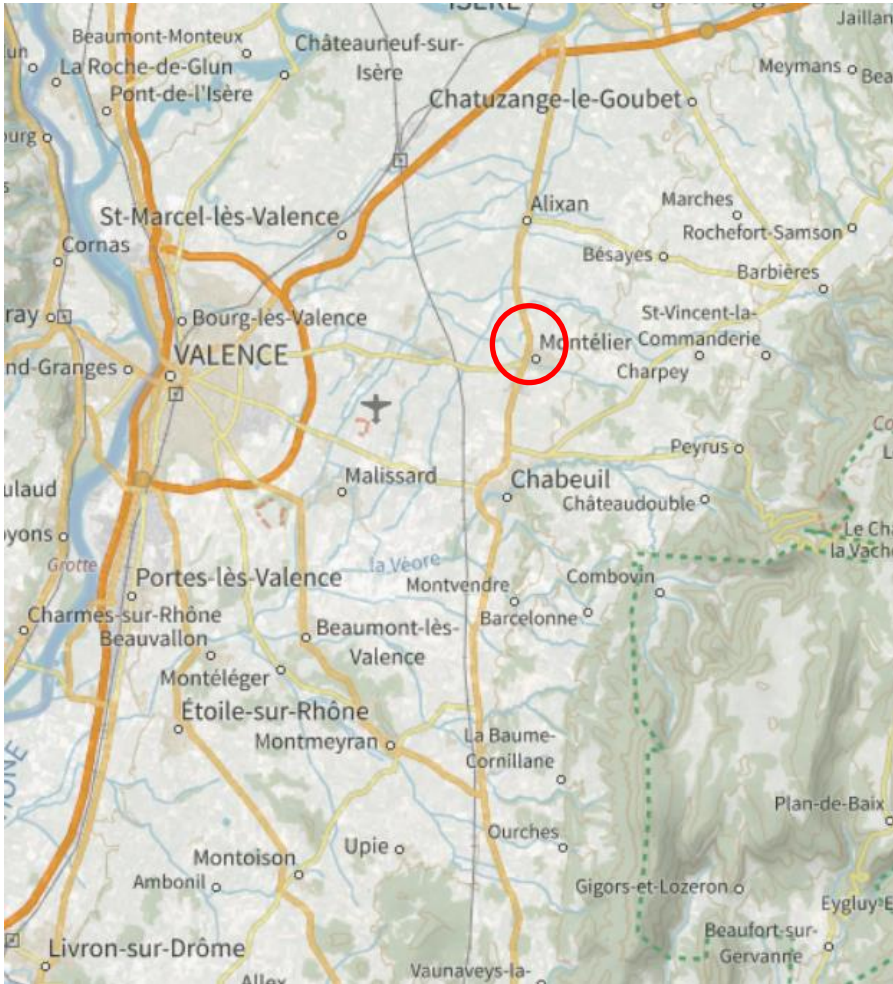
La présente étude entre dans ce cadre.

Elle porte sur une extension de la zone d'activités économiques au sud du bourg le long de la RD538.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE



