



Plan Local d'Urbanisme

7 – Etudes Loi Barnier
- Entrée nord RN7
~~Fauchetière 3~~

PRESCRIPTION DU PROJET DE REVISION	ARRET DU PROJET DE REVISION	APPROBATION
21 mai 2007	28 février 2011	3 septembre 2012



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

W:\PRODUCTION\PLU\509117_LIVRON_PLU\DOSSIER\Approbaton\DOSSIER\509117-Pg.doc

Département de la DRÔME

LIVRON S/ DRÔME



ETUDE « LOI BARNIER »

(L.111.1.4 du code de l'urbanisme)

ENTRÉE NORD de LIVRON S/ DRÔME

Maître d'ouvrage : VILLE DE LIVRON

JANVIER 2011

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	9/12
2.6 ANALYSE VISUELLE	12
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ÉLARGI	13
3 ENJEUX ET ORIENTATIONS	14
3.1 LES ENJEUX PAYSAGERS ET LES CONTRAINTES	14
3.2 ORIENTATIONS	14
4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS	15
4.1 VOLET SÉCURITÉ et NUISANCES	15/19
4.2 VOLET URBANISME	20/22
4.3 VOLET PAYSAGER	22/23
4.4 VOLET ARCHITECTURAL	23/25
PERSPECTIVES PROJETÉES PAR ZONES	26
5 ANNEXES	
Annexe 01 COUPE ZONE 1	27
Annexe 02 COUPE ZONE 2	28
Annexe 02 COUPE ZONE 3	29

1 PRÉAMBULE

La ville de Livron, a souhaité réfléchir sur l'entrée Nord de la ville, suite à la future construction du contournement Ouest de la ville et de la création d'une nouvelle voie communale qui va permettre d'accéder plus facilement aux quartiers Ouest de la commune. Cette entrée Nord se situe sur la route Nationale 7 (axe routier classé à grande circulation). Les différents documents d'urbanisme, qui se sont succédés depuis une trentaine d'années, n'ont pas jusqu'à aujourd'hui fixés d'une manière précise le devenir des espaces bordant la RN7 À l'entrée Nord de la ville. Cette phase d'étude a pour objet de définir les modalités d'urbanisation des zones actuellement classées AU, AUi, Ui, Uia, UC, Aa, dans le respect de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER) pesant sur les grandes infrastructures.

Cette relative imprécision a pour origine un certain nombre de facteurs incertains qui peu à peu se précisent :

- Le projet de contournement Ouest de la ville
- La création d'une voie communale pour un meilleur accès aux quartiers Ouest de la ville.
- La création à court ou moyen terme d'un carrefour giratoire sur l'intersection RN7 et future voie communale.
- La création de bassins d'orage conséquents en parallèle avec la RN7 permettant de diminuer les risques d'inondation des quartiers en bordure de cette voie.

La commune 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.

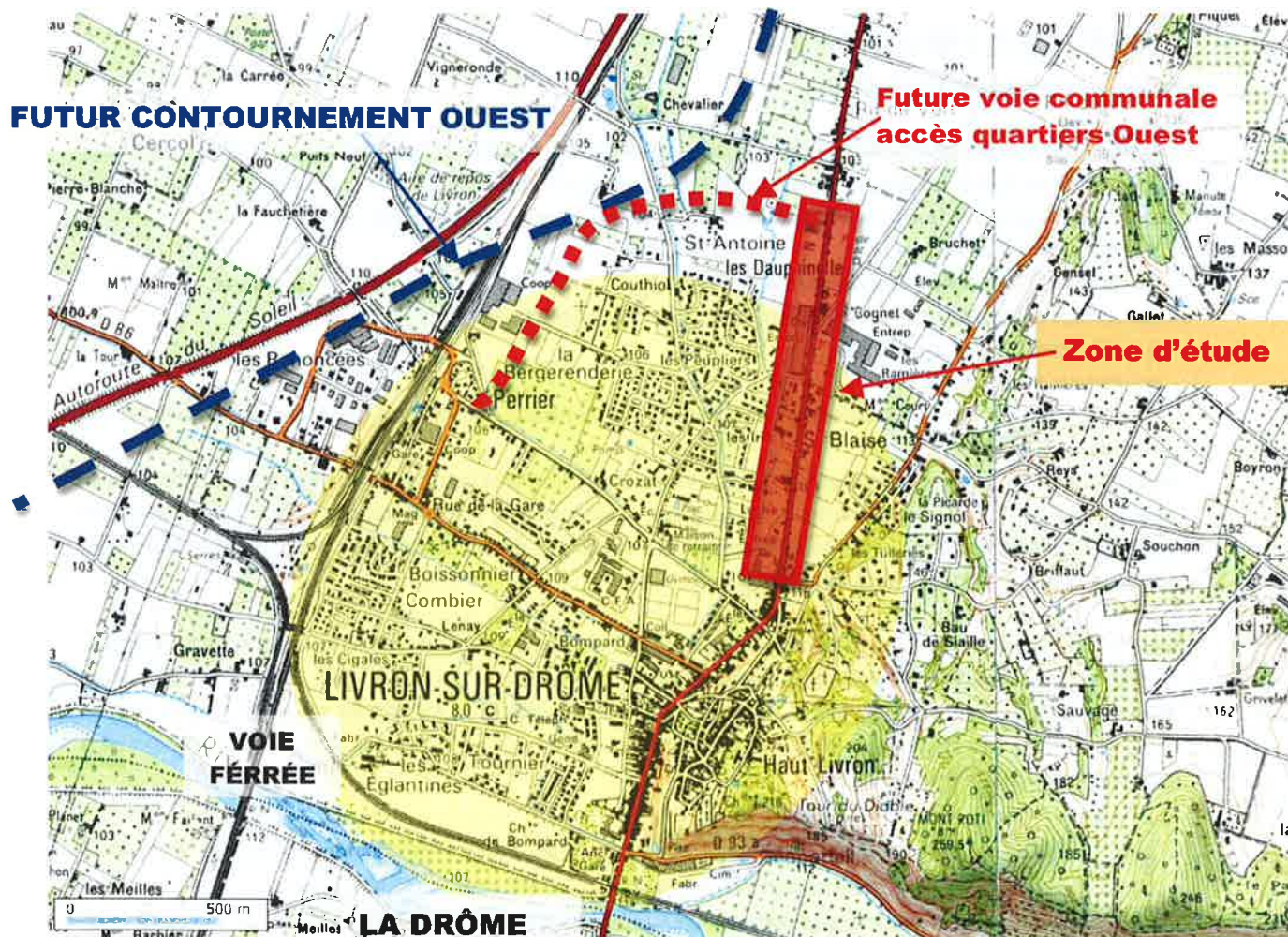
Il s'agit notamment de définir des modalités d'urbanisation justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et qui répondent à des critères de qualité architecturale et paysagère. Le présent rapport présente les lignes directrices choisies par la commune pour l'aménagement de sa future entrée Nord de ville.

2 DIAGNOSTIC

2.1 LOCALISATION DE L'ETUDE

Le projet se situe sur la partie Nord du territoire communal, qui s'étend le long de la route Nationale 7, classée "axe structurant" pour le département de la DRÔME entre MONTÉLIMAR et VALENCE. La situation est stratégique au regard du développement économique de ce secteur.

La zone d'étude se situe entre l'embranchement de la future voie communale qui va permettre d'accéder aux quartiers Ouest et le centre-ville de LIVRON. Cette nouvelle voie permettra également de se connecter avec le futur contournement Ouest de la ville. Cette portion de RN 7, actuellement très routière, représente un kilomètre en longueur, avec successivement de l'activité industrielle de l'habitat et du petit commerce.

