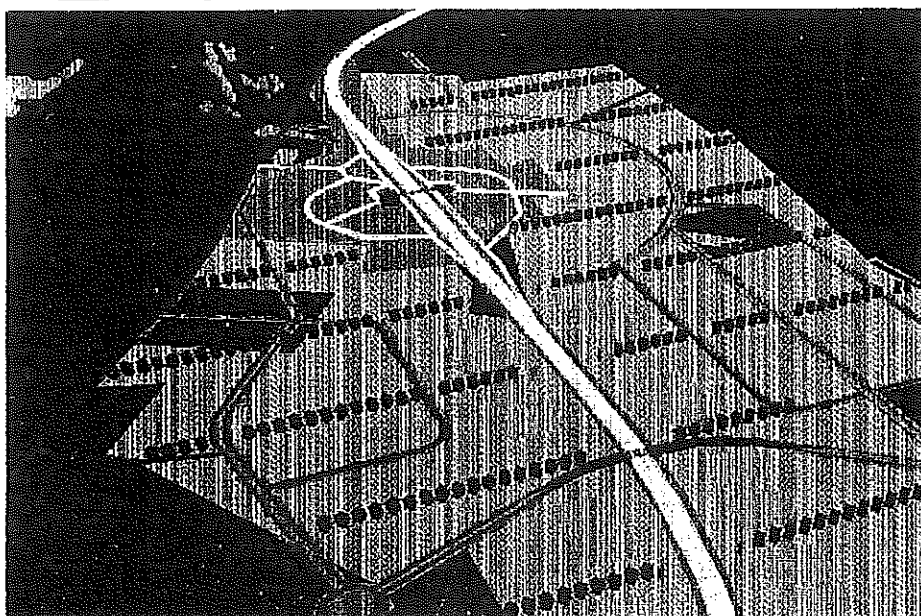


PARC D'ACTIVITE NORD-DROME

ZAC - INTERCOMMUNALE
PREMIERE TRANCHE

ETUDE D'IMPACT



Urbanistes : Hubert THIEBAULT-Patrick FRECON
Ingénierie : Cabinet d'étude Marc MERLIN
Paysagistes : ILE

SOMMAIRE

I. SITUATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

- 1.1. Le contexte de la vallée du RHONE
- 1.2. Le contexte géographique
 - 1.2.1. le cadre physique
 - 1.2.2. les facteurs humains et économiques
 - 1.2.3. activités, vie économique
 - 1.2.4. l'évolution de l'urbanisation récente
- 1.3. L'état initial du site
 - 1.3.1. la délimitation de la zone d'activités
 - 1.3.2. la topographie
 - 1.3.3. l'utilisation actuelle des sols
 - . les données globales
 - . l'utilisation des sols
 - . les richesses naturelles
 - . les secteurs urbanisés
- 1.4. La perception du site
 - 1.4.1. à partir des grandes voies de communication
 - . l'autoroute A7 sens Nord-Sud et sens Sud-Nord
 - . la RN 7
 - 1.4.2. à partir des voies secondaires
 - 1.4.3. les autres secteurs de perception du site
 - . perceptions rapprochées
 - . perceptions éloignées

2. LE PARTI ENVISAGE POUR LE PROJET DE ZONE D'ACTIVITES

- 2.1. Les dispositions générales en matière d'urbanisme (SDAU/POS)
- 2.2. Le choix du site
- 2.3. Le parti d'aménagement de l'ensemble de la zone
 - 2.3.1. le schéma de voirie
 - . à l'Ouest de l'autoroute A7
 - . à l'Est
 - 2.3.2. la création d'ilôts industriels et la trame végétale structurant le paysage
 - 2.3.3. traitement particulier des secteurs stratégiques
 - . autoroute A7 (50 m à l'axe et 70 m à l'axe)
 - . RN 7 et vers Isardrôme
- 2.4. L'aménagement de la première tranche
 - 2.4.1. secteur Est "Les Marrons"
 - 2.4.2. secteur Ouest "Les Picardes"

3. DIAGNOSTIC SUR LES INCIDENCES DE L'OUVRAGE

- 3.1. Les impacts sur les infrastructures routières
 - 3.1.1. la circulation
 - 3.1.2. les autres réseaux
 - . assainissement
 - . eau potable
 - . électricité et télécommunication

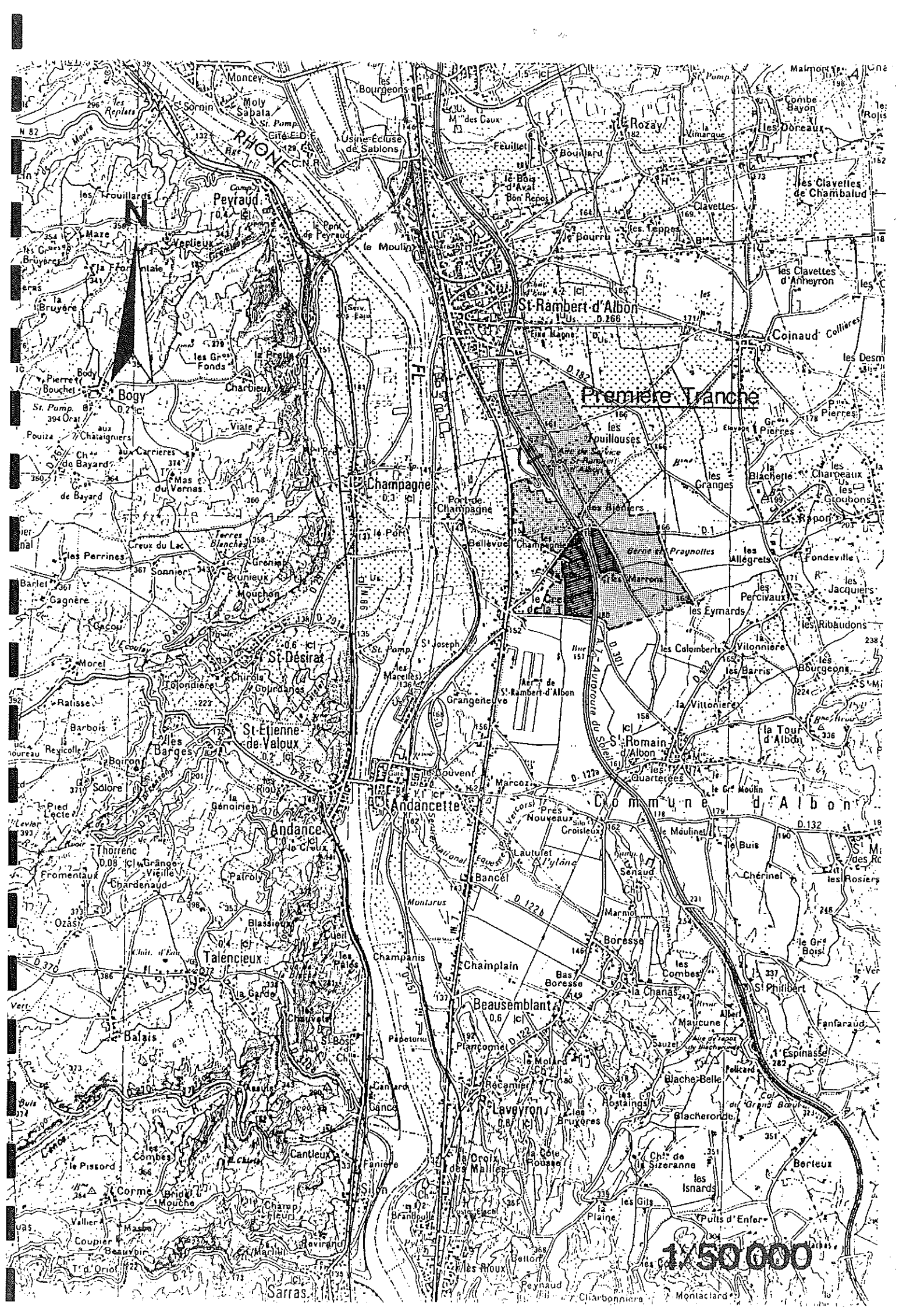
- 3.2. Impacts sur la zone agricole
- 3.3. Impacts sur le cadre bâti existant
- 3.4. Impacts sur l'emploi
- 3.5. Impacts sur l'urbanisation des localités périphériques
- 3.6. Impacts sur les paysages
- 3.7. Impacts sur les différentes formes de pollution
 - . bruit
 - . pollution atmosphérique
 - . réseau hydrographique et nappe phréatique
- 3.8. Autres impacts

4. PROPOSITIONS VISANT A RESORBER LES DOMMAGES (OU IMPACTS) CAUSES PAR L'IMPLANTATION DE L'OUVRAGE

- 4.1. Les mesures réglementaires et mode opératoire
 - 4.1.1. Mode opératoire et maîtrise foncière
 - 4.1.2. La nature des activités
 - . établissements non soumis
 - . établissements soumis à déclaration
 - . établissements soumis à autorisation
 - 4.1.3. Les pollutions
 - . air
 - . nappe phréatique
 - . bruits, circulation, autres rejets
 - 4.1.4. Les règles de la construction
 - . implantation
 - . densité
 - . hauteur
 - . aspect extérieur des constructions
 - . parc de stationnement
 - . traitement des espaces extérieurs
- 4.2. Mesures techniques et d'aménagement des sols
 - 4.2.1. La plate-forme de la zone d'activités
 - 4.2.2. Le parcellaire
 - 4.2.3. La voirie et les circulations
 - . antenne Sud
 - . modification CD 301
 - 4.2.4. Les aménagements paysagers
 - 4.2.5. Les réseaux
 - . électricité, télécommunications
 - . eau potable
 - . assainissement
 - . gaz
- 4.3. Aménagements complémentaires et mesures spécifiques
 - 4.3.1. Installation de pôle de service, centre de vie
 - 4.3.2. Sur le plan agricole
 - 4.3.3. La faune et la flore
 - 4.3.4. Mesures spécifiques concernant l'urbanisation des localités périphériques
 - . les POS
 - . l'évolution urbanistique des localités périphériques
 - 4.3.5. Les finances communales
- 4.4. Le coût de ces propositions

CONCLUSION

I. SITUATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT



Première Tranche

Commune d'Albon

1/50,000

1.1. Le contexte de la Vallée du RHONE

Le projet de zone d'activités intercommunale NORD DROME de l'ordre de 250 ha, dont une première tranche de 40 ha, concerne directement trois communes de la moyenne Vallée du RHONE : ALBON, ANNEYRON et ST RAMBERT D'ALBON, situées dans le canton de ST VALLIER, en limite de trois départements : LA DROME, L'ISERE au Nord et l'ARDECHE à l'Ouest, à une quarantaine de kilomètres au Nord de VALENCE et 55 kms au Sud de LYON.