CONTEXTE GLOBAL

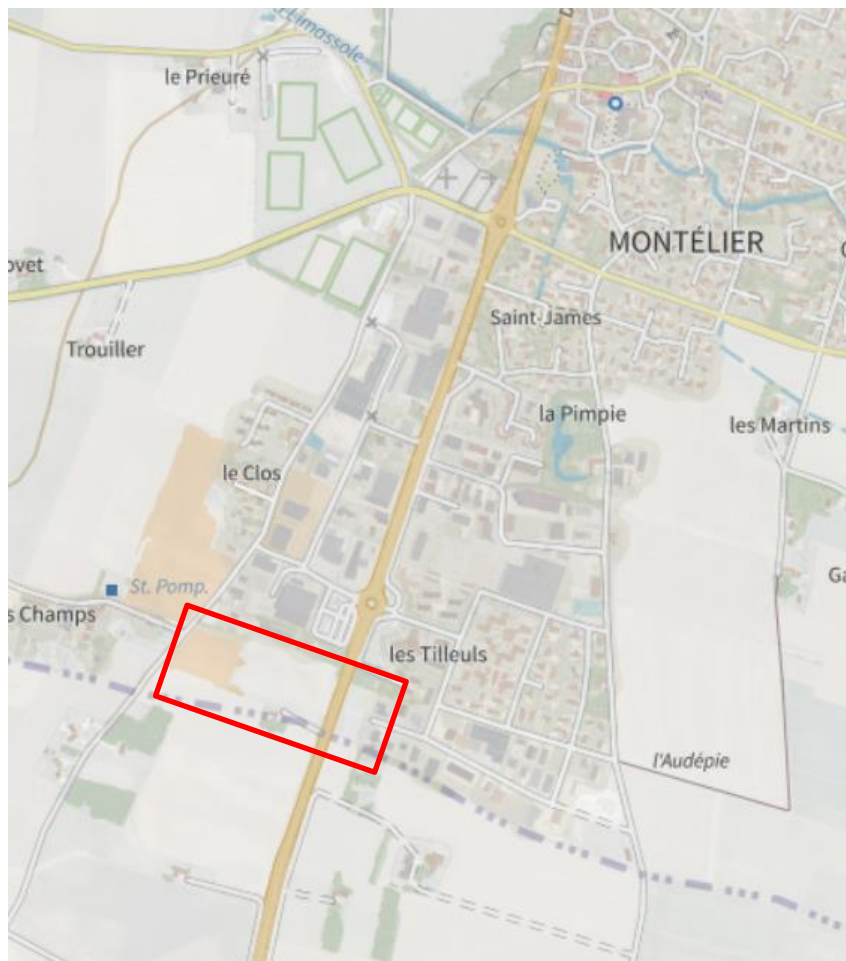


La RD538 traverse la commune dans un axe Nord Sud et plus particulièrement le bourg et sa zone d'activités.

Elle relie l'agglomération Romano péageoise au Nord, à Crest au Sud. Il s'agit bien d'un axe structurant à l'échelle du département de la Drôme.

A l'échelle communale elle assure une fonction de liaison Nord sud et en même temps une rupture fonctionnelle dans le tissu urbain. Toutefois plusieurs carrefours et aménagements dans l'espace bâti du bourg atténuent cet effet de coupure et facilitent les traversées Est Ouest de cet axe.

CONTEXTE COMMUNAL



L'ambition de la collectivité

Le projet communal traduit dans le PLU et son PADD, inscrit un objectif de confortement du développement économique pour :

- Conforter le rôle structurant de ville relais en périphérie de Valence.
- Répondre aux demandes d'implantations économiques soit pour le développement d'entreprises présentes sur le territoire, soit pour l'accueil de nouvelles activités.
- Accompagner le développement démographique soutenu en lien avec la forte attractivité résidentielle, par le développement de l'emploi en équilibre avec la croissance démographique et l'installation de ménages.

Le secteur Sud de la commune le long de la RD538 constitue un site stratégique pour l'accueil économique étant en continuité de la zone d'activités mixte existante (commerces, artisanat et industrie) et bénéficiant d'un effet vitrine important.

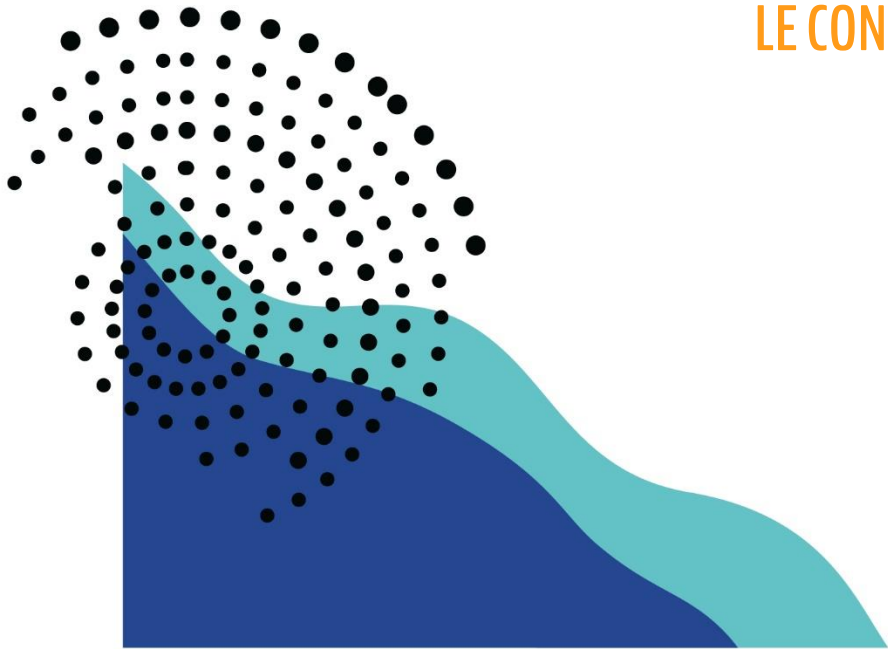
Il faut noter que le développement économique est une compétence de l'agglomération. Celle-ci prévoit à terme l'aménagement d'une extension de la ZAE existante (acquisition foncière programmée).