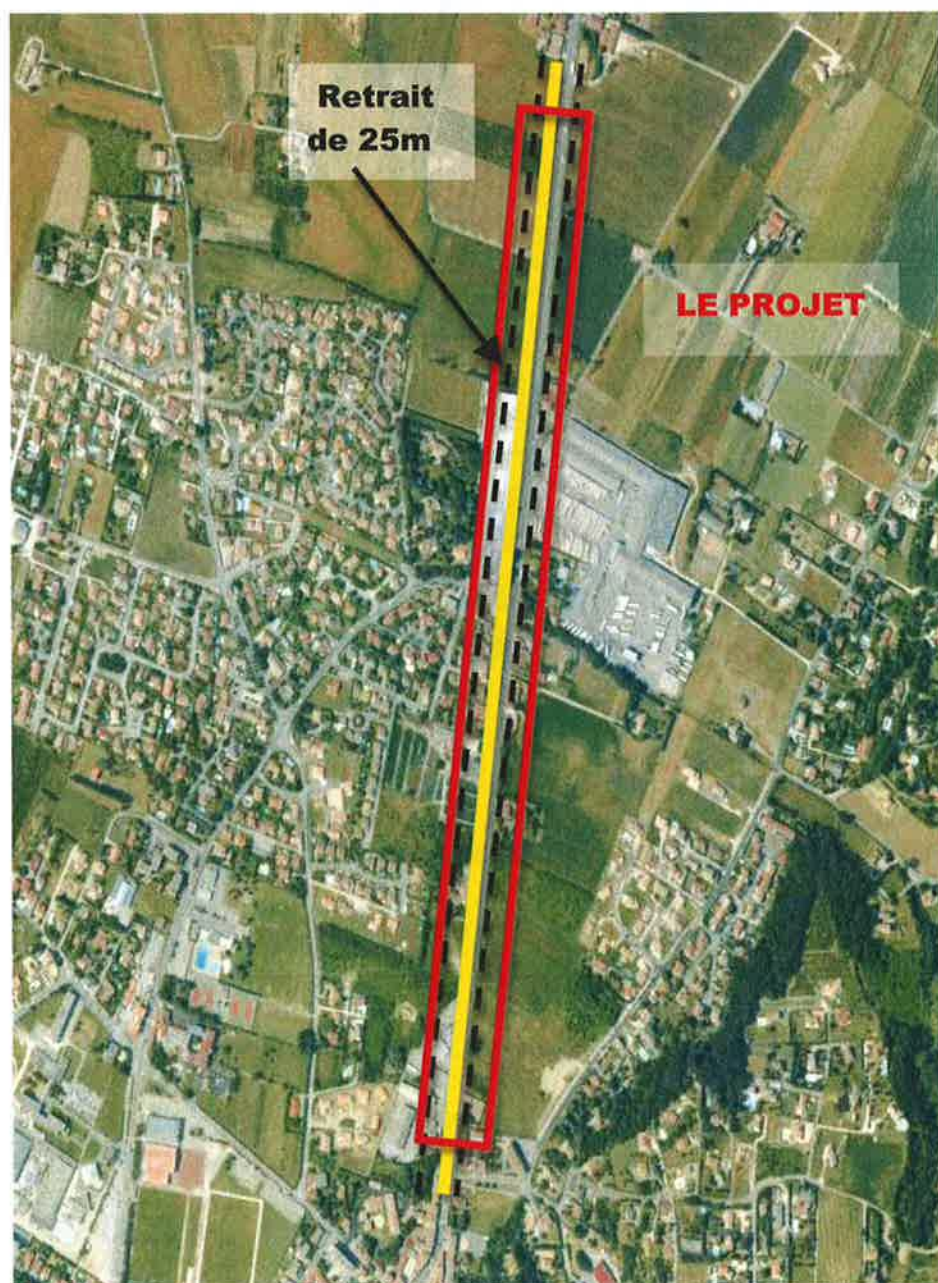


Après la réalisation du contournement Ouest et dans un souci de rendre à son entrée Nord une vision plus urbaine, la commune a voulu réfléchir sur le devenir de cette zone spécifique, pour son habitat et pour l'accueil d'activités économiques.

Actuellement le projet de Plan Local d'Urbanisme classe cette zone en AU, AUi, Ui, Uia, UC, Aa. L'ouverture à l'urbanisation des zones AU et AUi nécessite une modification préalable du PLU. Toute la bande située de part et d'autre du nouveau contournement est frappée d'un recul actuel de 25m.

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 LIVRON S/ DRÔME.



Où ?

Le périmètre des futures zones d'activités et d'habitat, est concerné par un retrait de 25m de l'axe de la RN7 (cf règlement UI du POS actuel). Il s'agit d'une modification de la dérogation Loi Barnier.

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) mais de subordonner les possibilités d'urbanisation à l'existence d'un projet urbain intégré au document d'urbanisme.

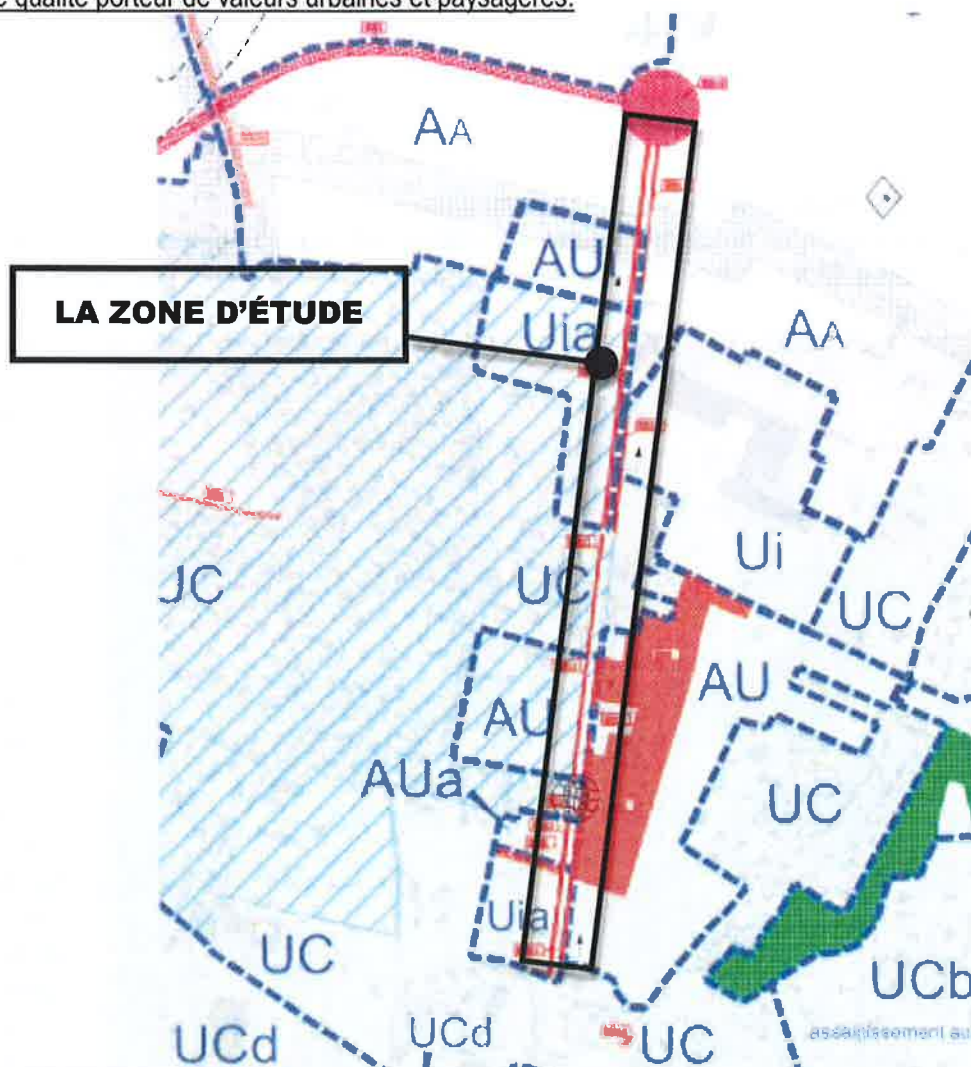
COMMENT ?

