

Département de la Drôme

**Commune de
PONT DE L'ISÈRE**

Plan Local d'Urbanisme

**MISE EN COMPATIBILITÉ
Avec la Déclaration d'Utilité Publique
de la Z.A.C. des Vinays**

3 – ETUDE LOI BARNIER - zone d'activités les Vinays



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

5.10.122
févr.-12

Département de la DRÔME

PONT DE L'ISÈRE



ETUDE « LOI BARNIER » (L.111.1.4 du code de l'urbanisme)
Zone d'activités économiques "les Vinays"

Maître d'ouvrage : communauté de communes "Pays de l'Hermitage"



CABINET INERME PAYSAGE

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

SOMMAIRE

	pages
1 PRÉAMBULE	3
2 DIAGNOSTIC	4
2.1 LOCALISATION DE L'ÉTUDE	4
Objectifs de la LOI BARNIER	5
2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL	6
2.3 DÉFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES	6/7
2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE	7/8
2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN	9/10
2.6 ANALYSE VISUELLE	10
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ÉLARGI	11
3 ENJEUX ET ORIENTATIONS	12
3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES	12
3.2 ORIENTATIONS	12
4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS	13
4.1 VOLET SÉCURITÉ et NUISANCES	13/15
4.2 VOLET URBANISME	16/17
4.3 VOLET PAYSAGER	17/18
4.4 VOLET ARCHITECTURAL	19/22
5 ANNEXES	
Annexe 01 COUPE FAÇADE RN7	23
Annexe 02 COUPE FAÇADE A7	24

1 PRÉAMBULE

La structure intercommunale (communauté de communes Pays de l'Hermitage), exerçant la compétence "développement économique" a programmé la réalisation d'une zone d'activité entre la route Nationale 7 et l'autoroute A7, sur le territoire communal de PONT DE L'ISÈRE.

Cette phase d'étude a pour objet de définir les modalités d'urbanisation de la zone "Les Vinays" actuellement classée AU et Ui, dans le respect de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER) pesant sur les grandes infrastructures.

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

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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

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

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

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

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

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

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

Le présent rapport présente les lignes directrices choisies par la communauté de communes du pays de l'Hermitage pour l'aménagement futur de la zone d'activités "Les Vinays".

2 DIAGNOSTIC

2.1 LOCALISATION DE L'ETUDE

Située dans le grand couloir Rhodanien, la commune de Pont de l'Isère se situe à proximité de l'agglomération de Valence, et de celle de Tain/Tournon.

Elle bénéficie de la desserte des grandes infrastructures routières : A7 avec l'échangeur de Tain l'Hermitage au Nord et celui de Valence Nord au Sud.

Elle est reliée rapidement à ces deux accès par la RN7 qui traverse la commune.

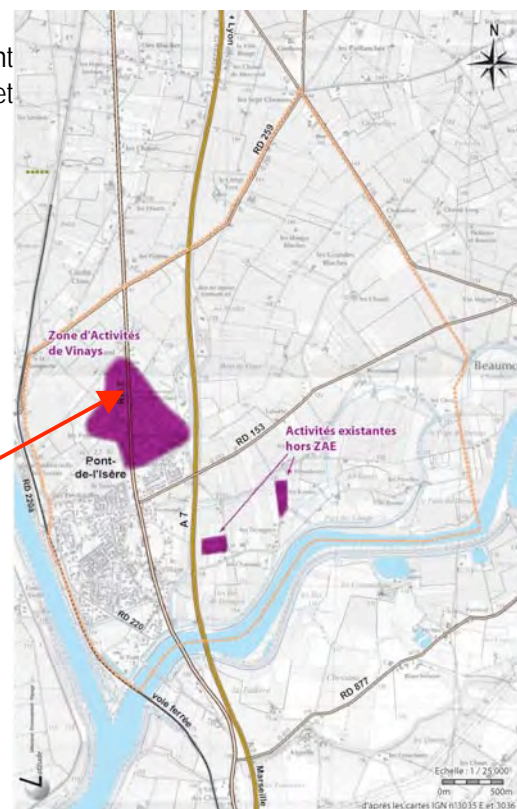
Le site d'étude est localisé au Nord du centre bourg, il est bordé :

- au Nord par la route départementale n°259,
- au Sud, par route départementale n°153,
- à l'Ouest, par la route nationale 7,
- à l'Est, par l'emprise autoroutière de l'A7.

Il est accessible directement depuis la route nationale 7 à l'Ouest,

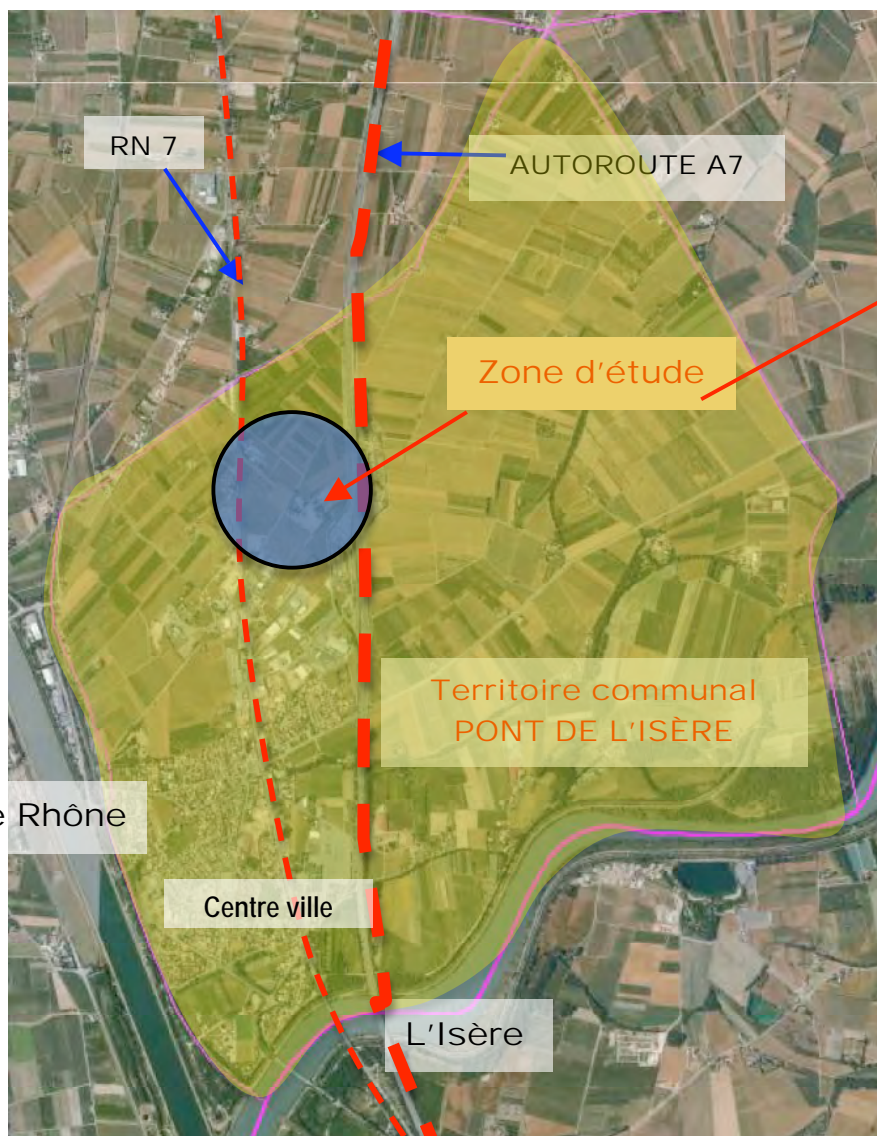
par une petite voie communale N°31 qui longe l'autoroute à l'Est et par l'actuelle zone d'activités située au Sud.