Situation

L'étude porte sur les abords Est et Ouest de la RD538 depuis la partie urbanisée jusqu'à la limite communale avec Chabeuil.



LE CONTEXTE DU SITE



LE PAYSAGE

Les perceptions depuis la voie

À ce niveau de son tracé, la RD 538 accueille 3 voies de circulation complétées bilatéralement par deux bandes de sécurité assez peu qualifiées. Son emprise totale est d'environ 15 m.

Cette voirie privilégie un profil très routier, sans partage d'usages malgré la proximité de la ville et de ses équipements commerciaux.

La RD en arrivant sur Montéliér depuis le Sud est constituée :

- D'une première séquence : un relief plan où les vues sont très ouvertes sur des paysages restés agricoles en rive Ouest, séquence dans laquelle s'inscrit le site de l'étude. En rive Est la séquence est bâtie (Hôtel, salle de location, entreprise artisanale). Il faut noter que le retrait de 75 m depuis l'axe de la voie pour les constructions a bien été respecté mais il a généré une implantation des stationnements en premier plan depuis la voie, ce qui apparaît peu qualitatif, alors que les constructions en arrière sont plutôt qualitatives.
- D'une séquence plutôt arborée en rive Est en direction du Nord (abords des habitations et de l'EHPAD).
- D'une troisième ambiance (hors périmètre d'étude côté Ouest), où la voie est longée par des activités économiques, commerciales et de production qui se densifient au fur et à mesure du rapprochement du centre-ville vers le Nord. Dans cette séquence les constructions commerciales, les enseignes publicitaires et les stationnements très peu végétalisés en front de voie induisent une certaine banalisation paysagère des perceptions.

Dans la zone d'étude les abords de la voie ne sont pas aménagés, les accotements peu traités, simplement enherbés avec une plantation d'arbres en alignements encore peu structurants dans le paysage par leur petite taille (particulièrement en rive Est).



La RD538 depuis la limite communale Sud en direction du nord

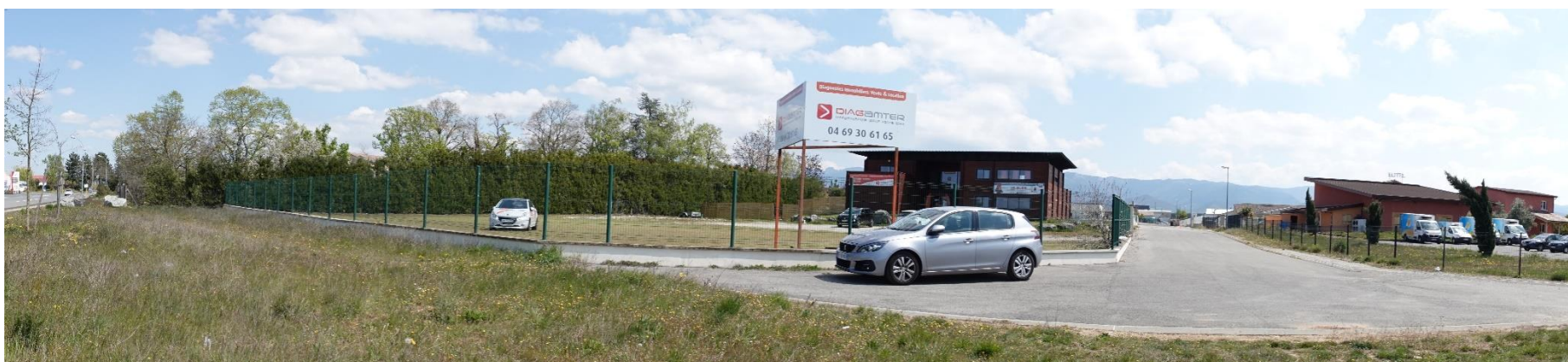


La RD538 depuis la partie urbanisée en direction du sud





Les perceptions vers le Nord depuis Le sud depuis la commune de Chabeuil



Les perceptions vers l'est sur le site de l'étude





Les perceptions vers l'ouest sur le site de l'étude



Bandes enherbées et alignements arborés de part et d'autre de la voie



Les premières perceptions sur l'espace bâti en rive Ouest





Les perceptions à l'approche d'Intermarché



Les constructions d'activités en rive Est : une qualité de construction



La végétation

Le site d'étude est essentiellement occupé par une terre agricole côté Ouest de la voie et des espaces enherbés côté Est. Les clôtures sont simples et à claire voie et non végétalisées.