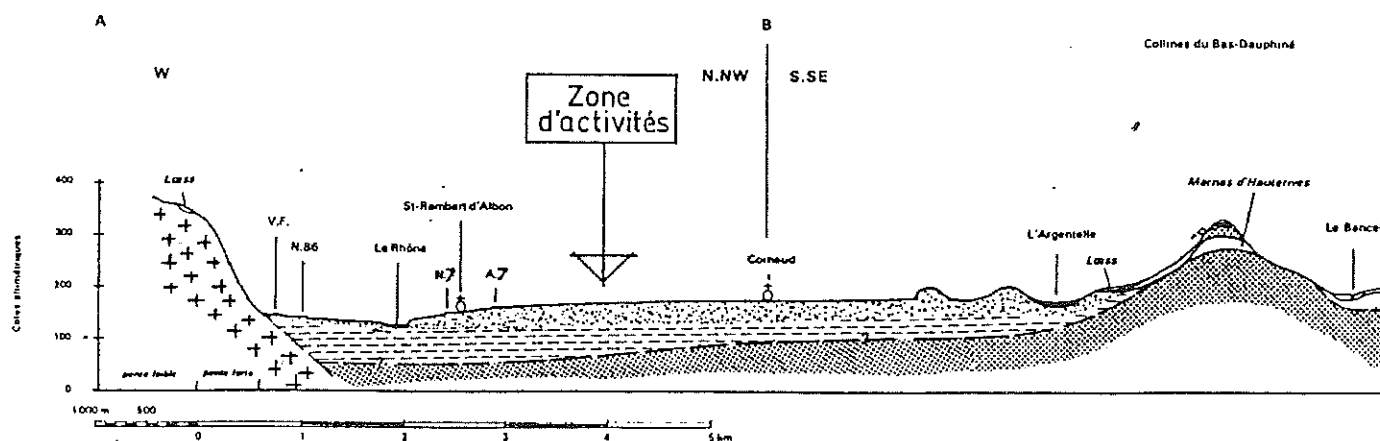
Il s'agit d'un secteur très bien placé, point de passage obligé dans la puissante Vallée du RHONE au droit de la vallée adjacente de la Valloire et de deux accès principaux vers l'ARDECHE et ANNONAY.

Si l'activité économique s'est jusque là essentiellement développée sur l'agglomération péageoise (industries chimiques) et dans les petites villes de 5 à 10000 habitants, telles ST VALLIER et ST RAMBERT pour les activités plus traditionnelles, il n'empêche que toutes les collectivités locales font des efforts pour mettre en valeur leurs potentialités et essayer grâce aux infrastructures très attractives (autoroute A7, RN 7, voies ferrées et TGV) d'ouvrir de nouveaux sites à l'urbanisation et plus précisément aux activités économiques du secteur secondaire ou des services : c'est le cas d'ALBON, ANNEYRON et ST RAMBERT.

1.2. Le contexte géographique

1.2.1. Le cadre physique

La zone d'activités s'étend sur la plaine de la Valloire, d'orientation Est-Ouest, sans relief particulier dont les altitudes sont comprises entre 165 m au centre -tracé du CD 1- et 160 m au Sud et au Nord vers ST RAMBERT D'ALBON.



Massif Cristallin

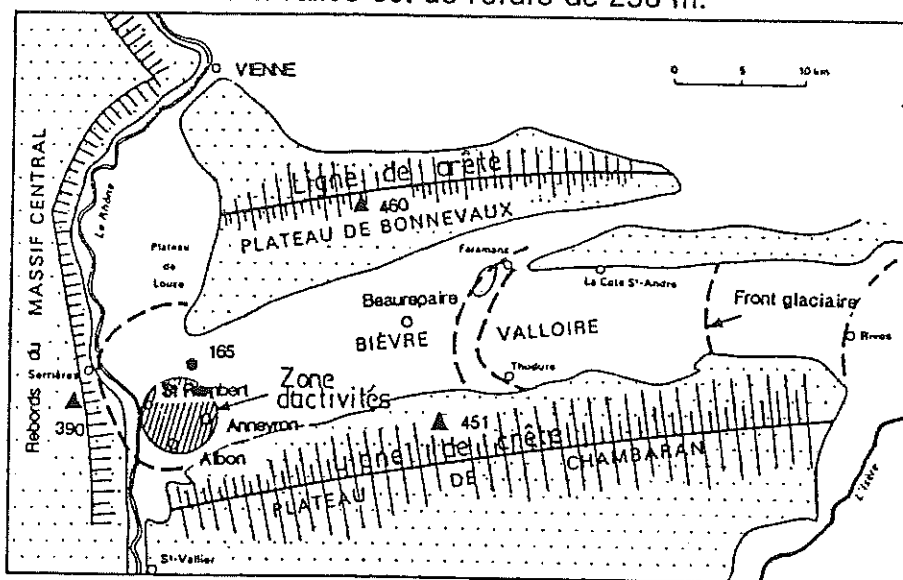
Alluvions

Argiles

Molasse

Cette plaine, d'origine fluvio-glaciaire (1), forme une terrasse dominant le lit du RHONE de 20 m environ.

Elle est fermée au Nord par le plateau de BONNEVAUX et 400-450m d'altitude, au Sud par le plateau de CHAMBARAND et à l'Ouest par la dépression du RHONE qui tangente les contreforts du Massif Central, véritable barrière topographique avec des pentes abruptes repoussant les voies des circulations dans les quelques vallées adjacentes. La différence d'altitude entre la Vallée du RHONE et le premier plateau du Massif Central dominant la vallée est de l'ordre de 250 m.



Le site de la zone d'activité à la convergence de la Vallée du RHONE et de la VALLOIRE d'origine fluvio-glaciaire

Côté Est, la plaine de VALLOIRE s'étend en direction de BEAUREPAIRE sans obstacle important ; l'altitude se relevant régulièrement : 207 m entre EPINOUBE et ST SORLIN, 257 m à BEAUREPAIRE, 320 m à MARCILLOLES.

Les fronts glaciaires successifs en forme d'arc de cercle sont perceptibles au droit de FARAMANS THODURE, à l'Est de la COTE ST ANDRE et à RIVES.

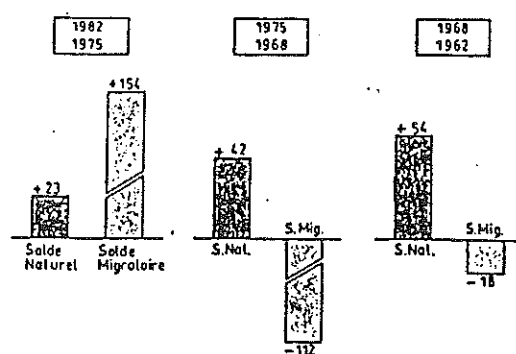
1.2.2. Les facteurs humains et économiques

L'évolution démographique des trois communes a été contrastée au cours des 36 dernières années :

- stagnation à ALBON avec une reprise ces dernières années
- croissance régulière à ANNEYRON
- croissance avec des à-coups à ST RAMBERT

(1) Vallée de la Bièvre-Valloire : vallée morte qui a été empruntée à l'ère quaternaire par le lobe principal du Glacier de l'ISERE. Le front glaciaire arrivait au droit de SERRIERE-ANDANCE.