Sa situation géographique est stratégique au regard du développement économique de ce secteur. Elle se trouve sur l'axe majeur de la vallée du Rhône et viendra en complément d'une zone d'activité existante située au Nord la ville.



En limite Nord, au lieu dit "Les Vinays", la commune a voulu inscrire un site spécifique, pour l'accueil d'activités économiques dans l'affirmation d'une zone déjà destinée à cet usage située au sud du projet.

Actuellement le projet de Plan Local d'Urbanisme classe cette zone AU et Ui. L'ouverture à l'urbanisation des zones AU et Ui nécessite une modification préalable du PLU. Cette zone située entre RN 7 et autoroute A7 est frappée d'un recul de 100m côté autoroute A7 et 75m côté Route Nationale 7.



Le Rhône

Les objectifs de la loi Barnier

La présente étude permettra de définir un parti d'aménagement cohérent et global qui devra être retranscrit dans le plan local d'urbanisme de PONT DE L'ISÈRE.



Où ?

Le périmètre de la future zone d'activités est concerné par un retrait de 75m de l'axe de la RN7 et 100m l'autoroute de l'A7 en application de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme.

POURQUOI ?

La loi Barnier permet de promouvoir une urbanisation de qualité dans les espaces trop souvent maltraités faute d'une réflexion d'ensemble (abords des voies rapides, des déviations, des axes structurants, des entrées de ville). L'objectif de cette loi n'est pas de maintenir une interdiction de construire dans la bande de retrait imposée (75m et 100m) mais de subordonner les possibilités d'urbanisation à l'existence d'un projet urbain intégré au document d'urbanisme.

COMMENT ?

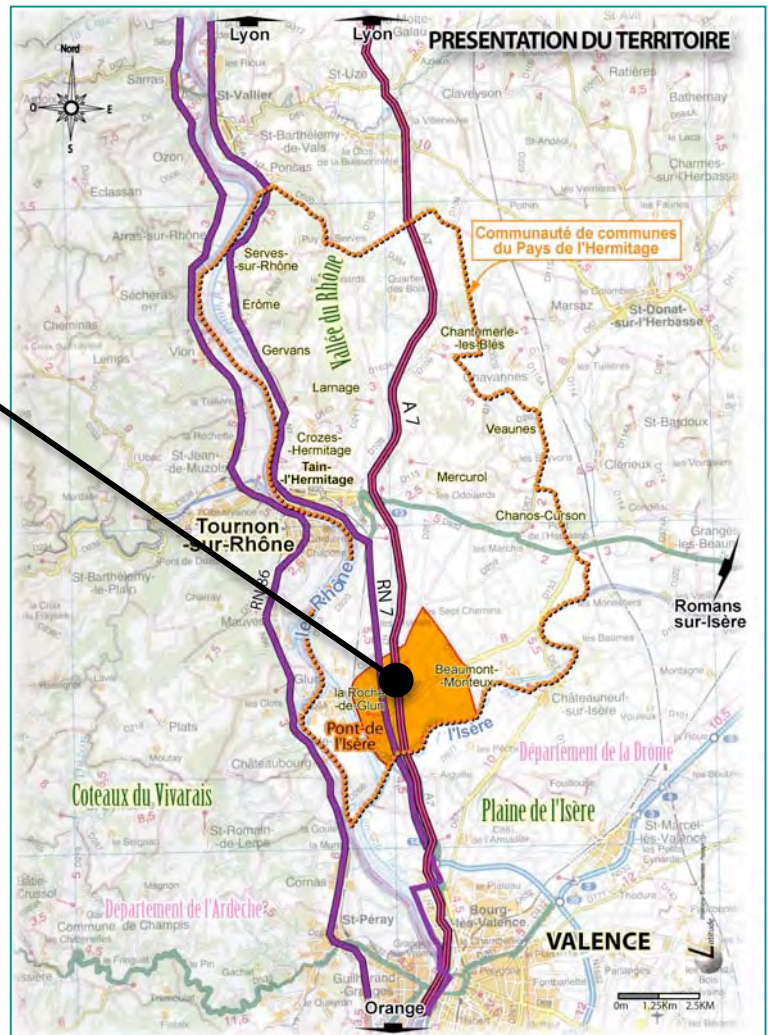
Afin de ne plus subir la règle de recul de 75 et 100m sur l'ensemble du trajet, il est nécessaire de lancer une réflexion d'ensemble prenant en compte les problématiques suivantes

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

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

La réflexion est portée sur l'ensemble des parcelles bordant la route nationale 7 et l'autoroute A7 afin de répondre à l'objectif initial : un aménagement de qualité porteur de valeurs urbaines et paysagères.

LA ZONE D'ÉTUDE



2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL

Situé dans le grand paysage de la plaine du Rhône, la ZAC se situe dans un contexte agricole, marqué de part et d'autre par les grandes infrastructures routières qui le sillonnent (A7, RN 7).

Ainsi, il s'inscrit dans un grand paysage de plaine parcouru par les infrastructures et sans relief proche pour encadrer les perceptions.

C'est la continuité d'une zone d'activité existante conçue de façon anarchique et sans grande cohérence visuelle.

2.3 DEFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES

L'ambiance générale du site est assez homogène, sans élément remarquable, avec deux entités paysagères bien distinctes :

- La partie Sud occupée par une zone d'activité aux bâtiments hétéroclites et aux espaces publics de conception minimaliste.
- La partie Nord constituée d'espaces agricoles, est bien structurée avec un mélange de vignes et d'arbres fruitiers, d'espaces en friches et d'un cordon boisé en limite de l'autoroute. A l'intérieur du site une ancienne carrière montre les vestiges des travaux autoroutiers.