Afin de ne plus subir la règle de recul de 25mètres 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 afin de répondre à l'objectif initial : un aménagement de qualité porteur de valeurs urbaines et paysagères.



2.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL

La commune de LIVRON, située au pied de la colline de BRÉZÈME à l'ouest et au bord de la Drôme au Nord, possède des atouts paysagers incontestables : Son habitat ancien sur colline, la diversité de sa végétation, son relief contrasté offrent des paysages variés et agréables pour les LIVRONNAIS.

Le site d'étude au Nord de la ville contribue à cette caractéristique et s'inscrit dans un paysage bien défini.

2.3 DEFINITION DES ENTITÉS PAYSAGÈRES

La commune peut être découpée en deux entités dont le paysage est caractéristique :

○ La montagne du Brézème à l'Est

L'altitude de ce petit massif n'est pas très élevée mais le dénivelé avec la vallée du Rhône est marqué. Cela crée une sorte de marche dans le paysage.

Au delà du territoire communal, vers l'Est, le massif du Vercors culmine à 2300m.

Par conséquent, ces collines constituent un enchaînement de petits monts et montagnes qui contribuent à fermer le paysage sur la façade Est.

La colline du Brézème est constituée de vignes et de végétation naturelle.

Cette entité est une des deux composantes essentielles du paysage de la commune de LIVRON.

En effet, la commune est partiellement adossée à ce massif qui couvre près d'un quart de la surface du territoire.

○ **La plaine agricole**

Au contraire de la zone précédente le territoire Ouest et Nord de la commune entre Brézème et Rhône est plat. Irrigués par quelques cours d'eau et par la Drôme, ces terres sont, pour la plupart, cultivées mais surtout utilisées par l'activité économique. Cette zone de plaine est le lieu privilégié d'implantation pour des exploitations agricoles, industrielles et pour le développement de l'habitat. 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.

○ **L'habitat**

La ville de LIVRON est bien identifiable. L'habitat est surtout développé dans la plaine alluvionnaire en bâti dense le long de la route nationale 7 au pied de la colline. A l'origine, le cœur de village était établi sur la colline mais les besoins commerciaux ont poussé les gens à s'installer au pied de celle-ci, le long de la voie de communication.

Actuellement, il n'y a guère que les lotissements qui s'implantent en léger retrait de l'axe routier. L'extension de l'habitat s'organise plutôt dans la plaine entre RN7 et autoroute A7.

LES ÉLÉMENTS LINÉAIRES DU PAYSAGE

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

○ **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'Ouest.

○ **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 située en remblais, cette barrière visuelle sectionne le territoire communal. C'est un facteur limitant du développement de l'urbanisation car il empêche l'extension urbaine en constituant un barrage physique et des servitudes d'emprise large. Infrastructure contraignante, elle limite sensiblement à l'Ouest le développement communal.

○ **Les cours d'eau :**

La rivière Drôme et sa ripisylve délimitent le territoire communal sur sa limite Sud. Cette rivière façonne le paysage et son lit s'étend sur l'ensemble de la façade Sud. De nombreux fossés, collecteurs des eaux de surfaces, sillonnent la commune en direction du fleuve Rhône. Ces ruisseaux et fossés, très présents sur le lieu d'étude, sont des éléments notables du paysage car ils forment des traces visibles. Il faut donc les préserver et les mettre en valeur.

2.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE

TOPOGRAPHIE :

Situé dans la plaine au pied de la colline de Brézème, 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. En fond de paysage le centre ancien sur la colline domine le Livron contemporain développé dans la plaine.

Une légère pente Est Ouest permet d'évacuer les eaux de surfaces et la présence de fossés existants permet une récupération naturelle et efficace des eaux pluviales.



HYDROLOGIE :

L'ensemble des accotements reçoit les eaux pluviales de surface de la RN7. Les eaux de ruissellements canalisés dans de petits fossés agricoles créent un véritable enjeu contre les inondations et en terme de paysage. Il faudra les respecter, les conserver et même les affirmer. Actuellement, une étude pour la création de bassins d'orage, est en cours car ce quartier est rapidement inondable lors d'orages violents. Il conviendra au moment de l'urbanisation du quartier 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, notamment en vue de la collecte des eaux pluviales.

**VÉGÉTATION :**

Le secteur d'étude se situe en zone semi urbaine et agricole.

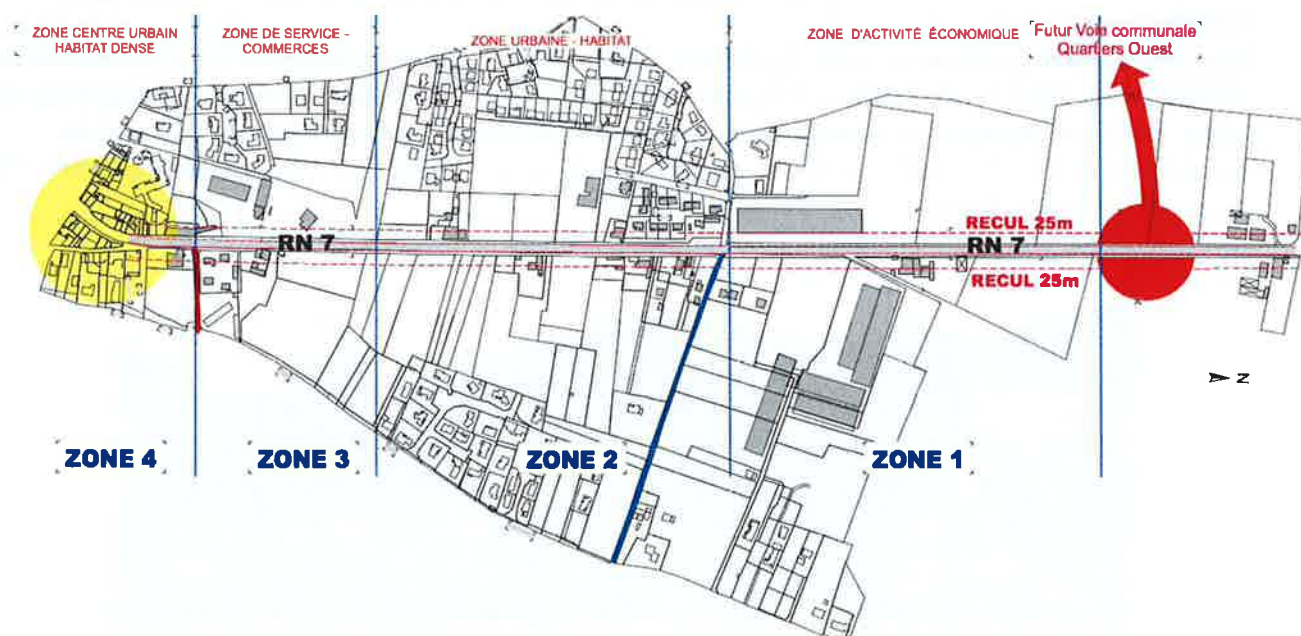
La végétation actuelle est constituée par des terrains agricoles des arbres fruitiers, des brise-vents et des végétaux de lotissements.

La photo montre que le site d'étude est partagé entre zone agricole (premier plan) et zone semi urbaine en deuxième plan.

**2.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN**

La RN 7 traverse la zone d'études sur 1000 m. Actuellement, l'entrée de la ville n'a pas de progression visuelle concernant l'urbanisme, le changement d'ambiance urbaine est surtout marqué au niveau des feux tricolores annonçant l'entrée de ville. L'ensemble du parcours reste très routier avec de temps en temps la présence d'habitat plus ou moins ancien en bord de voirie.

La création d'une voie nouvelle vers l'Ouest et sa jonction sur la RN7 pour un carrefour giratoire, va permettre de changer l'image d'entrée de la ville. Actuellement trois séquences peuvent être identifiées.



Actuellement du nord au Sud

Zone d'activité économique :

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



Zone urbaine : habitat individuel :

C'est une zone avec de l'habitat existant en bord de voie et au deuxième plan des lotissements. 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.