ALBON



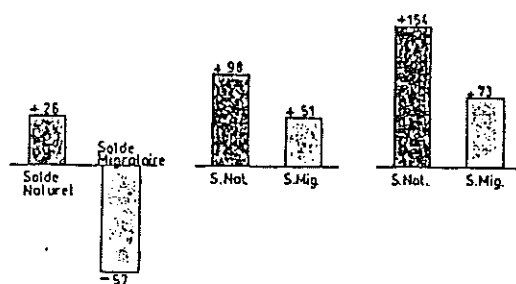
* à ALBON

- la population est passée de 1157 habitants à 1313 au dernier recensement officiel de 1982, soit un gain de près de 200 habitants

Au delà de ces données globales, il est intéressant de mettre en valeur les enseignements des recensements intermédiaires :

- très légère progression de 1954 à 1968 grâce au solde naturel compensant un solde migratoire négatif
- pertes entre 1968 et 1975 pour revenir à un niveau inférieur à celui de 1954
- reprise démographique vigoureuse entre 1975 et 1982 et qui s'est poursuivie grâce à un solde migratoire redevenu positif et un certain rajeunissement de la démographie communale, élément positif

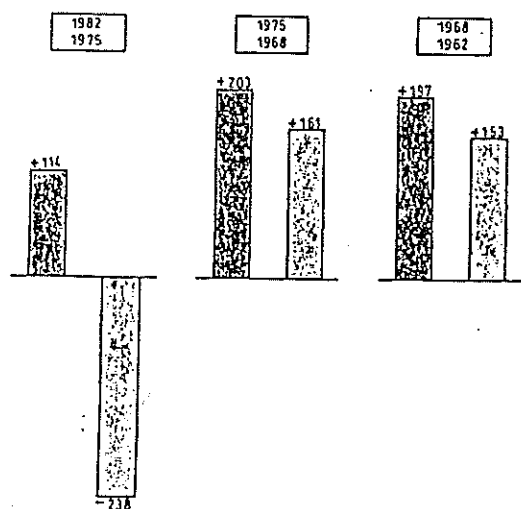
ANNEYRON



* à ANNEYRON

- croissance régulière de 1954 à 1975 : 2397 hab. en 1954, 2895 en 1975 grâce à un très fort solde naturel qui assure l'essentiel de la croissance, le solde migratoire étant faible voire négatif
- coup d'arrêt entre 1975 et 1982 (perte de 31 habitants) lié à un solde migratoire négatif double de l'excédent naturel -57 pour +26
- reprise démographique ces dernières années que devrait confirmer le prochain recensement

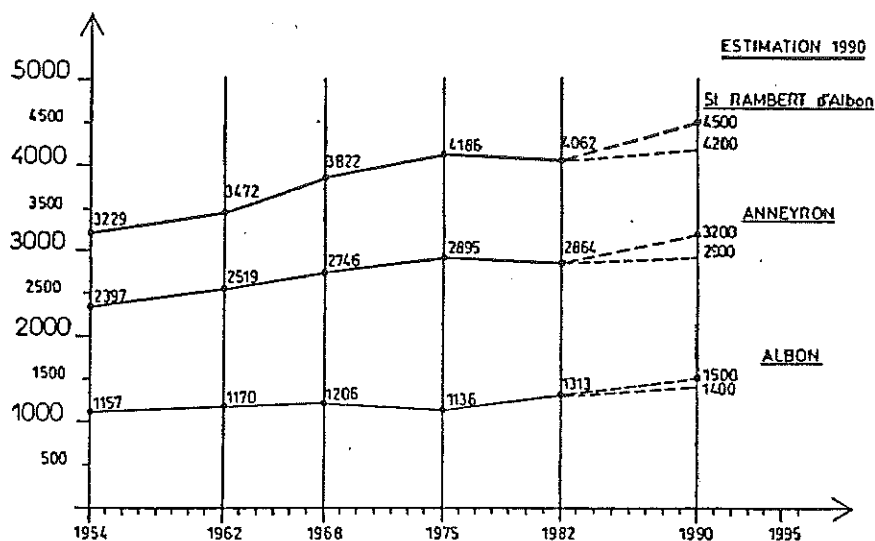
ST. RAMBERT



* à ST RAMBERT D'ALBON

- croissance de 1954 à 1975 avec passage de 3229 habitants en 1954 à 3822 en 1968 et 4186 en 1975
- On observe des gains importants, 350 à 360 personnes, entre les recensements de 1962-1968-1975.
- comme à ANNEYRON, on observe une baisse (de 124 habitants) entre 1975-1982 liée à une réduction du dynamisme économique et au renouvellement insuffisant du patrimoine immobilier (réhabilitation et nouvelles constructions) se traduisant par un solde migratoire fortement négatif (-238) qui n'est pas compensé par le solde naturel pourtant positif (+ 114)

EVOLUTION entre recensements	- 124 Hab.	+ 364 Hab.	+ 350 Hab.
TAUX de VARIATION Annuel	- 0.43 %	+ 1.31 %	+ 1.62 %
DEPARTEMENT (26)	+ 1.08 %	+ 0.75 %	+ 2.04 %
CONTOUR de VALLEIR	- 0.19 %	+ 0.39 %	+ 1.28 %



	1954	1962	1968	1975	1982	1990
ALBON	1.157	1.170	1.206	1.136	1.313	1.500
ANNEYRON	2.397	2.519	2.746	2.895	2.864	3.200
ST RAMBERT D'ALBON	3.229	3.472	3.822	4.186	4.062	4.500
TOTAL	6.783	7.161	7.774	8.217	8.239	9.200

En conclusion, pour l'ensemble du secteur, on observe une croissance démographique sur l'ensemble des 36 ans, la population passant de :

- 6 783 en 1954 à
- 7 161 en 1962
- 7 774 en 1968
- 8 217 en 1975
- 8 239 en 1982
- et probablement plus de 9 000 en 1990

Les gains les plus importants se situant dans la période 1962-68-75 avec des apports de l'ordre de 5 à 600 nouveaux habitants grâce aux soldes naturels élevés et, à un degré moindre, aux pouvoirs d'attraction des localités.

Après une très nette stagnation entre 1975 à 1982 (à 8 200 hab.) on peut escompter une nouvelle reprise démographique grâce aux efforts en matière de logements des collectivités et au dynamisme économique des entreprises ; le recensement de 1990 le précisera.

1.2.3. Activités, vie économique

Le taux global d'activité était en 1982 de l'ordre de 40 %, soit une population active pour le secteur de 3 300 personnes.

La population active agricole a très sérieusement baissé : les agriculteurs ne représentent plus que 15 % de la population active à ALBON et ANNEYRON, moins de 5 % à ST RAMBERT D'ALBON.

La catégorie socio-professionnelle la plus importante est celle des ouvriers-employés qui constitue entre 65 et 70 % de l'ensemble selon les communes.

Les commerçants, artisans, professions libérales constituant de 10 à 20 % des effectifs et les autres catégories d'actifs (services, ...) le complément.

Sans être absolument monolithique, la structure socio-professionnelle du secteur d'étude reste assez peu diversifiée.

Au cours des dernières années, on constate tout de même à travers les mutations technologiques, l'arrivée de nouveaux établissements industriels, commerciaux et de services -du secteur tertiaire notamment-.

1.2.4. L'évolution de l'urbanisation récente

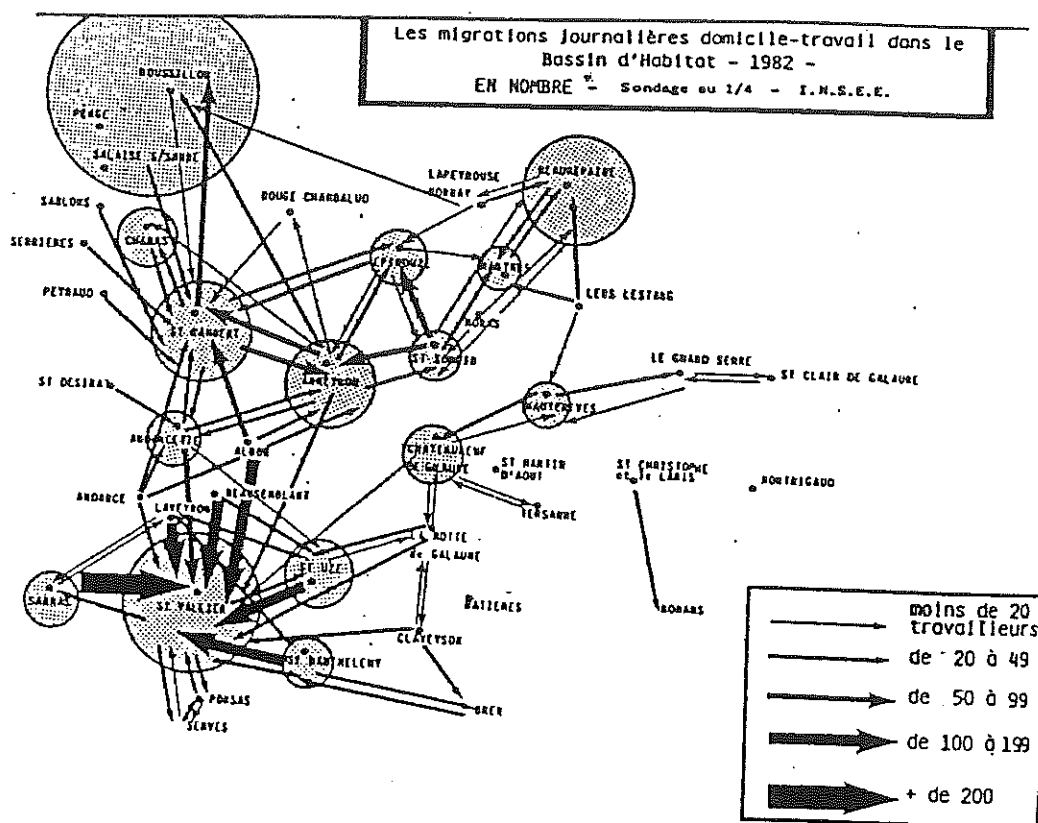
Depuis une vingtaine d'années la progression de l'urbanisation a surtout été le fait :

- de la construction d'habitations individuelles isolées ou dans des lotissements généralement de petite taille à ALBON et à ANNEYRON
- de la construction d'immeubles d'habitations collectifs d'HLM locatifs et d'habitations individuelles à ST RAMBERT D'ALBON

Le parc immobilier des trois communes comprenait au recensement de 1982 près de 3300 logements, dont les répartitions par localités et par type étaient les suivantes :

	TOTAL DES LOGEMENTS	Résidences Principales	dont Résidences Secondaires	Logements Vacants
ALBON nombre absolu %	518 100	429 362 en 1975 339 en 1968	49 20 en 1968	40 23 en 1968
ANNEYRON nombre absolu %	1.138 100	986 907 en 1975 802 en 1968	69 19	83 54 en 1968
ST RAMBERT nombre absolu %	1.619	1.452 1.411 en 1975 1.200 en 1968	49 32 en 1968	118 58 en 1968
TOTAL DU SECTEUR	3.275 100%	2.867 87,54%	167 5,10%	241 7,36%