Quelques perceptions lointaines permettent d'apercevoir à l'Ouest les coteaux Ardéchois et à l'Est la montagne du Vercors.

o La plaine agricole

Le territoire au Nord de la commune de Pont de l'Isère est plan, ces terres sont, pour la plupart, cultivées mais également utilisées en partie par l'activité économique. Cette zone de plaine est le lieu privilégié d'implantation pour des exploitations agricoles au Nord et Est du territoire communal et pour de l'activité industrielle au Nord du bourg. Elle permet des visions ouvertes et des perspectives intéressantes sur l'ensemble de la vallée du Rhône mais aussi sur des paysages plus éloignés comme le massif Ardéchois et le Vercors.

o **L'habitat**

La ville de PONT DE L'ISÈRE est bien facilement identifiable. L'habitat s'est surtout développé dans la plaine alluvionnaire en bâti dense le long de la route nationale 7. Le cœur de village s'est établi sur la partie basse de la commune à la confluence de l'Isère dans le Rhône et les besoins commerciaux ont organisés la ville le long de la voie de communication (RN7).

Actuellement, les lotissements s'implantent en retrait de l'axe routier. L'extension de l'habitat s'organise majoritairement vers le Rhône c'est à dire à l'ouest du cœur de ville.

LES ÉLÉMENTS LINÉAIRES DU PAYSAGE

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

o Les axes routiers :

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

o L'axe ferroviaire:

La ligne SNCF traverse la commune en axe Nord-Sud en parallèle à la RN 7. Ce type d'ouvrage est reconnaissable dans le paysage. Souvent réalisée en remblais, cette barrière visuelle sectionne le territoire communal vers l'Ouest et limite les accès vers le Rhône. C'est un facteur limitant les accès au fleuve, en constituant un barrage physique et des servitudes d'emprise large. Infrastructure contraignante, elle limite l'aspect qualitatif que pourrait apporter le bord d'un fleuve.

o Les cours d'eau :

Le fleuve Rhône et sa ripisylve délimitent le territoire communal sur sa limite Ouest. La rivière Isère et sa ripisylve délimitent elles, le territoire communal sur sa limite Sud. Ce fleuve et cette rivière façonnent le paysage sur les franges Sud et Ouest.

2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE

TOPOGRAPHIE :

Situé dans la plaine légèrement surélevé par rapport à la ville, le site est plat, la topographie du lieu ne va pas contraindre l'urbanisation. Le relief du site d'étude est donc fort propice à recevoir des constructions et des aménagements de surface. Seule, une ancienne carrière probablement créée pour les besoins de l'autoroute va limiter son aménagement. Une légère pente Nord Sud permet d'évacuer les eaux de surfaces et la présence de fossés existants permet une récupération naturelle et efficace des eaux pluviales.



HYDROLOGIE :

Pas de réseau de récupération des eaux de surfaces, hormis le bassin de l'autoroute et l'infiltration naturelle ou artificielle des sols. Il conviendra au moment de l'urbanisation de la ZAC de vérifier l'impact des projets en matière hydraulique, afin d'évaluer les capacités de reprise des réseaux en place et de définir les aménagements nécessaires à réaliser (noues), notamment en vue de la collecte des eaux pluviales.

VÉGÉTATION :

Le secteur d'étude est en zone agricole. La végétation actuelle est constituée sur une grande partie, de terrains plantés d'arbres fruitiers et de vigne. Quelques friches agricoles apparaissent mais sur de faibles superficies. La photo ci-dessous montre que le site d'étude est partagé entre zone agricole (arrière plan) et zone d'activité au premier plan.



2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

Le site se situe entre RN7 et autoroute A7 dans une frange de liaison entre agriculture et industrie. Actuellement, l'arrivée par le Nord sur la ville de Pont d'Isère, montre une structure hétéroclite concernant l'urbanisme, mêlant bâtiments agricoles industriels et habitat, sans transition progressive et identifiable entre monde agricole et zone urbanisée. L'ensemble de la façade RN7 reste de vision très routière.



Actuellement du nord au Sud

Au Nord : Zone d'activité économique :

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

Au Sud : Zone urbaine

C'est une zone avec de l'habitat organisé en bord de voie (RN7). L'urbanisation est perceptible mais pas affirmée, l'automobiliste reste dans sa logique de voie routière à grande circulation. Le volume des bâtiments construits et leur implantation linéaire donnent un paysage ordonné selon la logique de la voie.



2.5.1 LE RÉSEAU VIAIRE

Ensermée entre les deux axes majeurs, la zone est séquencée par différentes ambiances : agricole, industrielle, habitation dense.

La RN7 permet l'accès facile à la zone étudiée et un projet de carrefour giratoire va formaliser avec force, l'entrée de cette nouvelle zone d'activités. Ce nouveau carrefour va également permettre de fermer des voiries existantes aux sorties dangereuses sur la RN7.