En dehors des plantations d'alignement le long de la voie, aucune végétation arborée n'est présente sur le site. Le paysage est très ouvert et le site bien perçu.



Terre cultivée sur le site dans la bande de retrait des 75 m en partie ouest de la voie



Espace enherbé sur le site dans la bande de retrait des 75 m en partie est de la voie



Le paysage urbanisé

Le paysage urbanisé est assez limité sur le site :

- En limite communale (hors périmètre d'étude) : une construction d'habitation est présente de façon déconnectée de toute enveloppe bâtie. Mais elle est peu perçue, accompagnée de végétations (arbre et haies) qui filtrent les perceptions.
- Sur la partie Est, comme déjà mentionné, le paysage bâti est marqué par le front urbain de la zone d'activités avec deux constructions d'activités économiques plutôt de bonne facture (couleurs neutres des façades et des toitures, enseignes intégrées dans les façades, clôtures simples homogènes et transparentes...)



Maison d'habitation en limite sud accompagnée d'un filtre végétal (partie Ouest de la voie départementale)



Constructions d'activités en première perception de la voie de la ZAE existante : neutralité des constructions (côté Est de la voie départementale)

L'ACCESSIBILITÉ ET LES CONTRAINTES FONCTIONNELLES



La voie d'accès depuis la ZAE

Il faut distinguer les deux côtés de la voie :

- Le site d'étude en partie Ouest

Il est actuellement desservi par une voie rurale (chemin du clos) en limite Ouest et ne dispose d'aucun accès sur la RD538. Ce chemin n'est pas dimensionné pour la desserte d'une zone d'activités et de plus débouche sur des quartiers résidentiels où il n'est pas souhaitable de faire passer des circulations accrues et notamment des véhicules de livraison ou de desserte poids lourds.

- Le site d'étude en partie Est

Cette partie est desservie par une voie (rue des tilleuls) depuis la zone d'activités. Cette voie finit à proximité immédiate de la RD538 en attente de son débouché.

En partie Nord une contre-allée accessible depuis le giratoire vient desservir les constructions existantes (EHPAD et habitations). Cette contre-allée n'est actuellement pas prolongée jusqu'au sud du site d'études.



Le chemin du Clos en limite Ouest du site à urbaniser

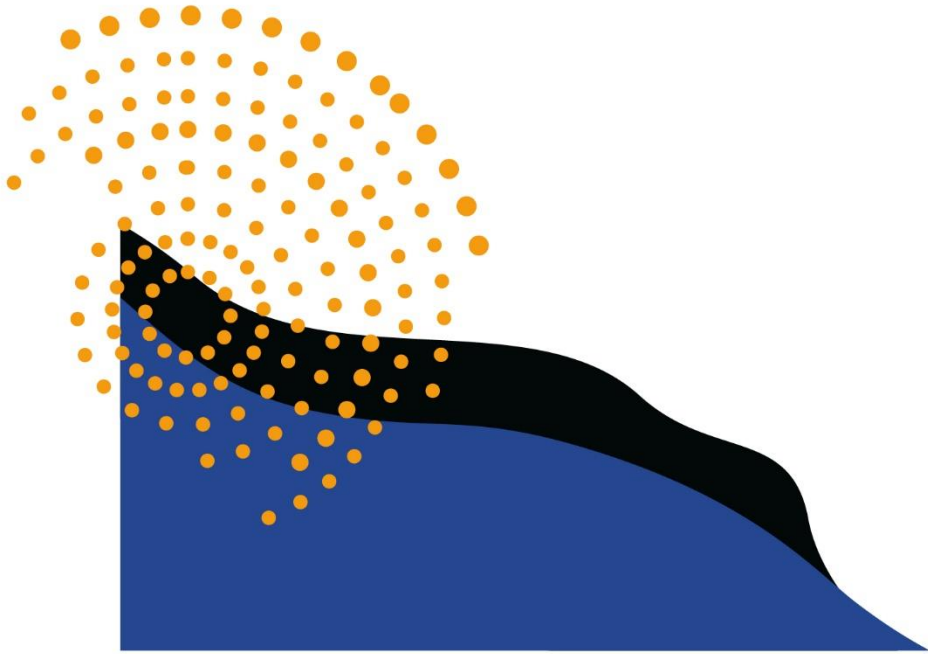


La contre-allée





LE PARTI D'AMÉNAGEMENT



L'AMBITION GÉNÉRALE

Le parti d'aménagement global vise une ambition portant sur :