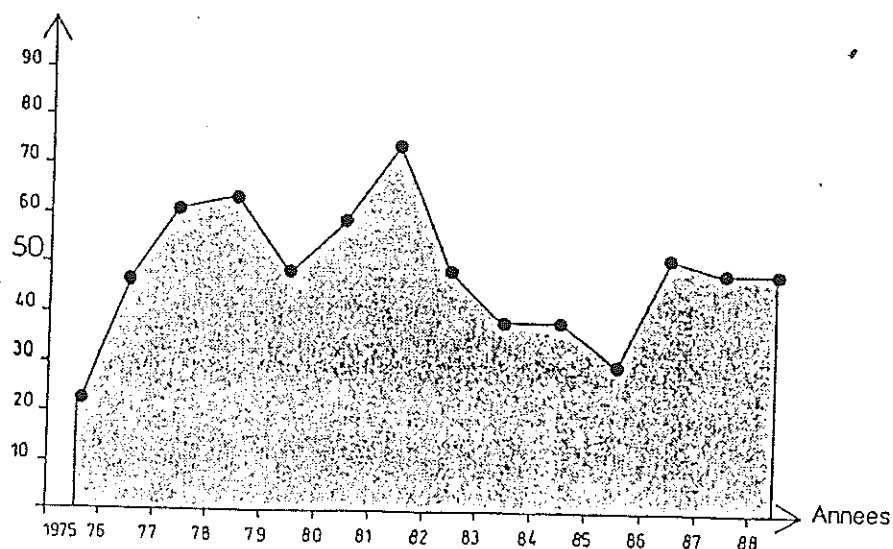
PARC IMMOBILIER EN 1982



ANNEES	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	TOTAL
ALBON	5	7	19	12	6	12	12	21	5	10	10	15	18	13	165
ANNEYRON	11	21	28	28	14	22	47	10	12	9	12	18	5	9	246
ST RAMBERT	6	19	14	23	28	25	15	18	21	19	8	19	26	27	268
TOTAL	22	47	61	63	48	59	74	49	38	38	30	52	49	49	679

Logements autorisés : en 14 ans, 679 logements ont été autorisés
soit 48/49 par an pour l'ensemble des trois localités

Nbre de logements autorisés



* au cours des 14 dernières années -1975/1988- 679 logements ont été autorisés sur les trois communes d'ALBON, ANNEYRON et ST RAMBERT ; la moyenne annuelle se situe à 48/49 logements.

Sur ce total, ST RAMBERT compte pour 39,5 %, ANNEYRON pour 36,2 % et ALBON 24,3 %.

La prépondérance de l'habitat individuel isolé est écrasante : près de 83 % de l'ensemble, soit 563 logements sur 679 ; l'habitat collectif n'intervenant que pour 36 logements, soit 5,3 % de l'ensemble et les logements en individuels groupés pour 11,8 %, soit 80 habitations.

La consommation totale de terrain est intéressante à connaître : pour l'ensemble de la période et pour les trois communes, elle s'élève à 116,81 ha dont :

- ALBON : 32,73 ha avec une moyenne par logement de 1 983 m²
- ANNEYRON : 46,97 ha avec une moyenne par logement de 1 909 m²
- ST RAMBERT : 37,11 ha avec une moyenne par logement de 1 384 m²

1.3. L'état initial du site

1.3.1. La délimitation de la zone d'activités

Le secteur d'étude s'étend sur une quarante hectares et sur la seule commune d'ALBON, avec pour limites :

- Entité Ouest : côté Creux de la Thine
 - . au Nord le tracé du CD 1
 - . à l'Ouest un chemin d'exploitation
 - . à l'Est le tracé de l'autoroute A7
 - . au Sud le tracé du CD 301 allant à ALBON
- Entité Est : côté hameau des Marrons
 - . au Nord le tracé du CD 1
 - . à l'Ouest l'autoroute A7
 - . au Sud le hameau des Marrons
 - . à l'Est la voie communale dessert le hameau des Marrons et les ets Intermarché

Il est très important de signaler que ces deux entités font partie d'un ensemble de beaucoup plus grande taille -de l'ordre de 250 ha- allant d'Isardromé au Nord aux carrières Delmonico-Dorel au Sud et au tracé du CD 301 le Creux de la Thine à ALBON.

1.3.2. La topographie

La secteur présente, sur le plan topographique, une homogénéité remarquable. Il s'agit d'une zone quasiment plate dont les différences de niveaux sont très peu accusées.

La pente des terrains, pour l'entité Ouest Creux de la Thine, allant du Nord au Sud de 159m en bordure du CD 1 à 155 m au droit du CD 301 au Sud, soit 0,01 % seulement.

Côté Est, les Marrons, le terrain étant plat à 163 m d'altitude.

Il convient de noter que le tracé de l'autoroute est très légèrement en contre-bas du terrain naturel de part et d'autre du pont du CD 1, la remise à niveau de la plate-forme autoroutière s'effectuant au droit du hameau des Marrons vers un passage piéton de service.



1.3.3. L'utilisation actuelle des sols

- les données globales

Les indications cadastrales modifiées pour tenir compte des derniers changements font état de 40,6 ha pour la première tranche de la zone d'activités dont 28 ha pour le secteur Ouest des Picardes-Creux de la Thine et 12 ha pour le secteur des Marrons à l'Est de l'autoroute A7.

- l'utilisation des sols

Toutes ces parcelles irrigables ont une utilisation agricole avec pour cultures principales : la production de céréales (blé, maïs, colza et céréales de printemps) et l'arboriculture fruitière (pêchers, pommiers, abricotiers, cerisiers) dont les récoltes sont commercialisées dans les centres urbains régionaux et par les établissements de ST RAMBERT D'ALBON. Quelques parcelles de vigne sont à mentionner.

Les terres végétales varient entre 0.30 et 0.50 d'épaisseur et sont composées d'alluvions sablo-graveleuses avec présence de galets d'origine fluvio-glaciaire.

- les richesses naturelles

Pour un biologiste, ce milieu ne se révèle pas être d'un intérêt supérieur dans la mesure où le processus de dégradation a été entamé depuis de nombreuses années avec les voies de circulation, l'urbanisation périphérique, l'ouverture de carrières et l'absence de boisement, y compris en bordure de la rivière l'Argentelle au droit du site.

Ce territoire est devenu tout à fait banal et n'offre donc pas de grandes richesses naturelles.

- les secteurs urbanisés

A l'intérieur du périmètre retenu pour la première tranche, il n'y a pas de secteur urbanisé important, ce qui constitue un élément favorable.

Cependant, il convient de signaler la présence en périphérie immédiate de deux hameaux d'inégale importance : à l'Est le hameau des Marrons composé d'une dizaine de maisons et bâtiments annexes seulement ; à l'Ouest le secteur des Picardes et du Creux de la Thine beaucoup plus important et dont la fonction résidentielle s'est développée ces dernières années.

Quant aux autres agglomérations : ALBON, ANNEYRON, et surtout ST RAMBERT, elles sont situées à plusieurs kms de cette première tranche.

En conclusion, le secteur d'étude, très largement agricole, ne présente pas -sur le plan du milieu naturel- d'intérêt spécifique. Les difficultés sont autres et feront l'objet de développements dans les chapitres suivants.

1.4. La perception du site

Elle change considérablement d'un point à un autre compte tenu des subtilités topographiques de l'aire d'étude, de la présence de la végétation, de l'urbanisation et surtout du tracé de l'autoroute A7.

1.4.1. A partir des grandes voies de communication

* l'autoroute A7

En circulant sur l'A7, principale artère de la vallée du RHONE où transitent chaque année cinquante millions de voyageurs, il convient pour la perception du site de la future zone d'activités de distinguer les sens de circulation Nord -Sud et Sud-Nord.

- sens Nord-Sud : pour le voyageur, la perception de l'ensemble du site est tardive : seulement au débouché du pont du CD 182 ST RAMBERT-ANNEYRON ; cet ouvrage et les remblais qui l'accompagnent ont des effets de masque. Ensuite la végétation de l'aire de repos, les bâtiments de l'Isardrome et les vergers coupent les perspectives vers le Sud.

Après une courte séquence libre entre Isardrôme et le hameaux des Bieniers, le passage supérieur du CD 1 et ses remblais masquent la perception de la partie Sud de la zone et notamment la première tranche, d'autant que la plate-forme de l'autoroute est légèrement en dessous du terrain naturel jusqu'au droit du hameau des Marrons.

Ensuite la perception du site et notamment de la première tranche Ouest est d'autant plus favorable que la plate-forme de l'autoroute se relève progressivement vers le Sud en direction du Col du Grand Boeuf.

- sens Sud-Nord : la perception est toute différente dans la mesure où le voyageur domine nettement le site à partir du pont des Blaches situé à 1,7 km au Sud d'ALBON jusqu'au pont du CD 1 à 1,5 km au Nord.

Il y a cependant des effets de masque dans la perception avec la végétation si linéaire ou ponctuelle soit-elle (peupliers) et d'autres effets d'atténuation grâce aux urbanisations existantes et aux reliefs en arrière plan.

Après le franchissement du Bancel au droit d'ALBON, la perception du site est excellente jusqu'au franchissement du CD 1, la plate-forme de l'autoroute dominant légèrement le terrain naturel de la zone.

Ensuite, en direction d'Isardrôme et du passage supérieur du CD 182, on retrouve les mêmes types de perception que dans le sens Nord-Sud.