Accès au futur site création d'un carrefour giratoire

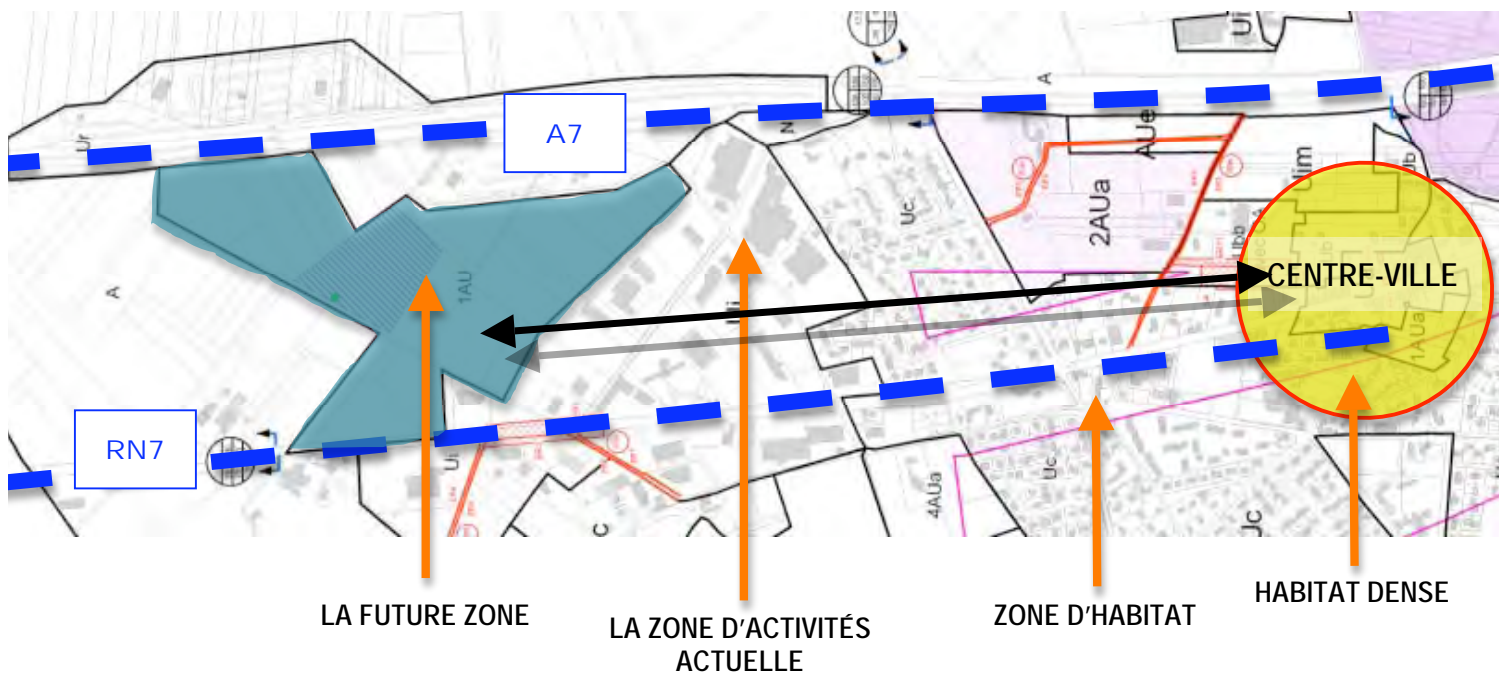


Cette voie au Sud sera fermée pour sécuriser les accès actuels

2.5.2 L'URBANISATION DU SITE

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

Il se situe en amont d'un développement urbain est mal maîtrisé. C'est pour cette raison que, la mairie de Pont de l'Isère avec l'appui de la communauté de communes, a engagé cette réflexion d'aménagement.



2.5.3 TYPOLOGIE DE L'HABITAT

Deux types de bâti coexistent sur le linéaire

1. Habitat ancien et bâtiments agricoles

L'architecture est simple, les volumes peu importants et épurés. Son niveau est faiblement élevé, R+1 conférant malgré tout à l'ensemble, un aspect massif. Les toitures sont souvent à deux pans en tuiles. Les façades sont avec un enduit, avec la présence de quelques murs en pierres jointoyées. Les entrées donnent directement sur la RN7.



2. Constructions commerciales récentes et bâtiments industriels

Des bâtiments industriels imposants aux façades relativement élevées : entre 10m et 12m.

L'aspect extérieur se caractérise par des murs en tôles et toitures en bac acier.

Une architecture industrielle facilement identifiable se concentre dans la partie économique du trajet.



2.6 ANALYSE VISUELLE

La route nationale 7 et l'autoroute A7, axes majeurs entre VALENCE et TAIN L'HERMITAGE, offrent des visions permanentes et intéressantes sur le fond de paysage à l'Est (Massif du Vercors) comme à l'Ouest (Massif Ardéchois). Ces deux massifs ferment les visions du grand paysage. Sur la photo le massif Ardéchois tout proche.



Le vignoble de Tain l'Hermitage ferme les visions du grand paysage au Nord.



Le contexte réglementaire élargi

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

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

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

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

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

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

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

3 LES ENJEUX ET ORIENTATIONS

3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES

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

Le futur carrefour giratoire sur la RN7 et les voies modifiées pour accéder à l'ensemble de cette zone vont modifier radicalement les trafics sur cette portion de route. Les aménagements périphériques et notamment ceux de la future zone d'activité vont également modifier la perception d'entrée de ville.

Actuellement à cet endroit la RN7 reste très routière. Demain, la possibilité de pénétrer progressivement dans l'agglomération par des aménagements plus urbains, sera possible et changera la vision Nord de la ville.

Les aménagements proposés doivent contribuer à améliorer cette perception qualitative de la commune.

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

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

La liaison, ambiance agricole et ambiance urbaine, doit s'imbriquer naturellement avec des éléments visibles forts.

3.2 ORIENTATIONS

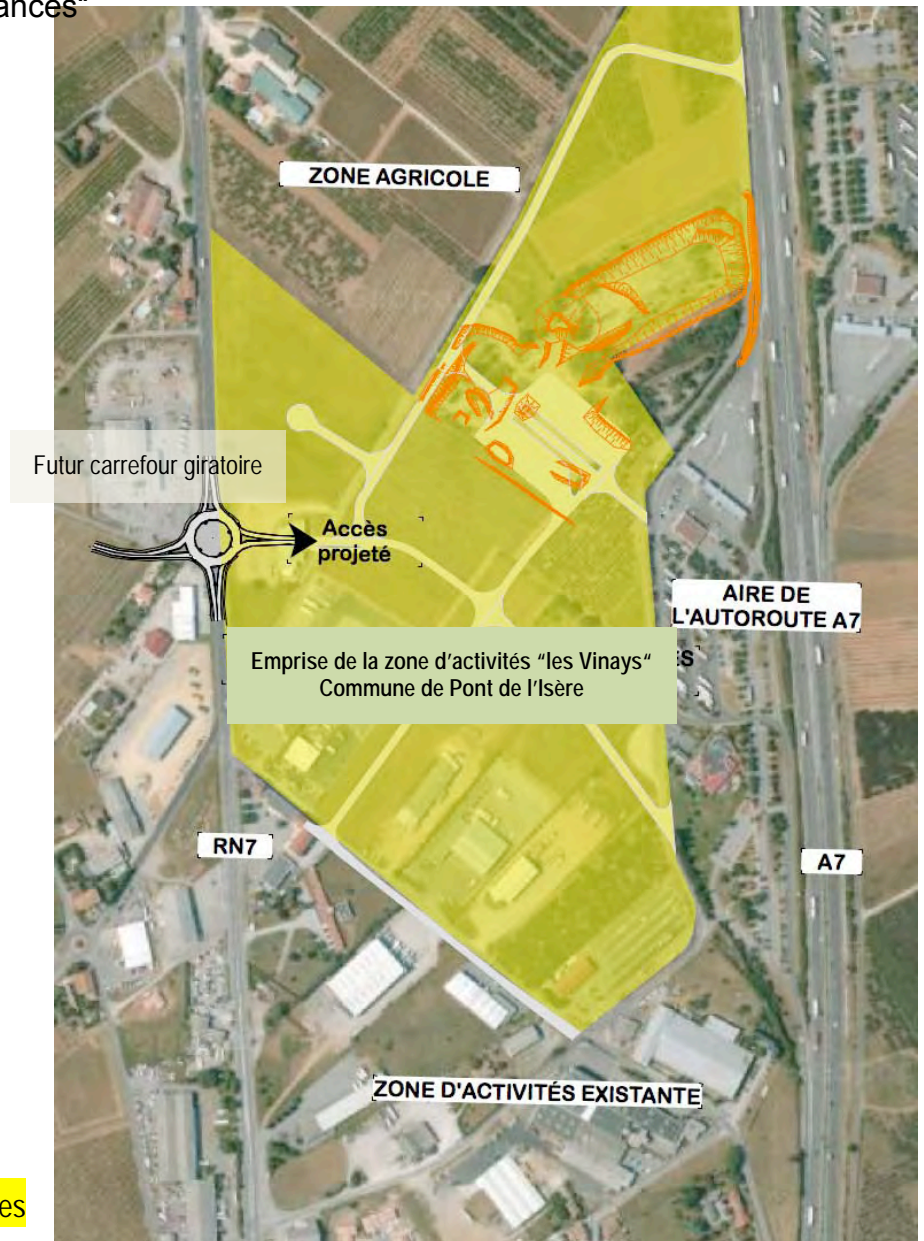
L'urbanisation future devra s'inspirer des éléments majeurs périphériques, en observant l'existant, et avec pour ambition de ne pas rééditer les erreurs réalisées sur les parties existantes.