Zone de services et de commerces :

C'est actuellement une zone de services avec un traitement uniquement routier. Présence de grands espaces libres qui vont à l'encontre d'un lieu urbanisé bien structuré à proximité d'un centre ville.



Zone centre urbain habitat dense:

C'est au niveau des feux tricolores que l'on ressent l'entrée de la ville de LIVRON. Pendant près d'un kilomètre l'automobiliste ne perçoit pas son arrivée sur une agglomération d'importance, il lui faut atteindre cet endroit pour avoir l'information visuelle.



La loi Barnier s'applique à l'ensemble du trajet. Après la construction de la nouvelle voie communale, les élus de LIVRON veulent affirmer le caractère urbain aux abords de la voie avec au Nord une zone économique déjà engagée. La levée du recul des 25m pour l'implantation des futurs bâtiments, va permettre d'urbaniser ce territoire et changer la vision d'entrée de ville.

2.5.1 LE RÉSEAU VIAIRE

La route nationale 7, sur un kilomètre, est séquencée par différentes ambiances.

Le carrefour de la rue des peupliers permet d'accéder à de nombreux lotissements vers l'ouest mais sa fréquentation diminuera le jour où la future voie communale sera en service. Cette rue sert actuellement de desserte locale pour éviter le passage en centre ville. Ce carrefour sert d'accès à un bâtiment industriel (VINSON) mais surtout marque une délimitation très visible entre la zone économique et la zone d'habitat individuel

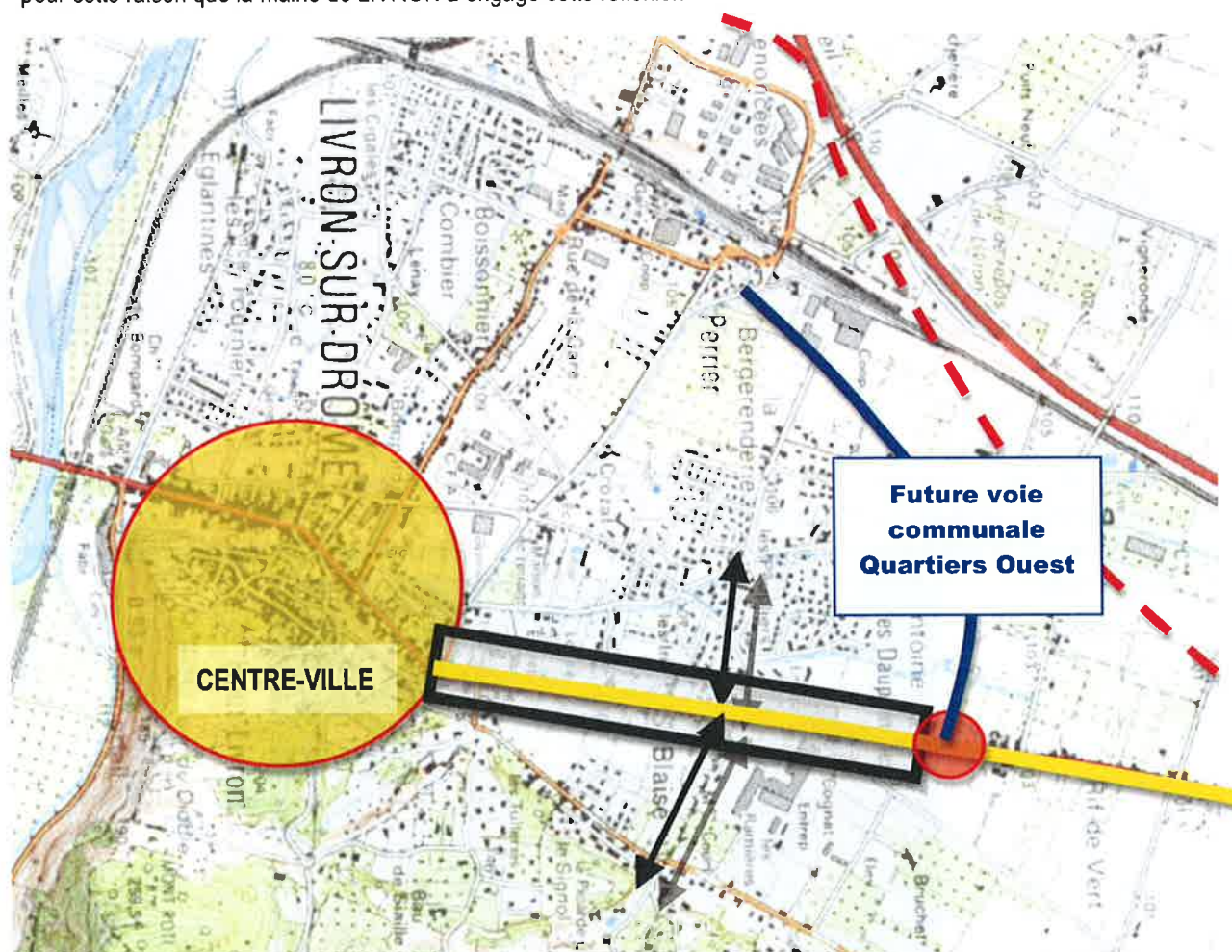


Ce carrefour devra servir de trait d'union entre deux ambiances distinctes

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, cet espace va jouer un rôle important dans la perception d'entrée de ville.

Il se situe entre future voie communale et centre ville, dans un espace où le développement urbain est mal maîtrisé. C'est pour cette raison que la mairie de LIVRON a engagé cette réflexion.



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 en pierres jointoyées, avec la présence de quelques murs en enduit. Les entrées aux maisons donnent directement vers la RN.



Cabinet Inerme Paysage – Le **POUZIN**



2. Constructions commerciales récentes et bâtiments industriels

Au Nord, des bâtiments industriels imposants aux façades relativement élevées : 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, axe majeur entre VALENCE et MONTÉLIMAR, offre des visions permanentes et intéressantes sur les accotements concernés à l'Est comme à l'Ouest.

A l'Ouest au loin, la voie ferrée délimite un premier fond de paysage. Au delà le massif Ardéchois, ferme les visions du grand paysage.



A l'Est c'est le plateau de BRÉZÈME qui délimite les visions



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 (aménagements 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 POS 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 urbaine et en zone d'activités, l'itinéraire étudié devra être en cohérence avec les espaces aménagés en périphérie.

Le futur contournement et la voie communale pour accéder aux quartiers Ouest vont modifier radicalement les trafics sur la commune. La jonction voie nouvelle, RN7 va déplacer la perception d'entrée de ville.

Actuellement la RN7 reste très routière jusqu'aux feux tricolores d'entrée de ville. Demain la possibilité de pénétrer progressivement dans l'agglomération par des aménagements plus urbains, sera possible et visible. Les aménagements proposés doivent permettre aux automobilistes de comprendre naturellement qu'ils rentrent ou qu'ils sortent de l'agglomération.

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

L'emprise routière actuelle permet d'envisager des aménagements de qualité où automobilistes, cyclistes et piétons vont pouvoir cohabiter en toute sécurité.

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.

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 d'autres entrées de ville.

Plusieurs objectifs devront être atteints par le projet final.

Les zones repérées ont pour vocation de recevoir de l'habitat, de l'activité commerciale, industrielle et de services.

L'aspect extérieur de ou 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 doit permettre une bonne desserte des parcelles construites. Elle doit favoriser les déplacements doux (notamment les cycles) compte tenu de l'éloignement du centre ville.