* autre axe routier important, le tracé de la RN 7

A la différence de l'autoroute A7 qui partage la future zone d'activités, le tracé de la RN 7 ne fait que tangenter l'opération à l'Ouest. Les obstacles à la perception du site et notamment de la première tranche, sont nombreux le long de cet axe : les franges urbanisées du Creux de la Thine, la végétation, les vergers ; la seule percée visuelle importante est celle de l'aérodrome de ST RAMBERT, Creux de la Thine.

1.4.2. A partir des voiries secondaires

Pour la perception immédiate du site, trois voies départementales sont surtout concernées dans l'ordre suivant : CD1 au centre de la zone avec un passage supérieur sur l'A7, le CD 182 au Nord pour les mêmes raisons, puis le CD 301 au Sud avec passage inférieur sous l'A7.

Quant aux voies communales, ce sont surtout celles d'ALBON et d'ANNEYRON à l'Est de l'autoroute qui permettront la perception du site et une autre côté Ouest au lieu-dit "Les Champagnières".

1.4.3. Les autres secteurs de perception du site

* perception rapprochée

Les trois secteurs les plus sensibles sont sans conteste :

- une frange du hameau des Picardes à l'Ouest de la première tranche
- le hameau des Marrons entre la base existante d'Intermarché et le Sud de la première tranche
- le hameau des Bieniers au Nord du CD1 et de la première tranche

Il s'agit d'une perception rapprochée du site, actuellement il n'y a aucun obstacle ni topographique ni végétal pour les 80 à 100 habitants de ces trois hameaux.

* les perceptions plus éloignées

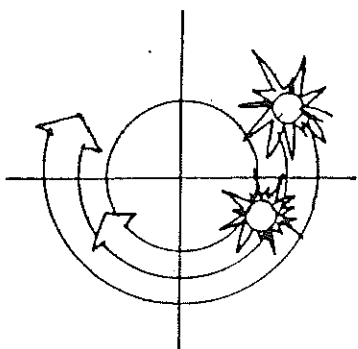
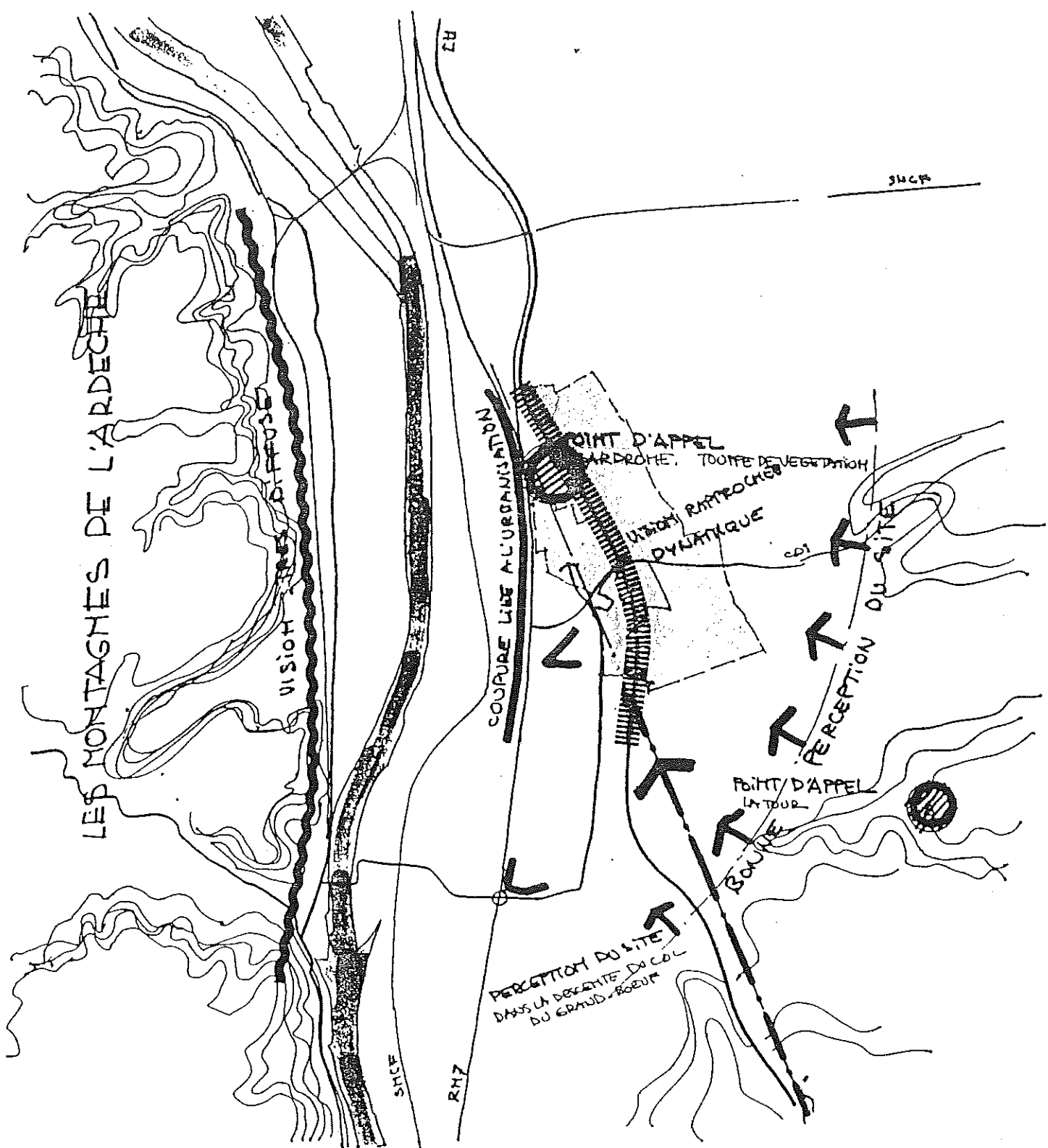
Côté Est et bien que plus éloignées -de 1 à 3 kms- les agglomérations d'ALBON, d'ANNEYRON et les zones collinaires environnantes à l'Est perçoivent nettement le site grâce à leur position surelevée (tour d'ALBON, donjon d'un château construit à la fin de l'époque carolingienne sur un plan carré).

La nouvelle base d'Intermarché constitue déjà un important point d'ancrage de l'urbanisation dans cette plaine et visuellement se raccroche au bâti existant du Creux de la Thine.

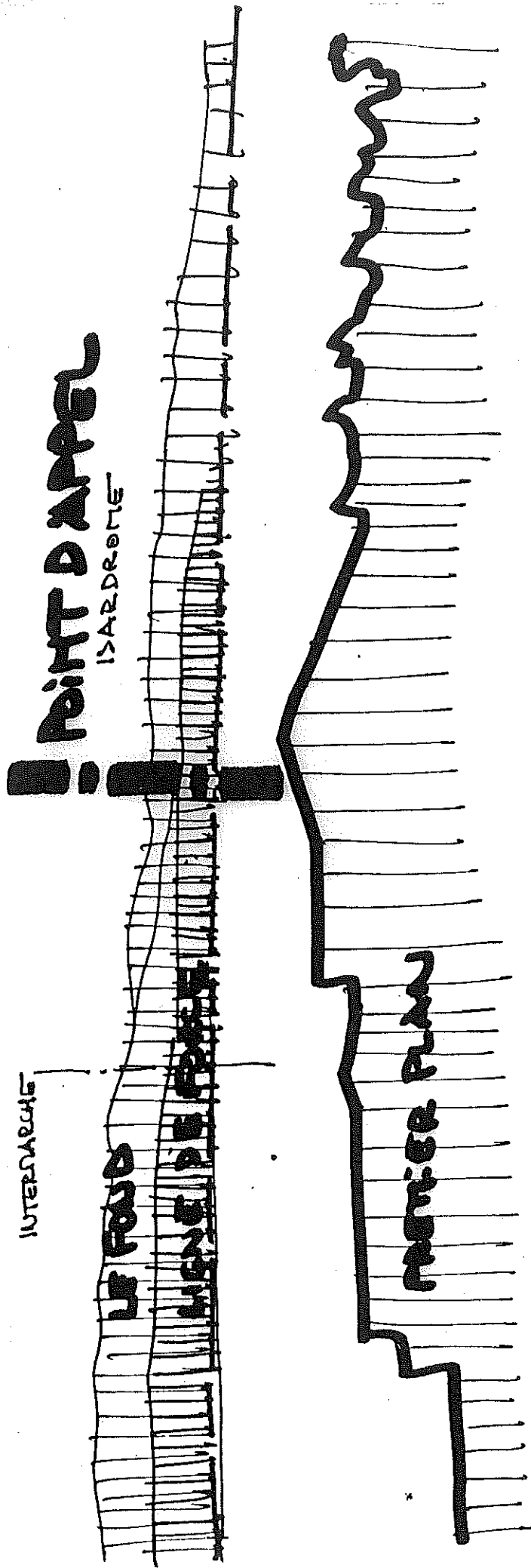
Côté Ouest, vallée du RHONE et coteaux ardéchois, les perceptions du site sont inexistantes de la vallée du RHONE en raison du relief en terrasse et de la présence d'importants rideaux de végétation et très faibles depuis les coteaux de l'ARDECHE, l'éloignement étant plus important de 3 à 5 kms, les routes rares et peu fréquentées sur cette première banquette du massif central et les agglomérations étant situées dans la vallée même du RHONE.

Vue éloignée du site depuis les contreforts du Massif Central ; au premier plan ANDANCE, rive droite du RHONE et ANDANCETTE, rive gauche. En arrière plan les bâtiments d'Intermarché





Le paysage a une structure faible. Seule est perceptible la structure physique du couloir rhodanien.
 Le point d'appel formé par Isardrôme est souvent noyé dans la flore du paysage de la vallée.