Plusieurs objectifs devront être atteints par le projet final :

- La zone AU a pour vocation de recevoir de l'activité artisanale, commerciale, industrielle et de services.
- L'aspect extérieur des constructions va être réglementé afin que les nouveaux bâtiments s'insèrent au mieux dans le paysage nouveau recherché.
- Les reculs et les hauteurs des ouvrages sont notamment des enjeux forts, afin de maintenir des cônes de vues existants sur les plans secondaires et limiter leurs impacts depuis la voie.
- L'organisation des parcelles en bordure de voie doit être affirmée pour obtenir cette progression urbaine recherchée.
- Les plantations proposées seront en rapport avec les ouvrages proposés et réalisées selon la logique reconnue sur ce territoire.
- L'aménagement de la voie interne doit permettre une bonne desserte des parcelles construites. Elle doit favoriser les déplacements doux (notamment les cycles) compte tenu de l'éloignement du centre bourg.
- L'aménagement de la zone d'activité devra impérativement intégrer l'infiltration des eaux de surface.

4 LES PISTES D'AMÉNAGEMENT

- Le volet "sécurité et nuisances"
- Le volet "urbanisme"
- Le volet "paysage"
- Le volet "architectural"



4.1 Le volet sécurité et nuisances

L'accès à la zone d'activité sera assuré par un futur carrefour giratoire.

Pour des raisons de sécurité, aucun autre débouché ne sera autorisé sur cette partie de RN 7. L'ensemble du trafic routier des zones d'activités (future et existante) sera donc régulé au Nord, par cet unique aménagement routier.

Le principe d'aménagement part du seul fonctionnement possible de la zone et l'accès aux futurs lots d'activité devra se faire obligatoirement par une nouvelle voie interne accessible depuis ce carrefour.

L'aménagement de la façade Ouest de la zone sur la RN7 est un enjeu majeur pour sa réussite commerciale.

L'aménagement de la façade Est sur l'autoroute A7 moins visible et non accessible, devra principalement prendre en compte l'enjeu sonore pour les futures constructions.

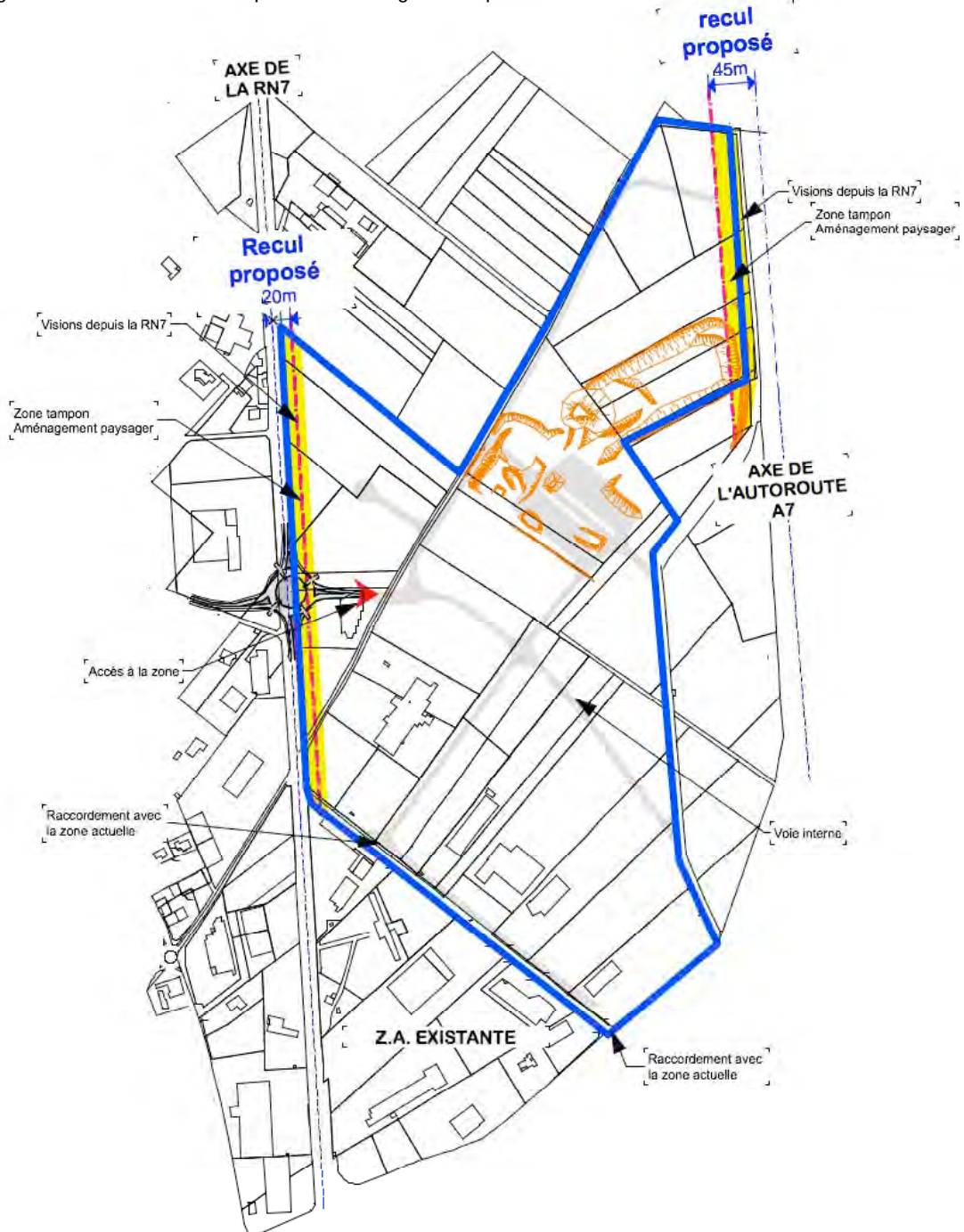
Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées grâce à un recul suffisant du bâti : 20m de l'axe pour la RN7 et 45m de l'axe pour l'autoroute A7.

Un effort d'isolation acoustique au niveau des façades côté RN7 et côté autoroute A7, sera encouragé pour un confort de fonctionnement dans les futurs bâtiments.

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

Ces prescriptions devront être suivies pour les futurs bâtiments commerciaux.

Dans le sens inverse, les nuisances générées par une activité commerciale peuvent être importantes. Il y a donc lieu d'accompagner la création de la zone par des aménagements ponctuels visant à l'atténuation du niveau sonore.