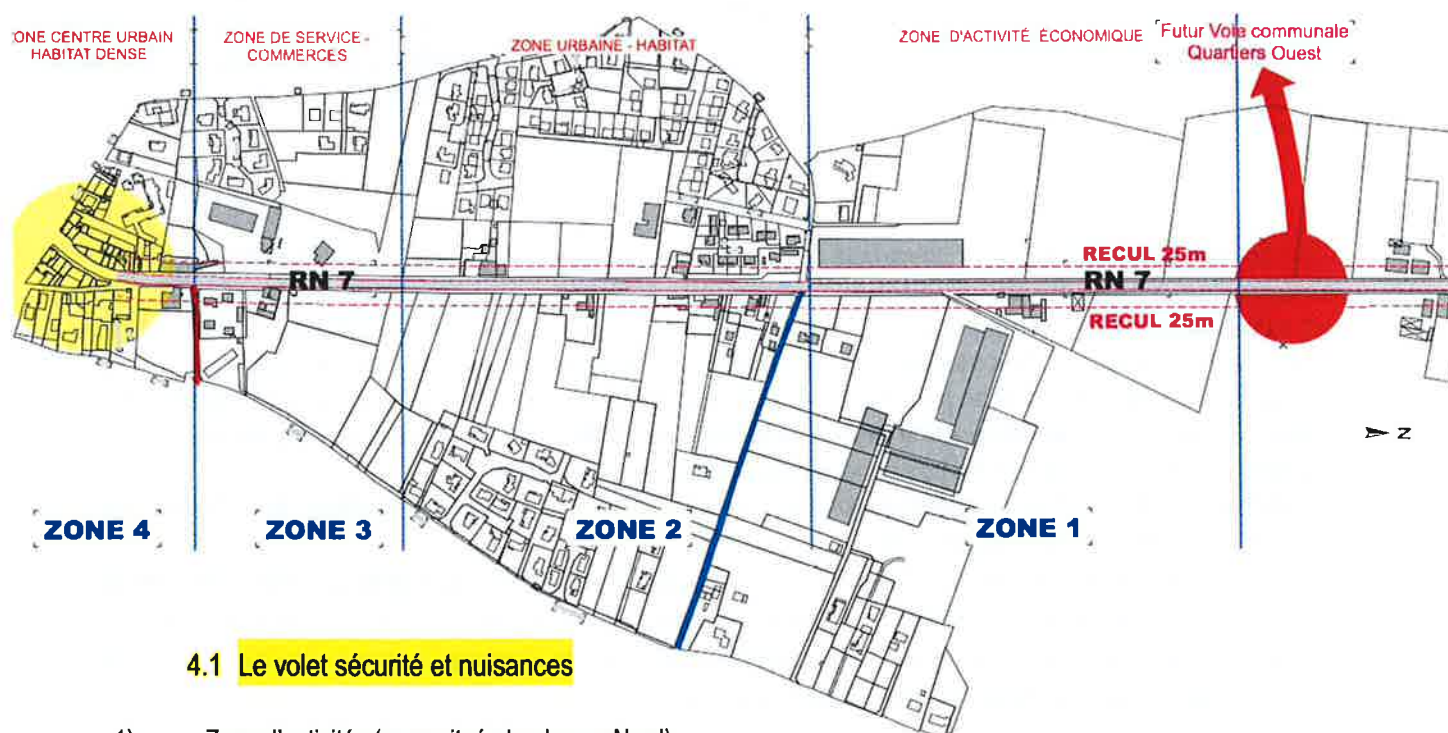
L'aménagement de la RN7 devra impérativement intégrer l'infiltration des eaux de surface.

4 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- 1 Le volet "sécurité et nuisances"
- 2 Le volet "urbanisme"
- 3 Le volet "paysage"
- 4 Le volet "architectural"

3 ZONES DISTINCTES À AFFIRMER

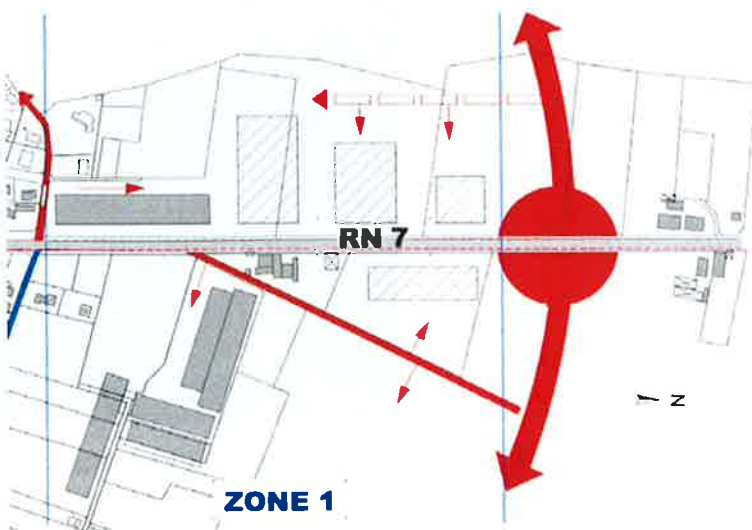
- Zone d'activités économiques
- Zone urbaine : habitat
- Zone de service et commerces



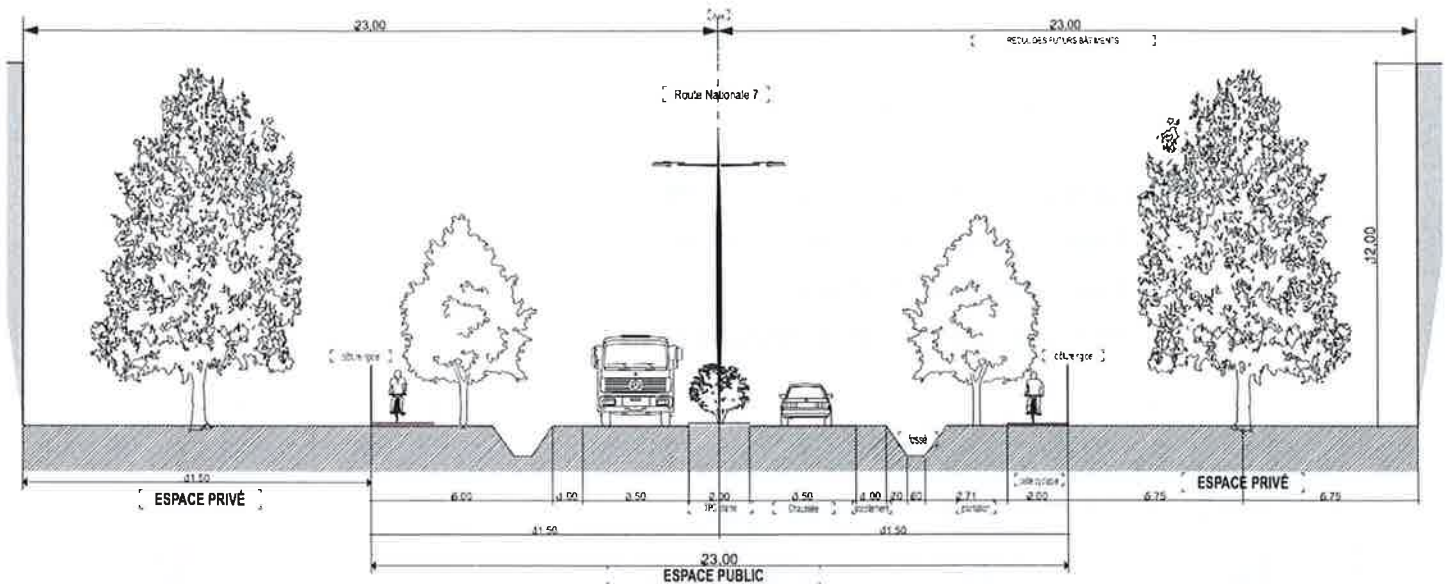
4.1 Le volet sécurité et nuisances

1) Zone d'activités (zone située la plus au Nord)
L'accès de cette zone sera assuré depuis la future voie communale ou depuis une voie existante à l'Est. Aucun débouché ne sera autorisé sur cette partie de RN 7, le trafic routier des zones d'activités sera régulé par l'arrière des parcelles.

Dès lors, le parti le plus fonctionnel est d'installer les parkings du côté de cet accès et de réaliser des aires de stockage sur cette même façade des futurs bâtiments. 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 depuis la route nationale 7.



Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) va contribuer à une sécurité maximale du trafic et permettre le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par une activité commerciale peuvent être importantes. Il y a donc lieu d'accompagner la création de la zone par des aménagements particuliers visant à l'atténuation du niveau sonore.

Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées si les bâtiments sont implantés avec un recul suffisant (23m de l'axe). Un effort d'isolation acoustique au niveau des façades en bord de RN7 sera préconisé.

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 le ou les futurs bâtiments commerciaux.

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 routier, les futures constructions seront moins oppressantes pour les utilisateurs de la RN7. Ces bâtiments seront alignés sur un bâtiment industriel existant de grand volume, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique. Enfin, la plantation d'un double alignement de végétaux de grands développements doit permettre d'atténuer l'impact visuel de ces ouvrages volumineux.



Regrouper et unifier la signalétique et les panneaux publicitaires permet de simplifier la lecture des usagers 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 vers ce giratoire (exemples photographiques ci dessous).

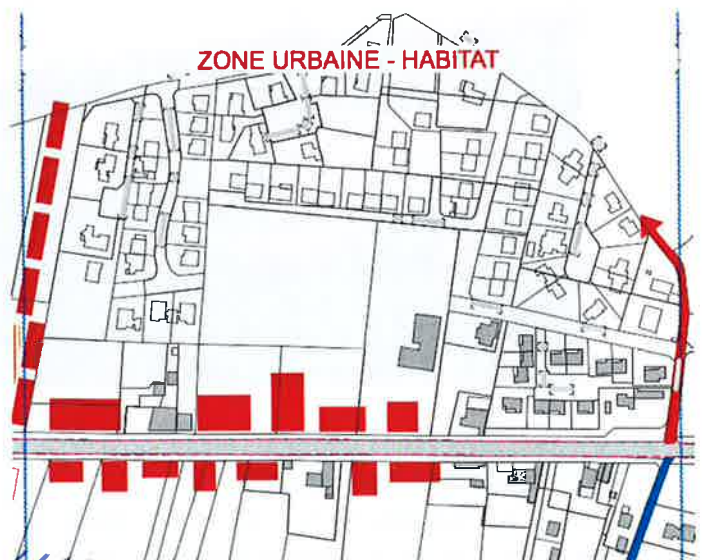


Accumulation anarchique des panneaux d'information

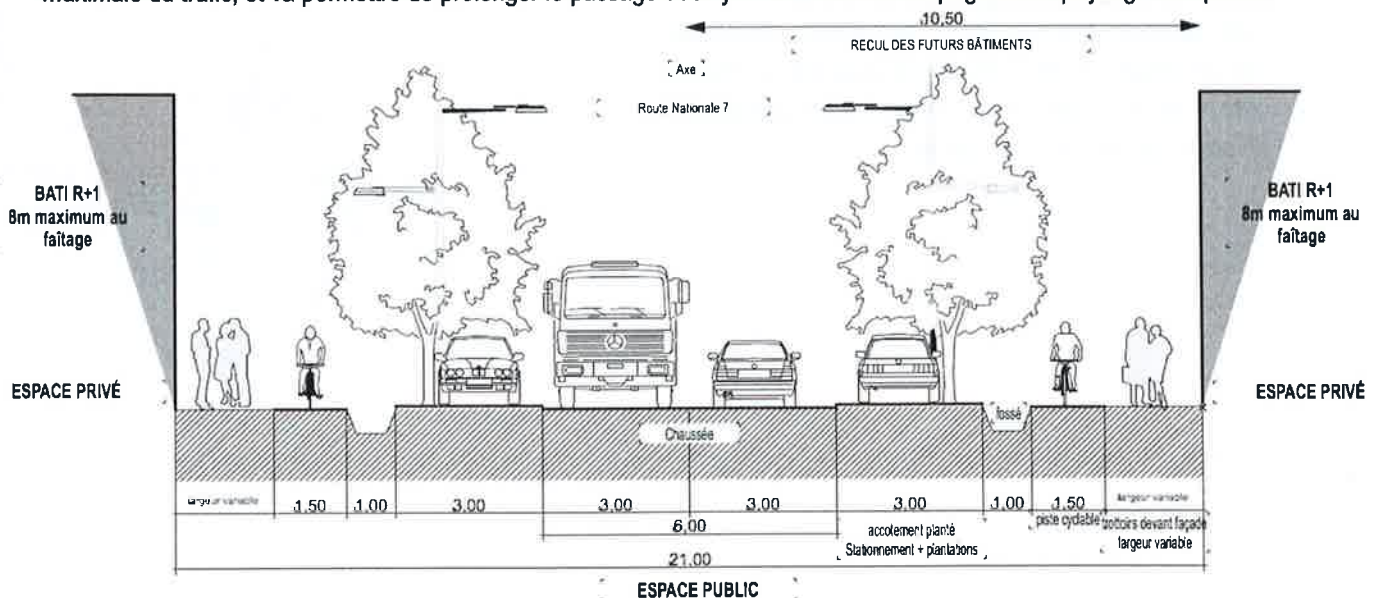


AFFICHAGE GROUPÉ

2) Zone urbaine (zone située au centre de l'itinéraire)
L'accès aux parcelles se fera directement depuis la RN7. Cette zone dite "urbaine" doit jouer un rôle de liaison visuelle entre centre ville et zone d'activités. La voie change d'aspect, les constructions deviennent habitat, l'ensemble de l'aménagement doit trancher avec la première zone. C'est au niveau du carrefour de la rue des peupliers que l'ambiance change.



Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) va contribuer à rendre visuellement ce tronçon plus urbain, à une sécurité maximale du trafic, et va permettre de prolonger le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées par l'aménagement urbain de la voie et par le recul des futures constructions à 10,50m de l'axe. Le resserrement de la voirie, le stationnement longitudinal, les accès directs aux habitations provoquent un ralentissement de la vitesse et par conséquent une diminution des nuisances sonores.

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des habitations selon le classement de la voie.

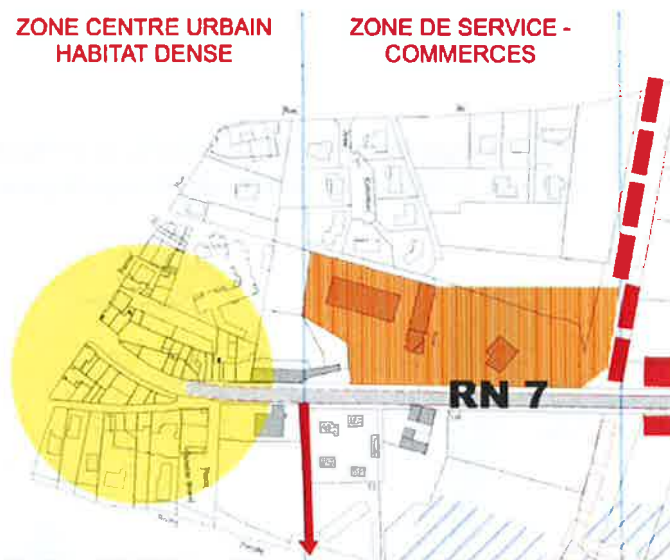
Ces constructions seront alignées sur les bâtiments existants, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique.

Enfin, la plantation d'un alignement de végétaux de développement moyen à l'échelle de la nouvelle emprise, doit contribuer au sentiment de rentrer dans Livron.