! Point D'Appel
LA TOUR.

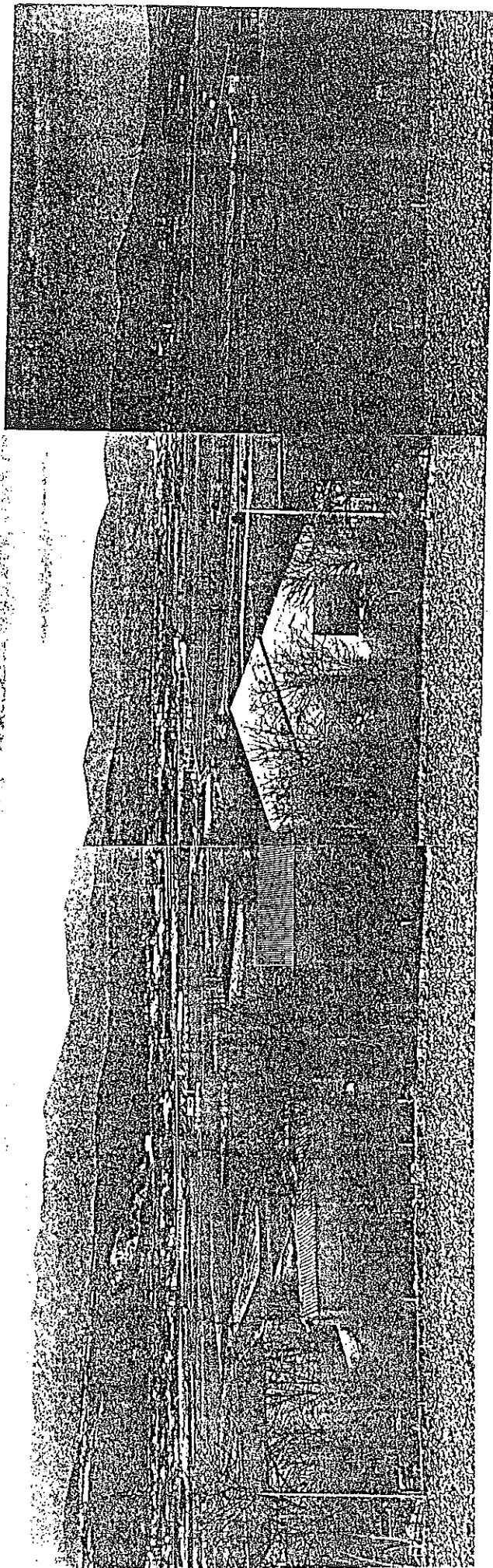
LES MONTAGNES DE L'ARDECHE

INTERMARCHÉ

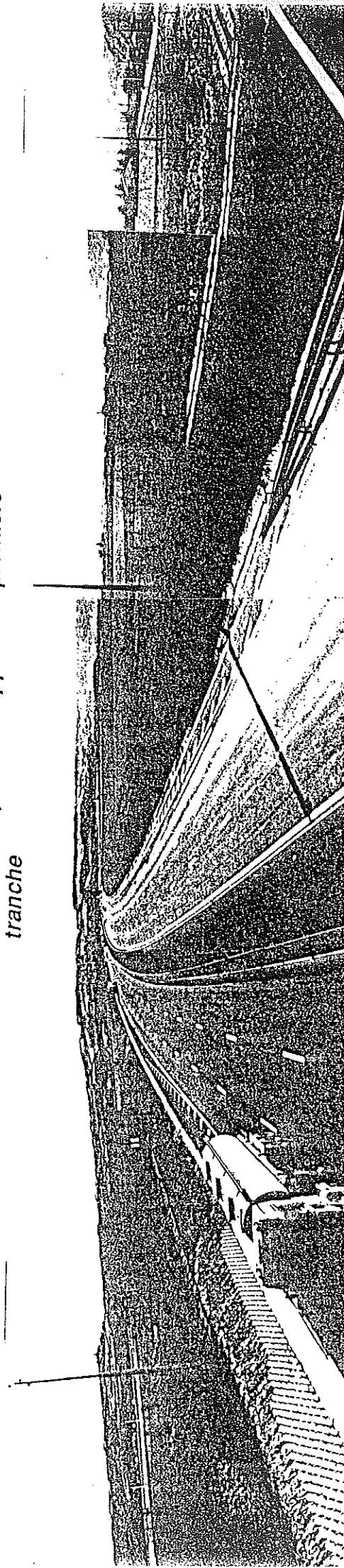
LA DARDENNE

LA TOUR

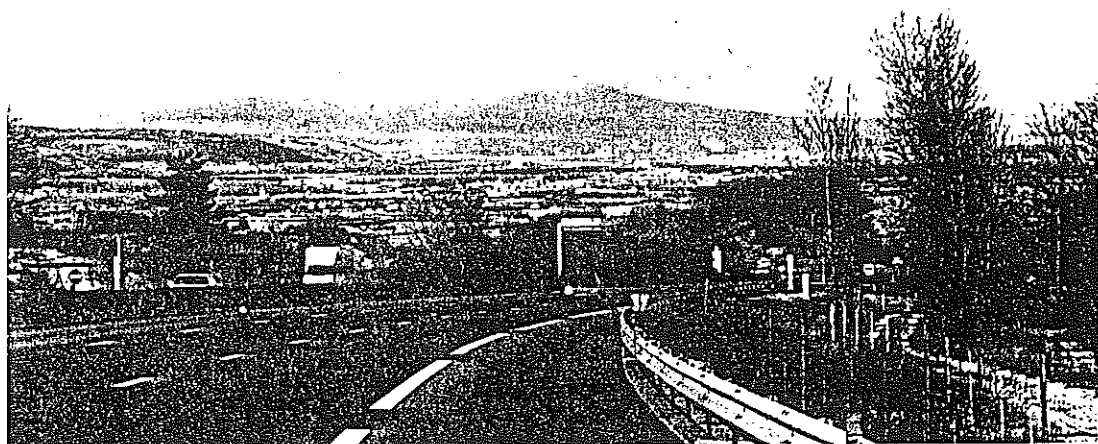
LA COURSE DE
AUTOMOBILE A7



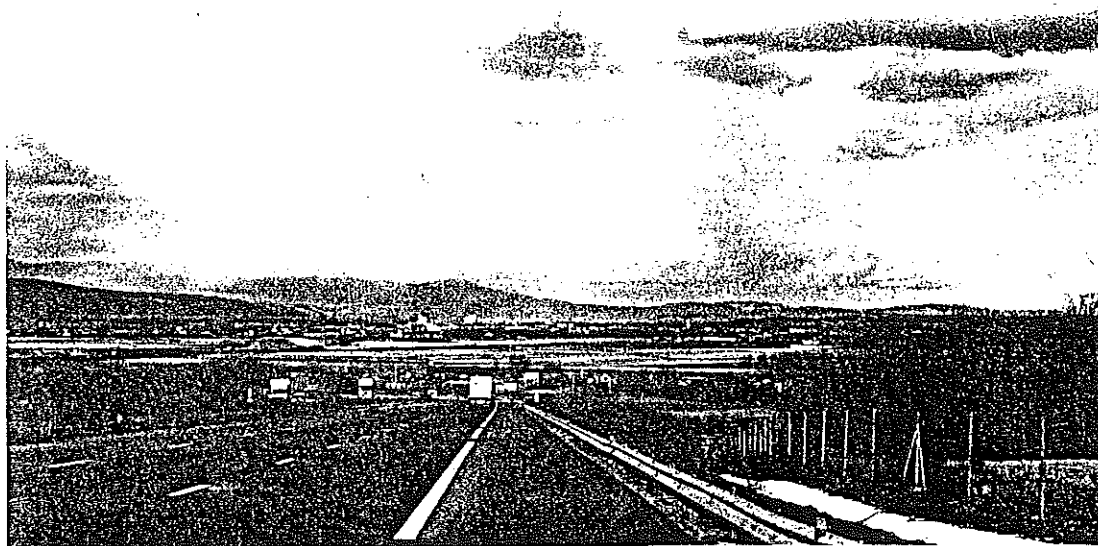
- * Le paysage depuis ALBON
 - * Le paysage depuis l'autoroute A 7 dans le sens Nord-Sud.
- Au premier plan du support : la première tranche



Perception du site depuis
l'autoroute A7 dans le sens
Sud-Nord. Descente du col du
Grand Boeuf.