- La recherche de maillages viaires favorables à la perméabilité des sites.
- Un juste dimensionnement des voiries et des accès dans un double objectif de sécurité des déplacements et de limitation des emprises pour la desserte de la zone d'activités ;
- La création d'un cheminement modes doux reliant le centre-ville ;
- L'intégration dans le paysage et le traitement des perceptions depuis la voirie départementale en grande partie par un traitement végétalisé des abords et par un positionnement plus discret des stationnements et des stockages,
- La création d'espaces de transition entre la zone d'activités et le voisinage bâti et non bâti par des lisières végétalisées et la composition d'alignements des constructions pour un caractère plus urbain du paysage ;
- Le traitement végétalisé des espaces (abords de voies, stationnements...)
- La mutualisation des espaces de stationnement plus économes en foncier et impactant moins le paysage.



L'ORGANISATION DU SITE

L'accessibilité et la sécurité

L'aménagement prévoira :

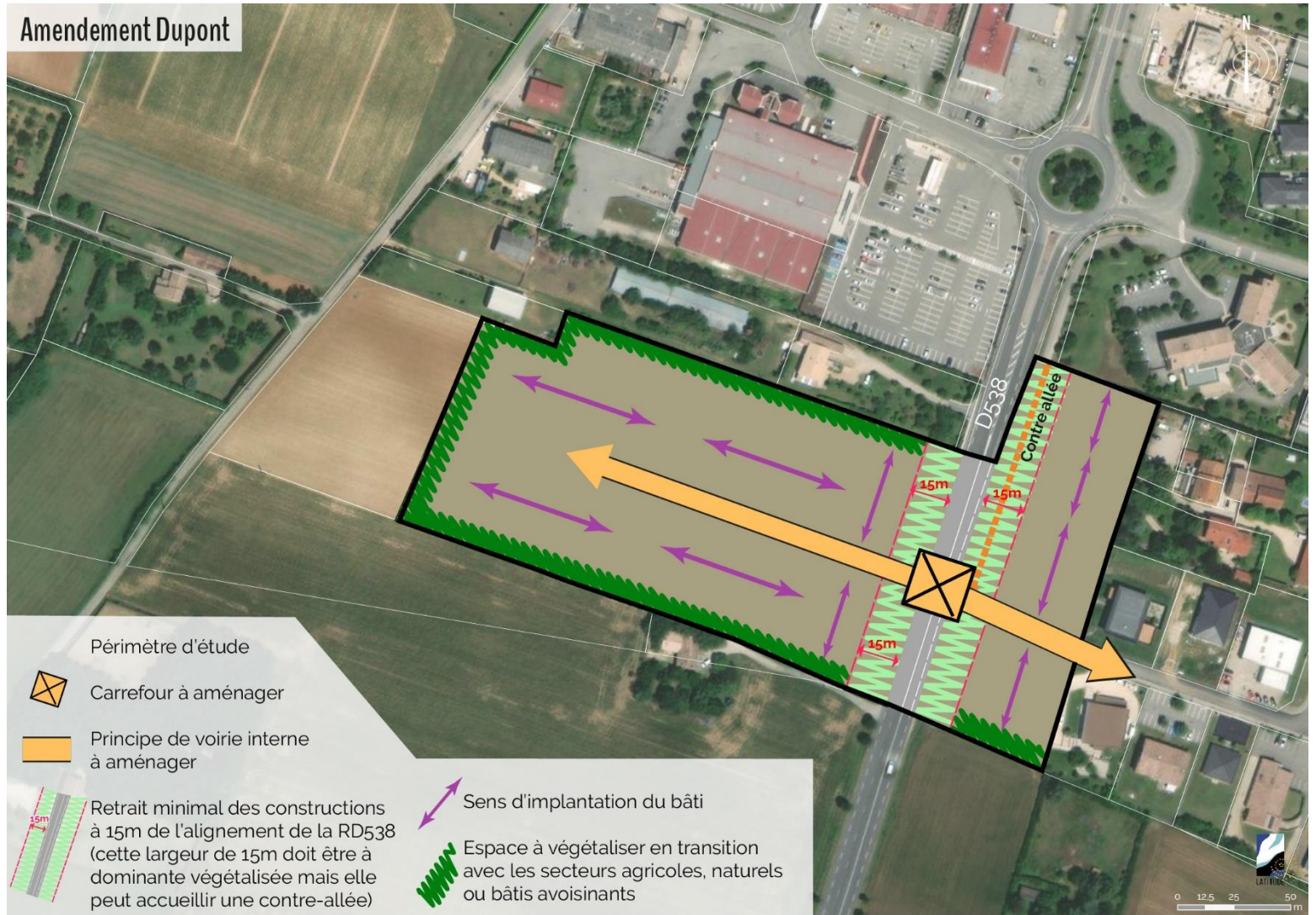
- Un nouvel accès depuis la RD538 desservant les deux rives de la RD538 et reliant la rue des tilleuls. Le type d'accès sera étudié par le Conseil Départemental en tant que gestionnaire de la voie (giratoire ou carrefour avec tournes à droite et à gauche). Ce carrefour distribuera les voiries internes de la ZAE. Aucun accès direct des parcelles n'est admis sur la RD538.
- Selon les possibilités des domanialités, le prolongement de la contre-allée en rive Est jusqu'à la rue des tilleuls sera envisagé.