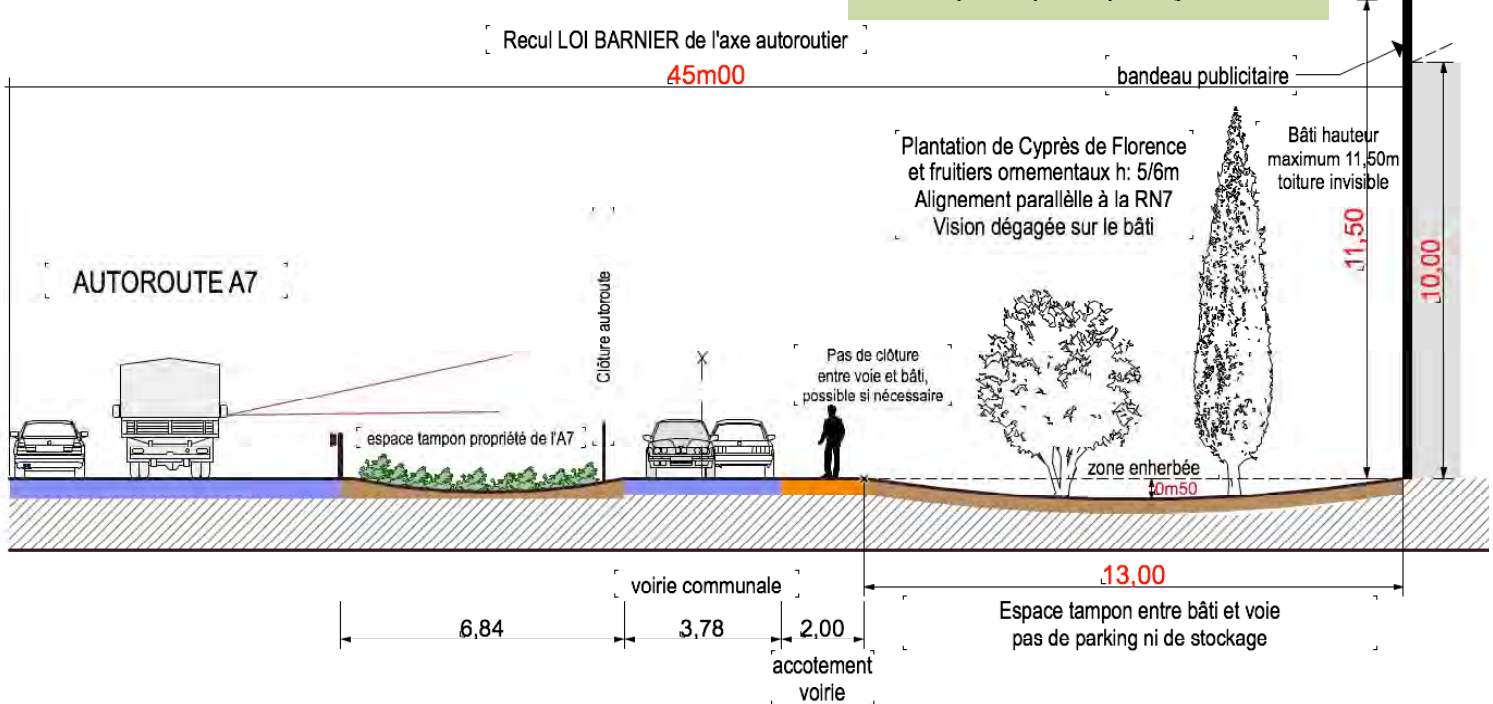
La pollution visuelle peut être considérée comme une nuisance et fait à ce titre, partie intégrante de la réflexion sur l'organisation spatiale de cette première zone.

Positionnés à plus de 20m de l'axe de la RN7 et à plus de 45m de l'axe de la l'A7, les futurs bâtiments paraîtront, grâce à ce recul, moins oppressants pour les usagers de ces deux voies.

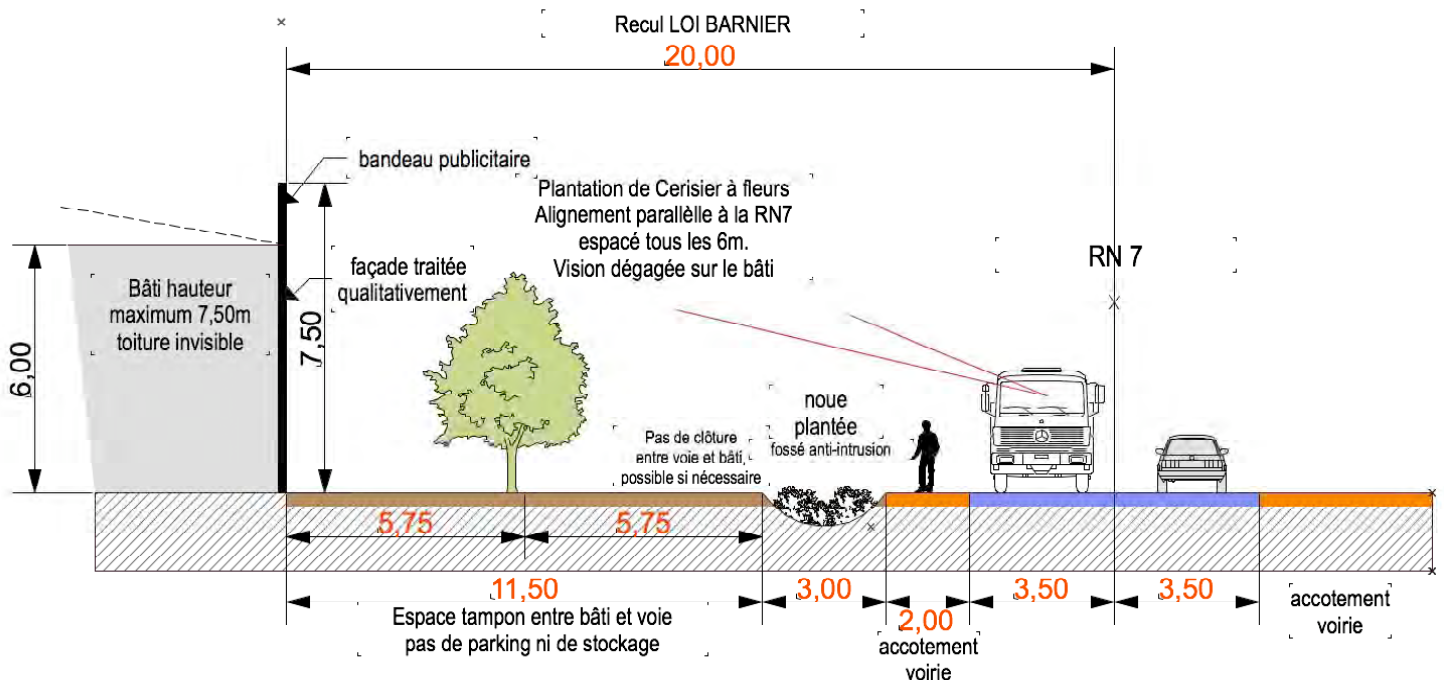
Pour éviter un sentiment d'implantation anarchique, ces bâtiments seront alignés sur l'axe des voies, comme le sont les bâtiments industriels existants de grand volume. Enfin, la plantation de fruitiers ornementaux et de Cypres de Florence ont pour but d'atténuer l'impact visuel de ces ouvrages volumineux.