En vue éloignée, on ne perçoit
pas les éléments qui
composent le paysage.



seuls sont perçus globalement

le fond des montages de
l'ARDECHE

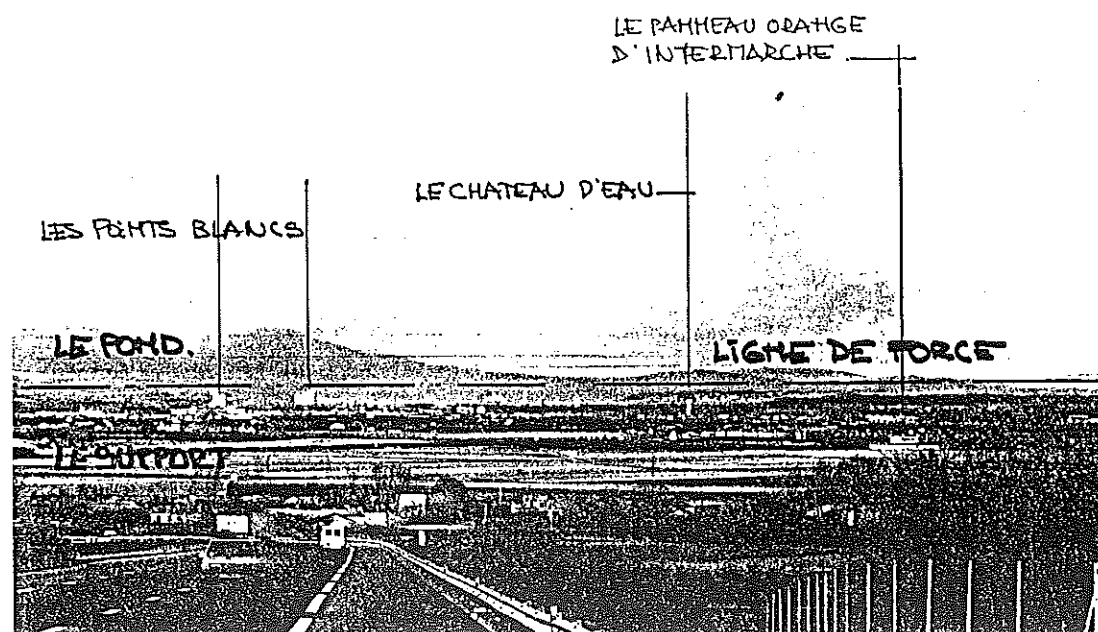
le support , la plaine du
RHONE

quelques tâches claires ou
scurées qui forment points
d'appel

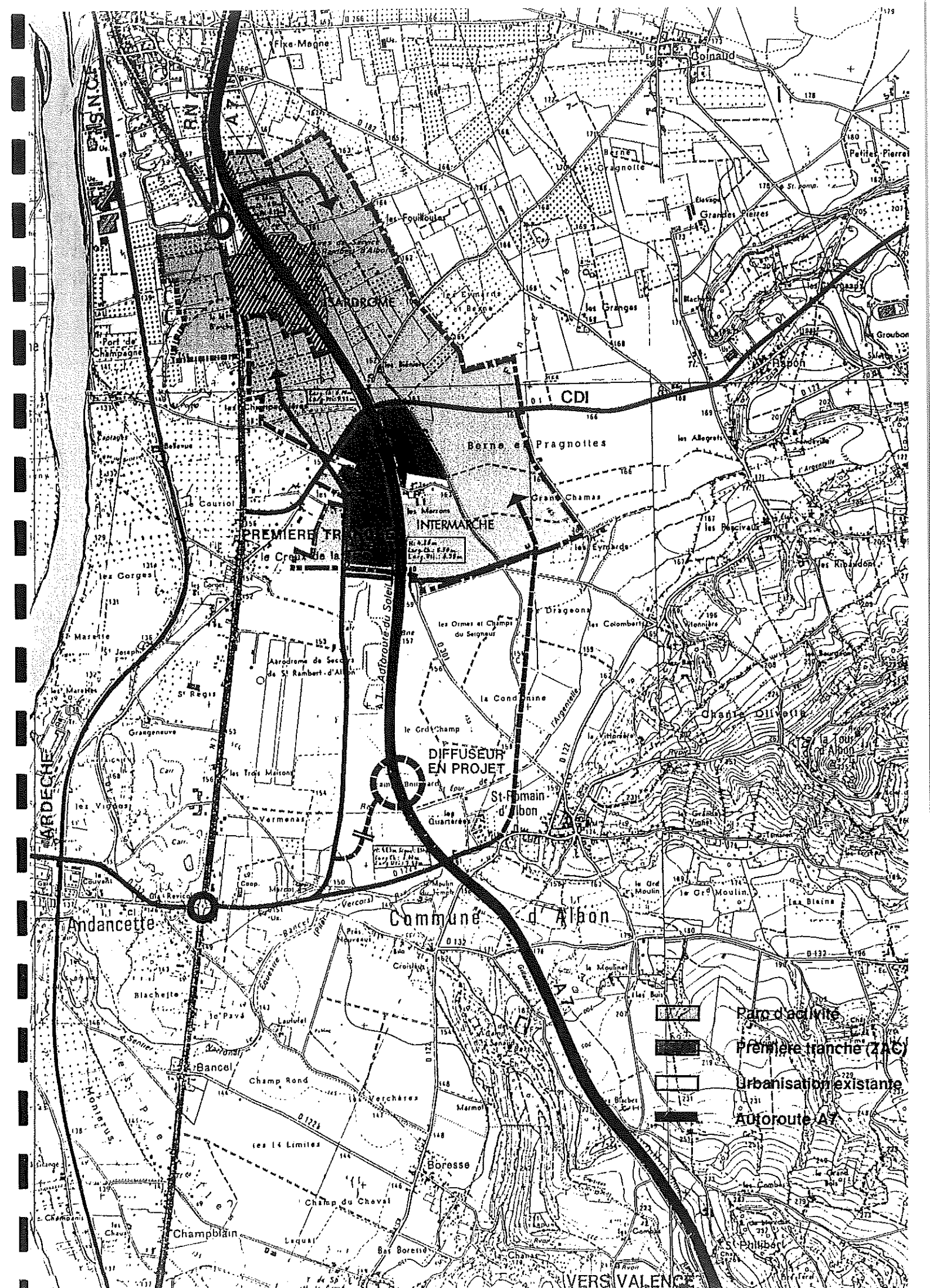
le panneau orange
d'Intermarché

les tâches blanches de la
centrale

Le bâtiment d'Intermarché,
malgré sa masse, n'est
pratiquement pas perçu. La
couleur du bardage joue un rôle
essentiel.



2. LE PARTI ENVISAGE POUR LE PROJET



Avant de préciser le parti envisagé pour le projet de zone d'activités, il est intéressant de rappeler le cheminement des collectivités locales et le choix du site.

2.1. Les dispositions générales en matière d'urbanisme

Dans les années 1970-1975, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de VIENNE-GIVORS-LE PEAGE DE ROUSSILLON, auquel appartenaient les trois communes d'ALBON, ANNEYRON et ST RAMBERT, avait classé ce secteur du Nord de la DROME en "zone agricole prioritaire". Cette orientation générale n'excluait pas cependant pour le secteur rural d'accueillir "des activités industrielles et artisanales sur quelques centres" (livre blanc).

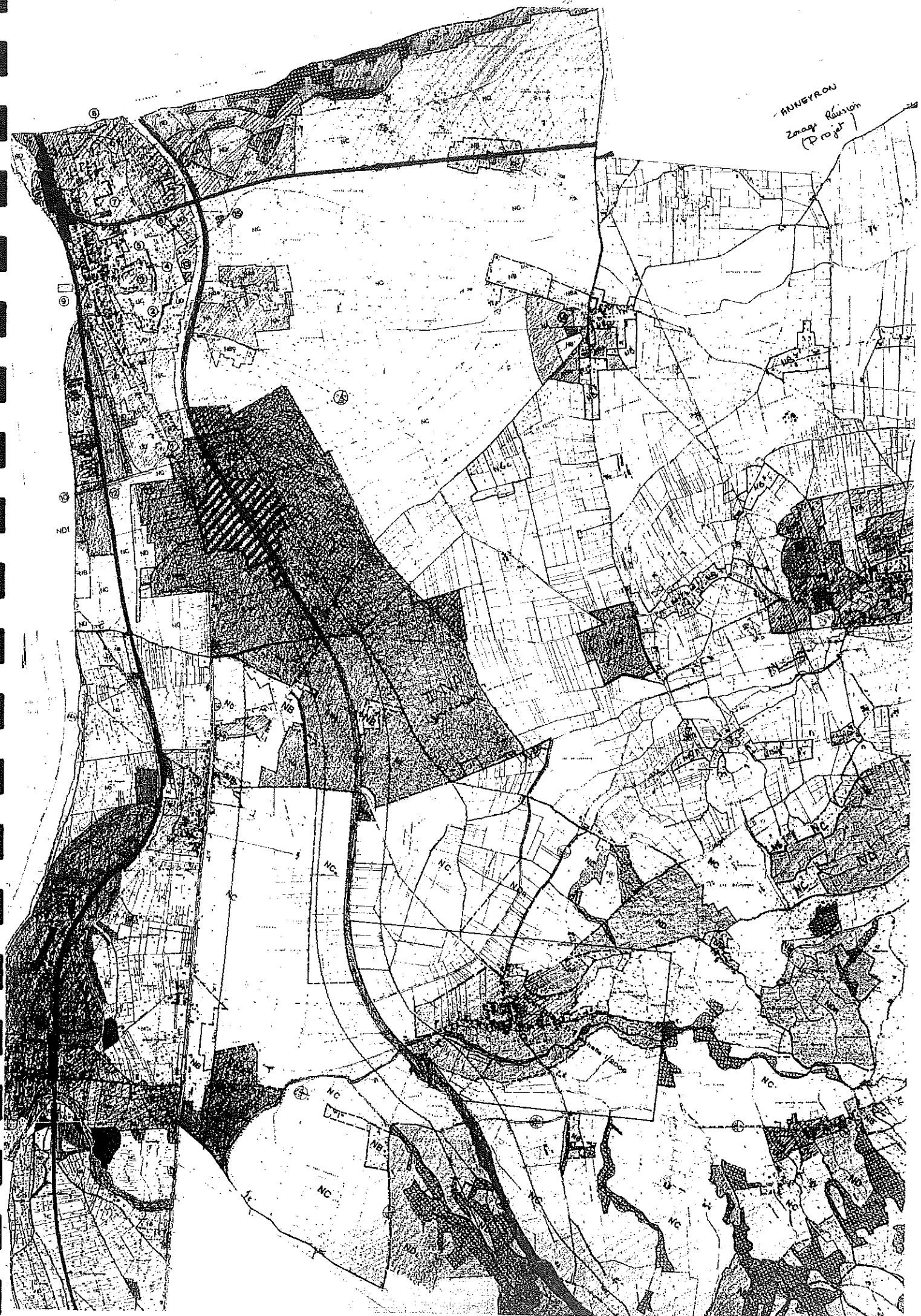
Depuis ce SDAU n'a fait l'objet d'aucune gestion et, à la différence de celui de l'agglomération lyonnaise, n'a pas été révisé, la commission locale d'aménagement et d'urbanisme n'ayant même pas été renouvelée.