Les implantations des constructions

- Les nouvelles constructions respecteront un retrait minimal de 15 m depuis l'alignement de la voie (au lieu des 75 m actuels depuis l'axe de la voie).
- Ce retrait de 15 m doit être à dominante végétalisée mais il peut accueillir le prolongement de la contre-allée le cas échéant.
- Les constructions s'implanteront avec le sens du faitage ou de la plus grande longueur de la construction parallèle aux voies selon les principes du schéma ci-après.



Amendement Dupont



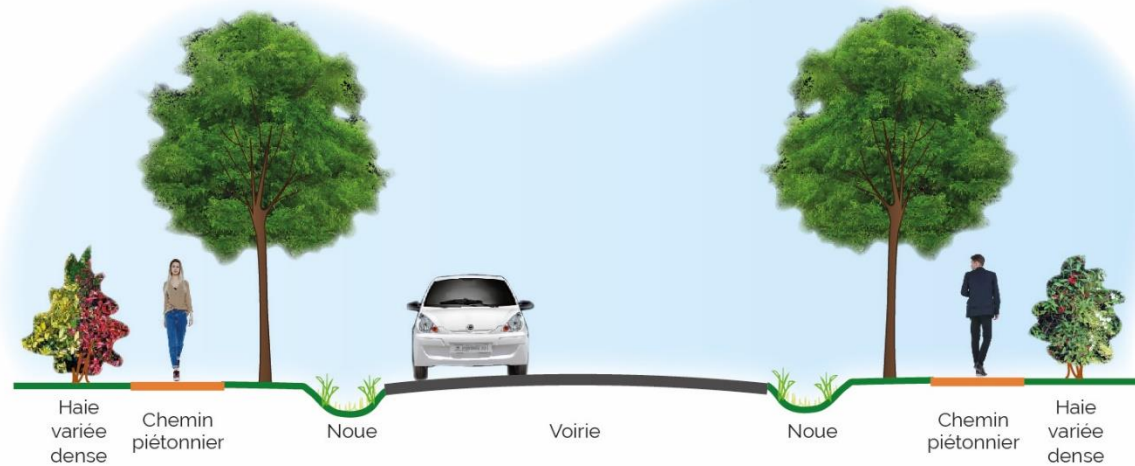
Les modes doux

L'aménagement des abords de la RD538 (intégrés dans les 15 m de retrait) prévoira un parcours mode doux de chaque côté de façon à éviter les traversés des piétons.

Ces parcours seront séparés de la chaussée de la RD par des noues et des plantations arborées afin de protéger les déplacements des piétons.

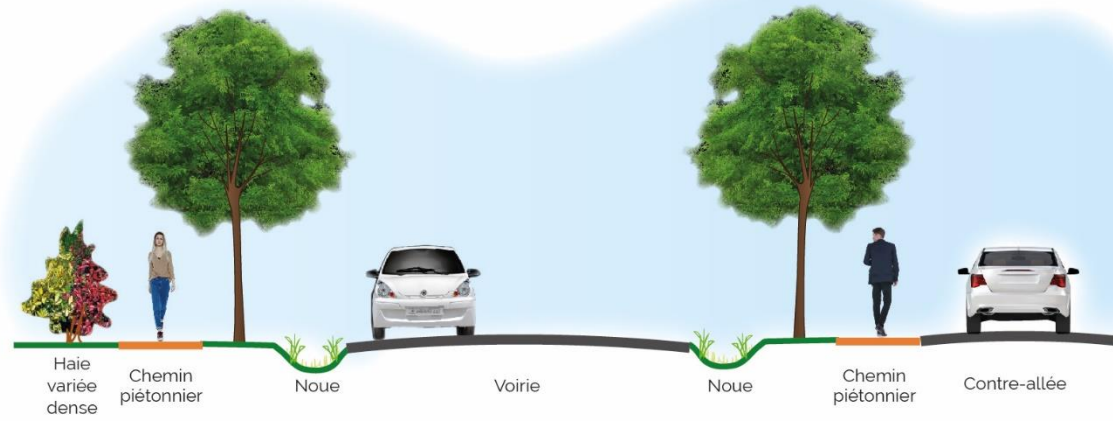
Plusieurs profils sont possibles selon l'aménagement ou non de la contre-allée :