Dès lors, le parti le plus fonctionnel est d'installer les parkings sur la façade opposée à la route, du côté où l'on accède à la parcelle bâtie. Ce fonctionnement correspond à la logique des accès, au comportement spontané des visiteurs de se garer du côté de l'accès, et répond au souci esthétique d'éviter des zones de stockages visibles et souvent peu esthétiques depuis la route nationale 7 et depuis l'autoroute A7.

Coupe de principe façade A7



Coupe de principe façade RN 7



Concernant la construction de la voie interne principale dans la zone d'activités, sa largeur sera suffisante pour conserver une sécurité maximale et pour permettre un accompagnement paysager qualitatif (alignement d'arbres à l'échelle du territoire, noues plantées, trottoirs aux normes PMR, voies cyclables indépendantes).

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

Un affichage groupé et commun de la publicité de type TOTEM ou panneau, devra également être prévu juste après le futur carrefour giratoire (exemples photographiques ci dessous).



Exemple d'accumulation anarchique des panneaux d'information



Exemple d'affichage groupé

4.2 Le volet "urbanisme"

La future organisation urbaine détermine le fonctionnement général de la zone d'activités.

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

Étant donné l'éloignement de la zone du centre bourg de PONT DE L'ISÈRE de la ZAC "Les Vinays", il est difficile de concevoir un autre mode d'occupation du sol tel que l'accueil d'activités artisanales, commerciales industrielles ou services.

Les futurs bâtiments en façade de :

- La RN7, seront construits à 20m de l'axe de la voie,
- L'autoroute A7, seront construits à 45m de l'axe de la voie,

Les bâtiments, seront alignés selon l'axe routier pour :

- donner de la cohérence au nouveau site ,
- rester dans la logique urbaine
- respecter l'implantation du bâti le long des voies

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

L'activité commerciale ou tertiaire :

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

Cela implique, en retour, une qualité d'implantation, de paysage et d'architecture en correspondance, avec son emplacement de manière à promouvoir l'aspect qualitatif de la zone d'activité.

La façade des bâtiments donnant sur la RN 7, doit contribuer à cette nouvelle vision d'entrée de ville pour Pont de l'Isère.

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

Emplacement potentiel de PMI

Cet emplacement se trouve en deuxième rideau de la façade RN7, afin de pouvoir entreposer certains matériaux visibles sans nuire à la qualité visuelle du site.

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

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



4.2 Le volet paysager

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

Il convient de prendre en compte, le ou les axes visuels depuis la RN7 et les zones sensibles (parties périphériques de la zone d'activité).

Les façades côté RN7 et côté A7, devront faire l'objet d'une plantation de fruitiers ornementaux et/ou de Cyprès de Florence. Création d'un fossé en bordure d'accotement de voirie, pour la sécurité du site et pour éviter la mise en place de clôture. (Néanmoins, celle-ci sera accordée si son utilité était justifiée).

Ces mesures assurent l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments, sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à "fermer" la zone sur elle même.

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

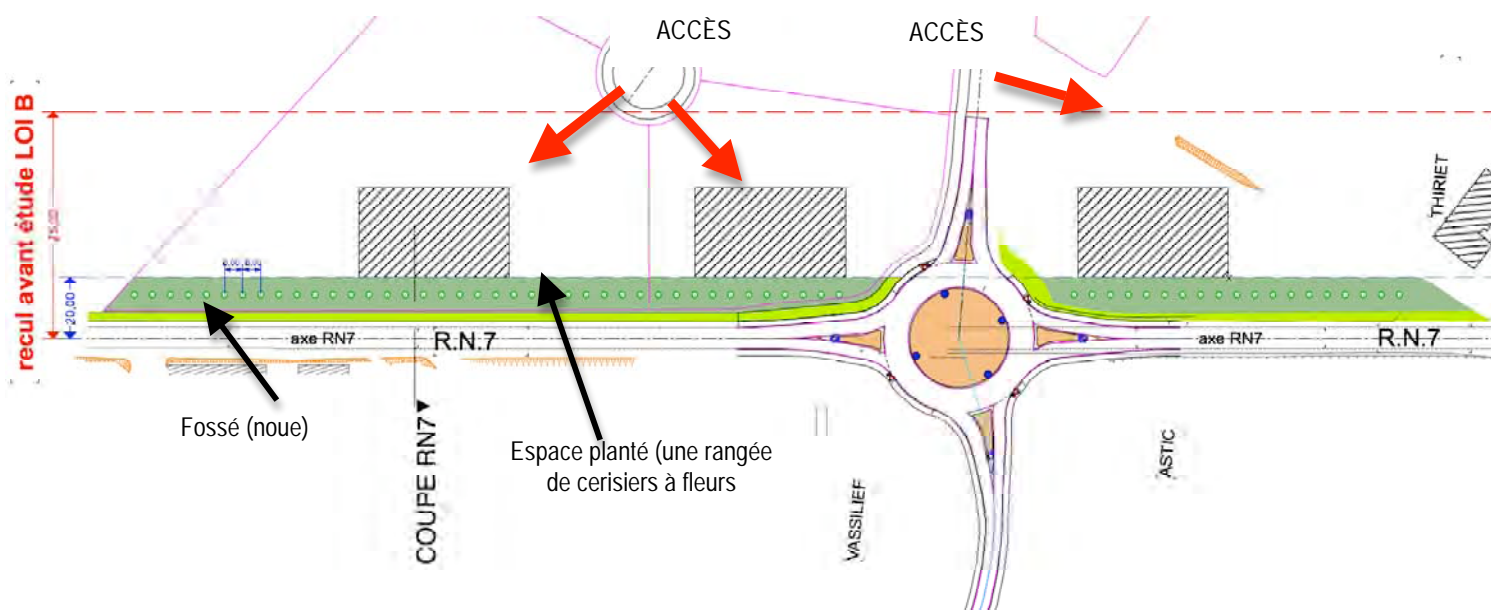
Concernant la façade Route Nationale 7

L'espace devant les bâtiments (zone tampon entre RN7 et futur bâti) sera traité très "sobrement" afin de garantir la qualité des visions sur ce front bâti. Plantation d'une rangée de fruitiers ornementaux avec un revêtement enherbé et création d'un fossé sous forme de noue, en bordure d'accotement de voirie.

Aucun stockage de matériel pour l'activité, ne sera toléré sur cette bande très visible.

Si la surface est coupée en plusieurs lots, on peut prévoir entre eux, une plantation de brise vent orientée Est Ouest (Cyprès de Provence, Peupliers de Simon), faisant référence au parcellaire existant en périphérie et aux traditions de la plaine du Rhône. Cette orientation ne masquera que très partiellement les visions sur le massif du Vercors en fond de paysage à l'Est.