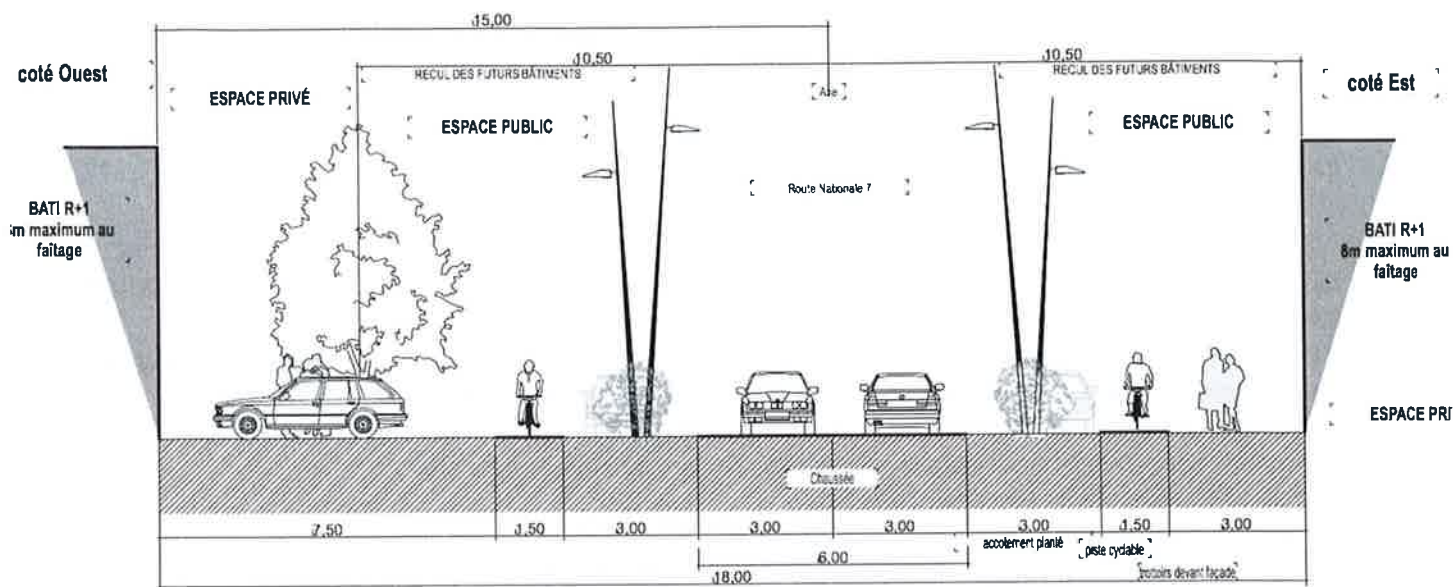


3) Zone de services et commerces

L'accès aux parcelles se fera directement depuis la RN7. Cette zone dite de service et commerces doit jouer un rôle de liaison visuelle entre centre ville et zone urbaine. La voie rechange d'aspect, les constructions sont destinées aux services et commerces, l'ensemble de l'aménagement doit affirmer la proximité du centre ville. C'est au niveau d'une nouvelle rue (en pointillé sur le plan) que l'ambiance rechange.



Le réaménagement de la RN7 (voir coupe) doit permettre le bon fonctionnement des activités actuellement en place, garantir une sécurité maximale du trafic, et prolonger le passage des cycles dans un accompagnement paysager de qualité.



Les nuisances sonores générées par le trafic routier seront atténuées par l'aménagement urbain de la voie et par le recul des futures constructions à 10,50m de l'axe et 15m. Le resserrement de la voirie, le stationnement longitudinal, les accès directs aux habitations provoquent un ralentissement de la vitesse et par conséquent une diminution des nuisances sonores.

De plus, le code de la construction prévoit des mesures obligatoires de lutte contre le bruit dans la conception des habitations selon le classement de la voie.

Ces constructions seront alignées sur les bâtiments existants, pour éviter un sentiment d'implantation anarchique.

Enfin, la plantation d'un alignement d'arbres tiges au développement moyen à l'échelle de cette nouvelle emprise, doit contribuer au sentiment de "rentre" dans la ville de Livron.



Bâtiments existants sur cette zone.



4.2 Le volet "urbanisme"

La future organisation urbaine détermine le fonctionnement général de la RN 7 et des terrains la bordent.
En terme urbanistique, les préconisations d'aménagement sont les suivantes :

ZONE 1 : Zone d'activités économiques

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits à 23m de l'axe de la RN 7 comme l'actuel bâtiment VINSON pour réduire les nuisances sonores et éviter le sentiment d'écrasement de ces grands ouvrages.

L'espace restant entre la RN7 et les futurs bâtiments sera traité en espace vert planté avec un fossé d'évacuation des eaux de surfaces. Une piste cyclable permettra les déplacements doux entre quartiers.

Un double alignement d'arbres tiges de grande taille doit permettre de structurer la nouvelle entrée de LIVRON.

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

Les bâtiments seront alignés selon l'axe routier pour :

- donner de la cohérence à la nouvelle entrée ,
- rester dans la logique de l'organisation des bâtiments existants
- respecter l'implantation du bâti existant`

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 1

ZONE 2 : Zone habitat

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits à 10m50 de l'axe de la RN 7 comme les actuelles maisons pour affirmer le caractère urbain de l'entrée Nord de LIVRON

L'espace restant entre la RN7 et les futurs bâtiments d'habitation sera traité en espace urbain avec voirie réduite, stationnements VL, pistes cyclables, trottoirs et fossés d'évacuation des eaux de surfaces. Contrairement à la zone 1 les accès se feront directement depuis la RN7, ceci pour affirmer le caractère urbain de l'accotement.

Un alignement d'arbres tiges de taille moyenne doit permettre de structurer cette zone de liaison entre zone d'activités et centre-ville.

Compte tenu de la coupe proposée en aménagement, les clôtures, sur cette façade en limite de voie, seront difficilement envisageables. La façade bâtie délimitera l'espace public de l'espace privé.

Les bâtiments seront alignés selon l'axe routier pour :

- donner de la cohérence à cette zone voulue pour l'habitat,
- rester dans la logique de l'organisation des bâtiments existants
- respecter l'implantation du bâti existant

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 2

ZONE 3 : Zone de services et de commerces

Les futurs bâtiments en façade de la voie seront construits coté Ouest au moins 15m et côté Est à 10m50 de l'axe de la RN 7 ceci pour affirmer les alignement existants. Cette zone déjà dédiée côté Ouest aux services et aux commerces doit selon la volonté des élus s'étoffer pour devenir un lieu d'activité aux portes du centre ville. Le côté Est va affirmer la continuité de la zone 2 en accotement bâti. C'est une zone de transition entre centre ville et la zone 2 bâtie.

L'aménagement de la voie annonce par sa conception l'arrivée éminente du centre-ville. La voie reste au gabari de la zone 2, les accotements sont réservés aux stationnements, à de petites plantations et à un éclairage public structurant l'espace. Pistes cyclables et larges trottoirs contribuent au caractère urbain de la zone.

Côté Ouest, les bâtiments sont implantés à au moins 15m de l'axe mais une plantation d'arbre tige à 10m50 structure la voie pour continuer l'alignement bâti de la zone 2. Cet alignement a surtout une importance visuelle car en terme de fonctionnement les véhicules et personnes pourront sans difficulté traverser cette alignement pour accéder aux installations de services et commerces.

Côté Ouest : Pour éviter un cloisonnement de l'espace, les clôtures ne seront pas conseillées. Côté Est mêmes prescriptions que la zone 2.