Aménagement des abords de la RD538 en l'absence de contre-allée

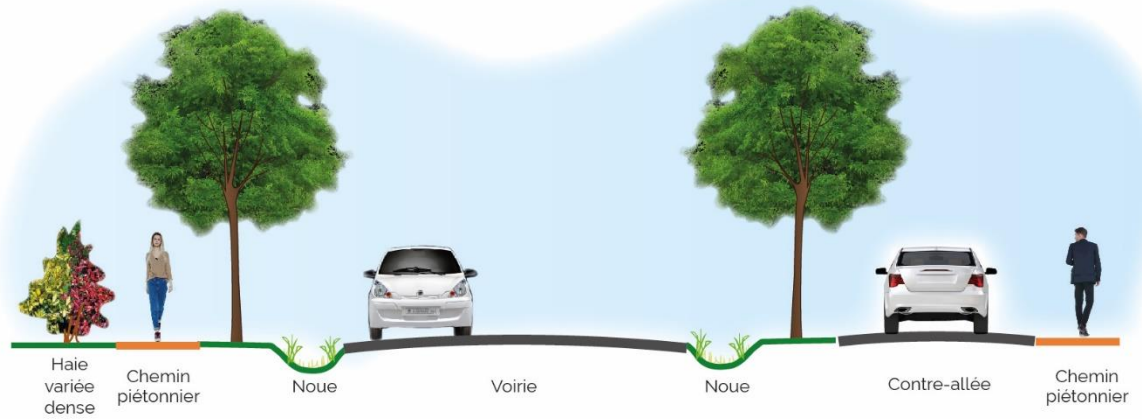




Aménagement des abords de la RD538 avec contre-allée



Aménagement des abords de la RD538 avec contre-allée





LE TRAITEMENT VÉGÉTAL ET L'IMPERMÉABILISATION

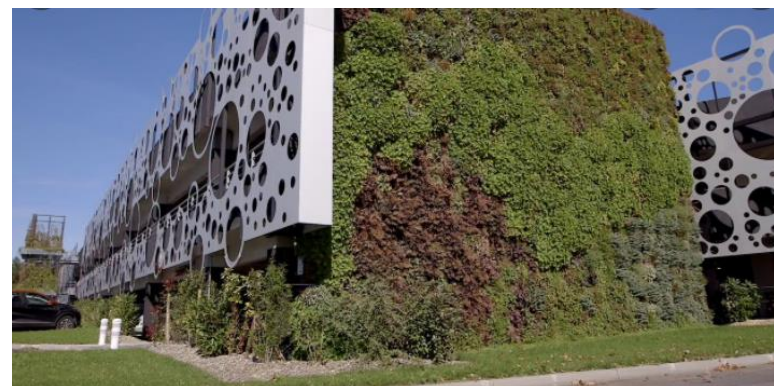
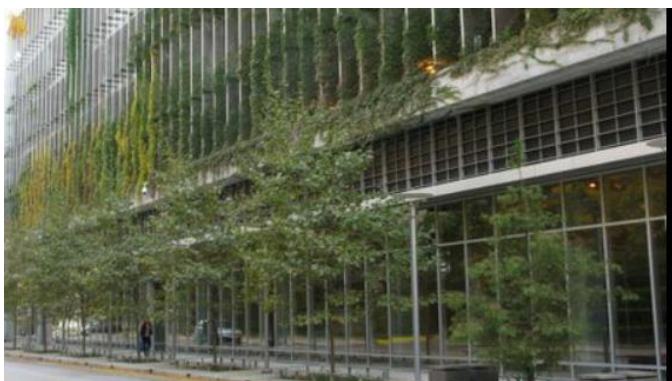