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



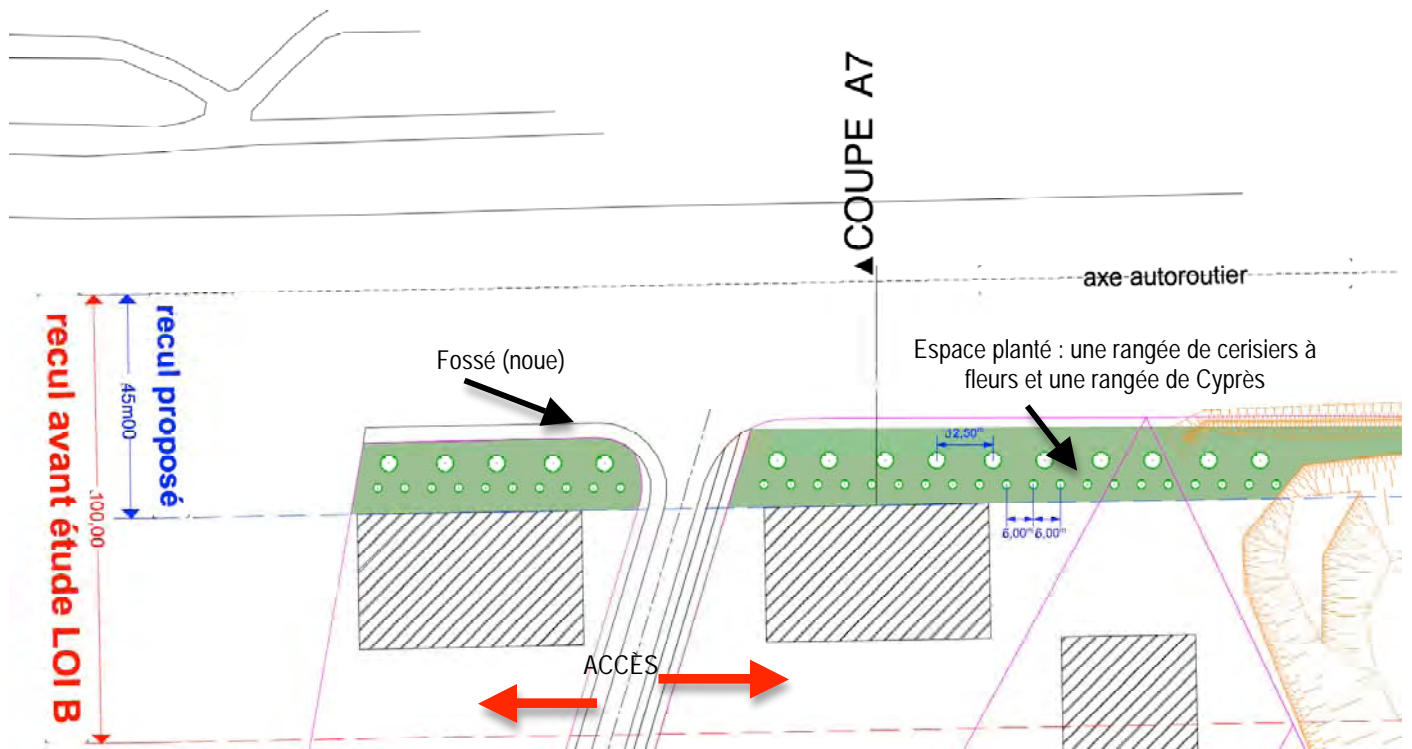
Concernant la façade autoroutière

L'espace devant les bâtiments (zone tampon entre A7 et futur bâti) sera également traité très "sobrement" afin de garantir la qualité des visions sur ce front bâti.

Plantation d'une rangée de fruitiers ornementaux et Cyprès de Florence avec un revêtement enherbé et création d'un fossé sous forme de noue, en bordure d'accotement de voirie.

Aucun stockage de matériel pour l'activité, ne sera toléré sur cette bande très visible.

Si la surface est coupée en plusieurs lots, on peut prévoir entre eux, une plantation de brise vent orientée Est Ouest (Cyprès de Provence, Peupliers de Simon), faisant référence au parcellaire existant en périphérie et aux traditions de la plaine du Rhône. Cette orientation ne masquera que très partiellement les visions sur le massif du Vercors en fond de paysage à l'Est.



CHOIX DE LA VÉGÉTATION

Les végétaux en bord de voirie seront :

Pour la RN7 des cerisiers à fleurs

Pour l'autoroute A7 des Cerisiers à fleurs et des Cyprès de Florence

Les essences plantées, support des constructions à usage d'activité, sont des essences locales.

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

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

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

Les zones de récupération des eaux de surfaces seront traitées de façon paysagère : noues ou bassins paysagers et non comme de simples bassins d'orage rarement esthétiques.



Exemple de bassins paysagers



4.4 Le volet architectural

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

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

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

L'enjeu est de donner une image cohérente à la voie afin que le lieu devienne un secteur valorisant pour l'entreprise, comme pour les clients et les employés mais également une véritable entrée de ville.

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

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

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

Les prescriptions générales:

1) Concernant la façade de la Route Nationale 7

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

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

R + 1 avec une hauteur maximum de 7m50 à l'acrotère, afin d'éviter des architectures trop "écrasantes" en façade de voie.

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

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

Les toitures plates et végétalisées sont autorisées, voire conseillées, (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle).

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

Les clôtures devront avoir un aspect homogène : grillages en mailles soudées de couleur vert foncé (rappel du vert des vergers environnants), sur la totalité de la zone et hauteur limitée à 2m et 2,5 m pour les zones extérieures de stockage.

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

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

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

- Les teintes claires : RAL 7013, 7014, 7015, 7035, 7044, 9001, 9002,

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- RAL 1032, 1033, 6017, 6018, 7030 7038,

2) Concernant la façade de l'AUTOROUTE A7

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

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

R+ 2 avec une hauteur de 11m50 maximum à l'acrotère, afin d'éviter des architectures trop "écrasantes" en façade de voie.

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

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

Les toitures plates et végétalisées sont autorisées, voire conseillées, (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle) .

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

Les clôtures devront avoir un aspect homogène : grillages en mailles soudées de couleur vert foncé (rappel du vert des vergers environnants), sur la totalité de la zone et hauteur limitée à 2m et 2,5 m pour les zones extérieures de stockage.

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

Les couleurs autorisées sont pour les façades des bâtiments :

si bardage métallique

Teintes sombres similaires aux masses boisées en présence sur le site

RAL 6004 à 6009, 6012, 6020, 6028, 6029

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- Le gris RAL 7035 à 7038, 7040, 7042, 9018

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

Le parti d'aménagement proposé impose au bâti qui s'implantera, une relative homogénéité sur les plans des implantations, de l'architecture des bâtiments et du traitement des espaces paysagés, tout en permettant une relative souplesse "encadrée" des concepteurs.

Les prescriptions définies devront apporter un cadre réglementaire global mais laisseront évidemment place à la conception architecturale individuelle.

INFORMATION PALETTE RAL

Les teintes préconisées sont tirées du tableau ci-dessous pour information

BASE GÉNÉRALE DES COULEURS PRÉCONISÉES

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