VOIR COUPE DE PRINCIPE ANNEXE 3

L'activité commerciale ou tertiaire :

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

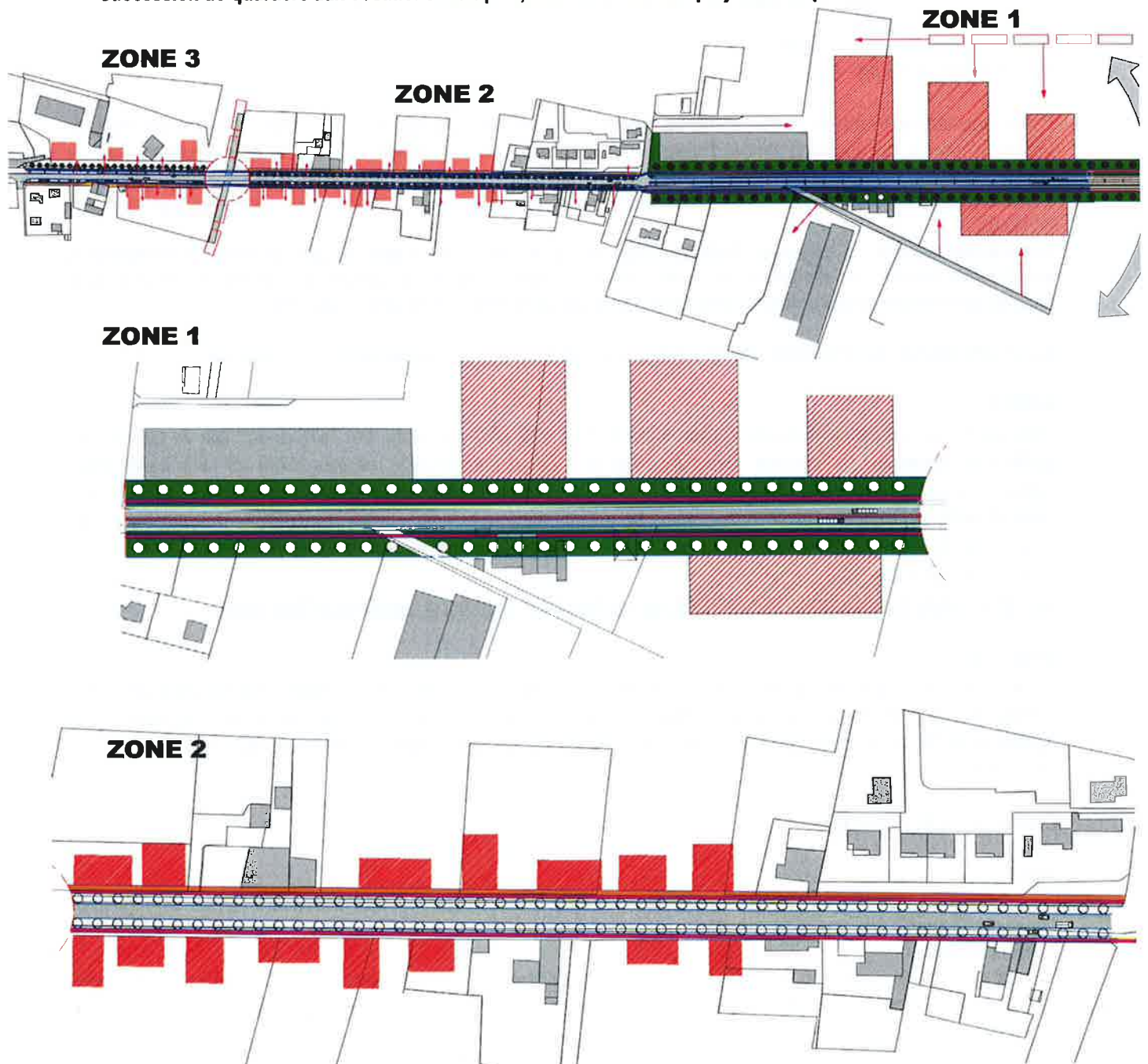
Cela implique, en retour, une qualité :

- d'implantation (plutôt parallèle à l'axe routier),
- dans le traitement des accès au bâti,
- dans l'architecture même du bâti,

Les bâtiments futurs sur ce côté Ouest doivent contribuer à cette nouvelle vision d'entrée de ville pour LIVRON.

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

Cet aménagement de voie et les éléments qui vont la structurer doit être abordée comme une véritable succession de quartiers aux vocations multiples, dans le cadre d'un projet urbain précis.



ZONE 3**4.3 Le volet paysager**

L'aménagement de la voie et de ses abords se base sur une analyse de l'existant qui détermine les points sensibles en terme paysager. Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de zone sensible ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.

Il convient de prendre en compte, les axes visuels depuis la route nationale 7 mais également depuis les quartiers qui la dominent.

Les coupes montrent la présence d'essence végétales pour structurer la voie et pour affirmer les changements d'ambiances voulues. Ces plantations serviront également à assurer l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments, sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à "refermer" la voie sur elle même.

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

ZONE 1

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. 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 (Cypres 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 la montagne ardéchoise en fond de paysage à l'Ouest.

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

ZONE 2 et 3

Ce sont les zones qui vont progressivement indiquer l'approche du centre ville. Il faudra soigner particulièrement l'architecture des bâtiments à construire et leurs abords. Les plantations sur chaussée, par la taille, le volume et la répétition des éléments, vont induire les notions de voie urbaine. On quitte progressivement la notion de route pour aller vers la rue.

CHOIX DE LA VÉGÉTATION**ZONE 1**

Les végétaux en bord de voirie seront de grands volumes à l'échelle des bâtiments d'activités : Tulipier de Virginie ou Tilleul ou Sophora .Les essences plantées, support des constructions à usage d'activité, devront être composées d'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 résistant au fort vent) si l'activité occasionne des visiteurs.

Les zones de récupération des eaux de surfaces seront traitées de façon paysagère et non comme de simples bassins d'orage.

ZONE 2 et 3

Les végétaux structurant la voirie seront de taille moyenne compte tenu de son emprise plus urbaine. Pommier ou cerisier à fleurs.

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 une véritable entrée de ville.

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

ZONE 1

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) 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 de cette zone 1, la hauteur maximale le long de la route sera réglementée à :

bâtiment R + 2 avec une hauteur de 12m 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.

Seules les toitures de très faible pente, sans dépassement visuel de l'acrotère, seront autorisées. Les toitures plates et végétalisées sont autorisées, voire conseillées, (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle) sur cette zone 1.

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, sur la totalité de la zone et la hauteur sera limitée à 1,5 m 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 :

- Le gris : RAL 7000, 7001, 7004, 7005 7012, 7023 et 7037

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- Le noir, RAL 9004, 9005, 9011, 9017.

- Le gris RAL 7000, 7001, 7003 à 7005, 7007, 7009, 7010 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7033, 7036 à 7046.

ZONE 2

1) 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 seront en tuiles à deux pans, la faîtière parallèle à l'axe de la voie. La hauteur maximale de l'ouvrage sera réglementée à :

R + 1 avec une hauteur de 8m maximum au faîtage.

Une certaine homogénéité dans le bâti sera demandée en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers. Les murs en pierres seront conseillés, les matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.

Afin de mettre en valeur la qualité des bâtiments existants, les couleurs autorisées pour les futures façades sont : (selon guide LAFARGE Mortiers – Parex)

- T60, T70, T80

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont :

Le bois ou la couleur bois

- RAL 9001, 9011, 9017

- Le gris RAL 7000 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7047.

ZONE 3**Accotement Est**

Mêmes prescriptions que la zone 2

Accotement Ouest

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 acrotères comme les bâtiments en place. La hauteur maximale de l'ouvrage sera réglementée à :

bâtiment R + 1 avec une hauteur de 8m 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.

Seules les toitures de très faible pente, sans dépassement visuel de l'acrotère, seront autorisées. 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 ne seront pas conseillées.

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

En frange urbaine, quelques bâtiments existants orientent le choix. Les couleurs autorisées sont pour les façades des bâtiments : (selon guide LAFARGE Mortiers – Parex)

- T60, T70, T80

si bardage métallique

- Le gris RAL 7001, 7004, 7030, 7035, 7038, 7044 9001, 9002 et 9018.

Les couleurs autorisées pour les huisseries sont:

- couleurs claires, RAL 1013 1015 1035 et 9001

- Le gris RAL 7000 à 7013, 7015 à 7024, 7026, 7030 à 7047.

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

Teintes préconisées par le règlement sur la base générale

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

VISION PROJETÉE DE LA ZONE 1 AMÉNAGÉE



VISION PROJETÉE DE LA ZONE 2 AMÉNAGÉE



VISION PROJETÉE DE LA ZONE 3 AMÉNAGÉE