- Les pourtours du site seront accompagnés de plantations denses : haies variées multi strates. En particulier la limite sud du site d'étude devra être densément plantée d'arbres et arbustes variés de façon à masquer les stationnements et stockages depuis la RD538 en venant du Sud.
- L'espace végétalisé en bordure de la RD538 intégrera en plus des alignements arborés existants à conserver ou à remplacer, des plantations basses : couvre-sols variés, arbustes en bosquets. Les végétaux ne devront pas nuire à la visibilité des façades commerciales depuis la rue. Les clôtures des constructions à venir le long de la RD 538 seront constituées de haies variées et d'espèces champêtres (les haies monospécifiques de conifères ou de lauriers palmes sont interdites).
- Le long des voies de desserte interne à la ZAE, un espace paysagé à dominante végétalisée sera aménagé en front de voie : plantations de pleine terre mêlant couvre-sols et arbustes d'essences variées en bosquets.
- Les clôtures seront soit à claire voie de couleur neutre, soit végétales (végétation variée).
- Les stationnements seront pour au moins 50% de leur surface, traités par des matériaux perméables. Ils seront végétalisés par des arbres de hautes tiges à raison d'un arbre pour 3 places. Des espaces de pleine terre plantés (couvre-sols et bosquets) alterneront avec les places de stationnement. Des stationnements en silos pourront être mis en place dans le cadre d'une densification. Dans ce cas ils devront aussi être végétalisés par des plantations grimpantes.

Les essences seront retenues parmi la palette végétale proposée dans les OAP du PLU.



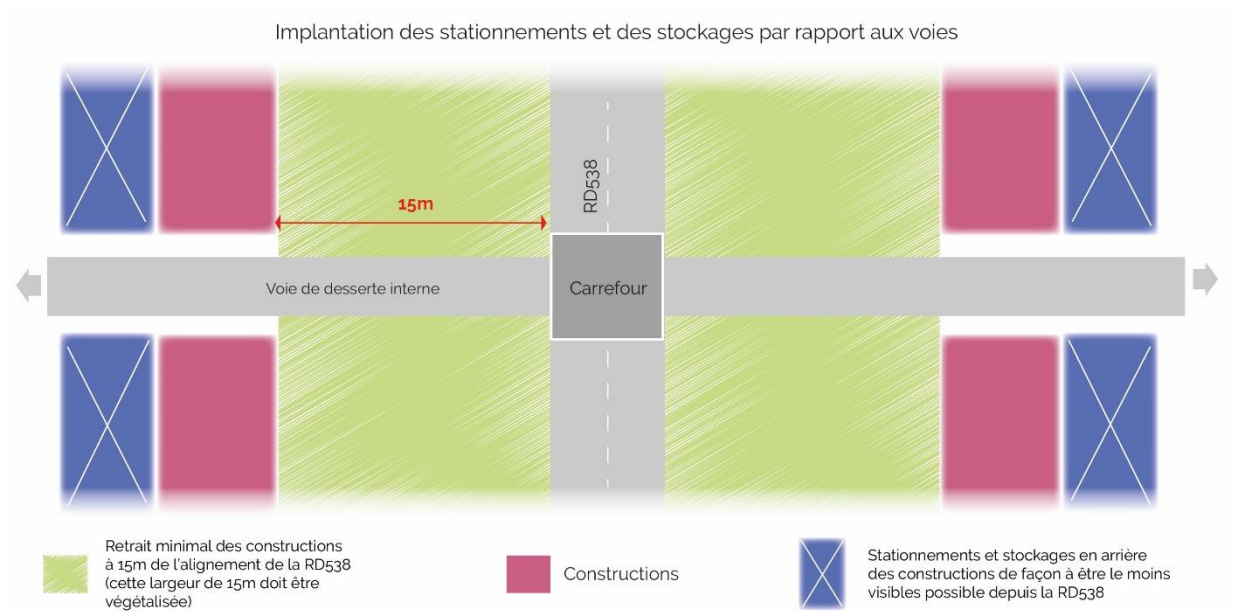
Illustrations de stationnements en silo végétalisés



LES IMPLANTATIONS DES STOCKAGES ET STATIONNEMENTS

Le long de la RD 538

Aucun stockage ou stationnement ne seront positionnés en vis-à-vis de la RD538. Ceux-ci se placeront en arrière du bâti pour ne pas être vus depuis la RD538.



Le long des voies de dessertes internes

Les stationnements seront mutualisés entre les activités : ils pourront alterner avec les constructions le long de la voie ou être en arrière du bâti. Des stationnements en silos pourront être mis en place dans le cadre d'une densification. Dans ce cas ils devront être végétalisés par des plantations grimpantes.

Les stockages ne devront pas donner sur la voie ils seront en arrière des constructions par rapport à la voie.

Il est rappelé que les limites de site (en particulier la limite sud) seront densément végétalisées.