Par ailleurs, la loi de décentralisation, notamment en matière d'urbanisme et d'élaboration des plans d'occupation des sols et la volonté des élus locaux de maîtriser le développement de leurs communes ont conduit à une concertation des principaux responsables du secteur : d'où l'idée de ce projet de zone d'activités intercommunale inscrit dans les plans d'occupation des sols des trois localités concernées.

Il était en effet logique que les communes du secteur prévoient un développement ultérieur de leurs zones initiales d'activités qui, pour certaines, arrivaient à saturation.



ANNEFRON
Zooey Ration
(Project)



2.2. Le choix du site

Plusieurs raisons -qui se complètent- sont à l'origine de ce choix par les responsables locaux :

- la présence de voies de communication puissantes et de points d'échanges à proximité
- l'existence de très importants tènements composés de terrains plats, à l'écart des agglomérations principales, mais faciles à viabiliser
- un environnement propice avec la présence d'Isardrôme, de l'aérodrome du Creux de la Thine, du golf d'ALBON, des agglomérations de ST RAMBERT et de ST VALLIER
- et surtout l'affirmation de besoins d'entreprises d'envergure nationale, avec pour déclic l'implantation de la base d'Intermarché

Il est important de préciser que la mise en oeuvre de cette opération constitue l'une des actions du contrat de développement économique du secteur proposé à la région RHONE-ALPES pour redynamiser le NORD DROME sur le plan des activités économiques nouvelles, la création d'emplois avec les multiples impacts et effets de synergie escomptés.

2.3. Le parti d'aménagement de l'ensemble de la zone

L'idée de base est d'avoir, en toutes circonstances, une capacité à s'adapter rapidement à une nouvelle donne où à des contraintes que l'on ne connaît pas aujourd'hui, en particulier les infrastructures autoroutières et les points d'échanges.

2.3.1. Le schéma de voirie

A terme, l'ensemble de la zone d'activités sera structuré par deux épines dorsales de direction Nord-Sud et une voie transversale Ouest-Est sur lesquelles viendront se greffer les antennes secondaires, formant ainsi une trame orthogonale continue.

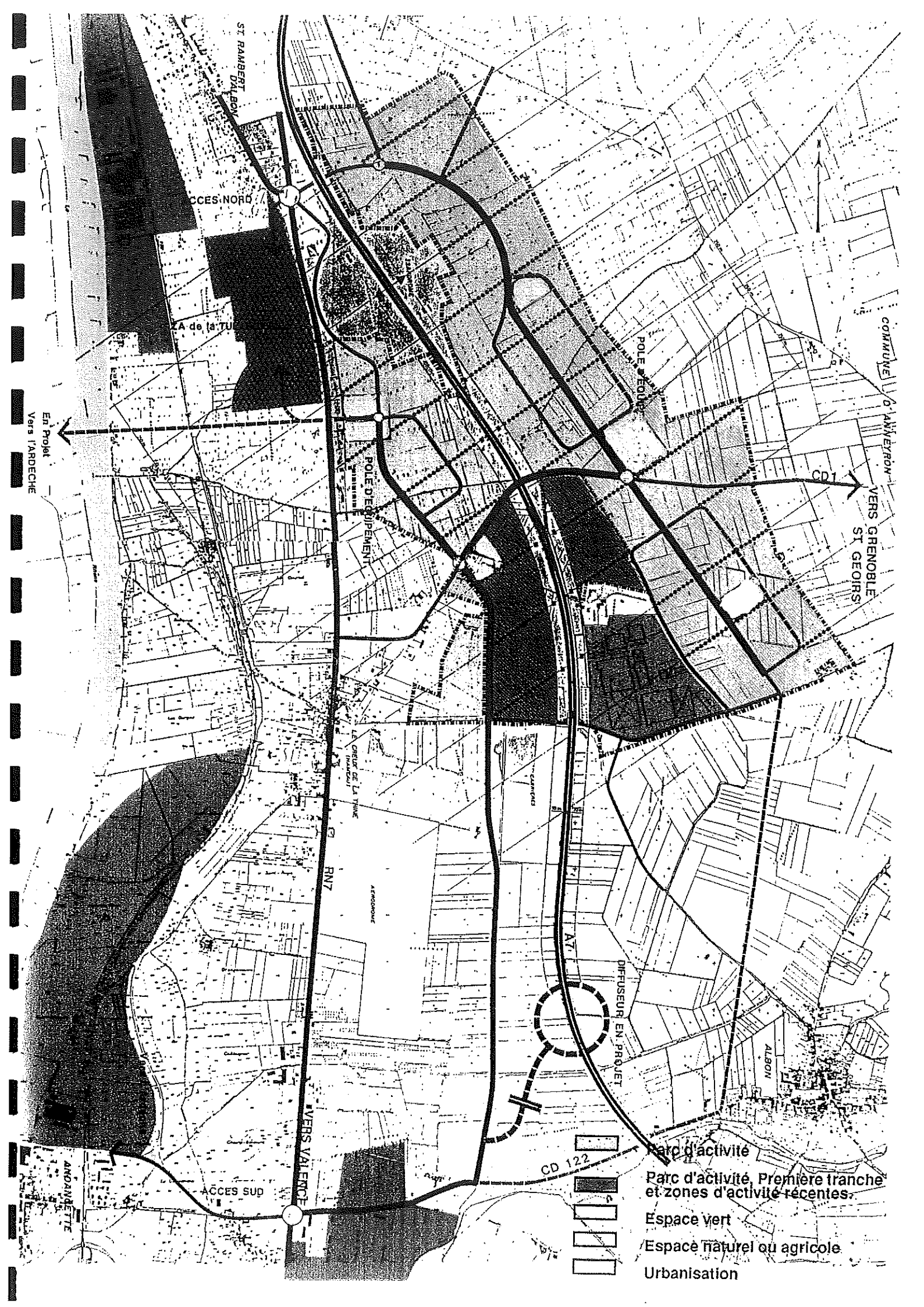
- à l'Ouest de l'autoroute A7, les Picards, Isardrôme

La voie structurante Sud-Nord aura pour origine le CD 301 au Sud en première phase, suivra le tracé de l'autoroute en limite des Picardes pour rejoindre le rond-point du CD1 et aller ensuite en direction d'Isardrôme pour se mailler avec la RN7 au Sud de ST RAMBERT D'ALBON.

La seconde voie structurante d'orientation Ouest-Est suivra le tracé du CD 1, dont les caractéristiques seront revues, y compris le passage supérieur franchissant l'A7. Trois carrefours jalonneront cet axe : l'un avec la RN7, les deux autres avec les voies structurantes Sud-Nord de part et d'autre de l'autoroute.

A partir de cette trame, un réseau secondaire viendra en complément pour desservir les lots des industriels -CD 301 et antenne Nord vers Isardrôme- avec un passage sous la RN7 pour rejoindre la zone industrielle de ST RAMBERT.

Il est intéressant de noter la possibilité de s'adapter à l'aménagement d'un nouvel échangeur sur l'A7 au Sud du secteur des Carrières à "Champ Bouchard".



ACCES NORD

ACCES SUD

POLE D'EQUIPEMENT

POLE SECOURS

CD 1

VERS GRENOBLE
ST GEORGES

COMUNE D'ANNERYON

ALBON

DIFFUSEUR EN PROJET

CD 122

VERS VALENCE

RN7

LE CHATEAU DE LA TRINCE

AERODROME

ACCES SUD

ANNOINETTE

En Projet
Vers l'ARDECHE

- Parc d'activité
- Parc d'activité, Première tranche et zones d'activité récentes
- Espace vert
- Espace naturel ou agricole
- Urbanisation

- à l'Est de l'autoroute depuis Intermarché : les Eymards jusqu'à Isardrôme

Une grande voie structurante Sud-Nord longe l'autoroute entre Intermarché et les Eymards jusqu'au rond-point du CD 1, se poursuit au Nord jusqu'à Isardrôme puis s'infléchit vers l'Ouest en arc de cercle pour rejoindre le tracé de la voie communale existante et le passage inférieur au droit du carrefour RN7, déviation de ST RAMBERT D'ALBON.

Sur cet axe se maillent des antennes en bouclage, l'une côté Intermarché, l'autre vers les Eymards et le même principe est reconduit au Nord du CD1 entre les Bieniers, les Fouillouses et Isardrôme. Deux autres antennes permettent de rejoindre les voiries existantes en direction du hameau de Coinaud à l'Est et du CD 266 vers Fixe-Magne au Nord.

2.3.2. La création d'ilôts industriels et la trame végétale structurant le paysage

Le projet d'aménagement paysager de la zone d'activités a pour but de mettre en place un paysage capable d'organiser et d'accompagner les bâtiments industriels.

Etant donné la force du bâti dans le paysage final de ce type d'urbanisation, il faut être conscient de son rôle prépondérant dans l'image générale.

Ne pouvant l'influer sous la forme architecturale, il faut organiser l'orientation des volumes, leur recul, leur proximité (mettre tous les gros volumes ensemble ou, au contraire, mélanger gros et petits), leurs colorations.

Le projet de paysage a pour ambition :

1) de gérer l'image de la zone d'activités sur l'extérieur :

- façade A 7
- façade RN 7
- les franges du site
- l'épaisseur végétal du site
- les colorations

2) d'organiser le site de l'intérieur à partir d'une structure végétale forte :

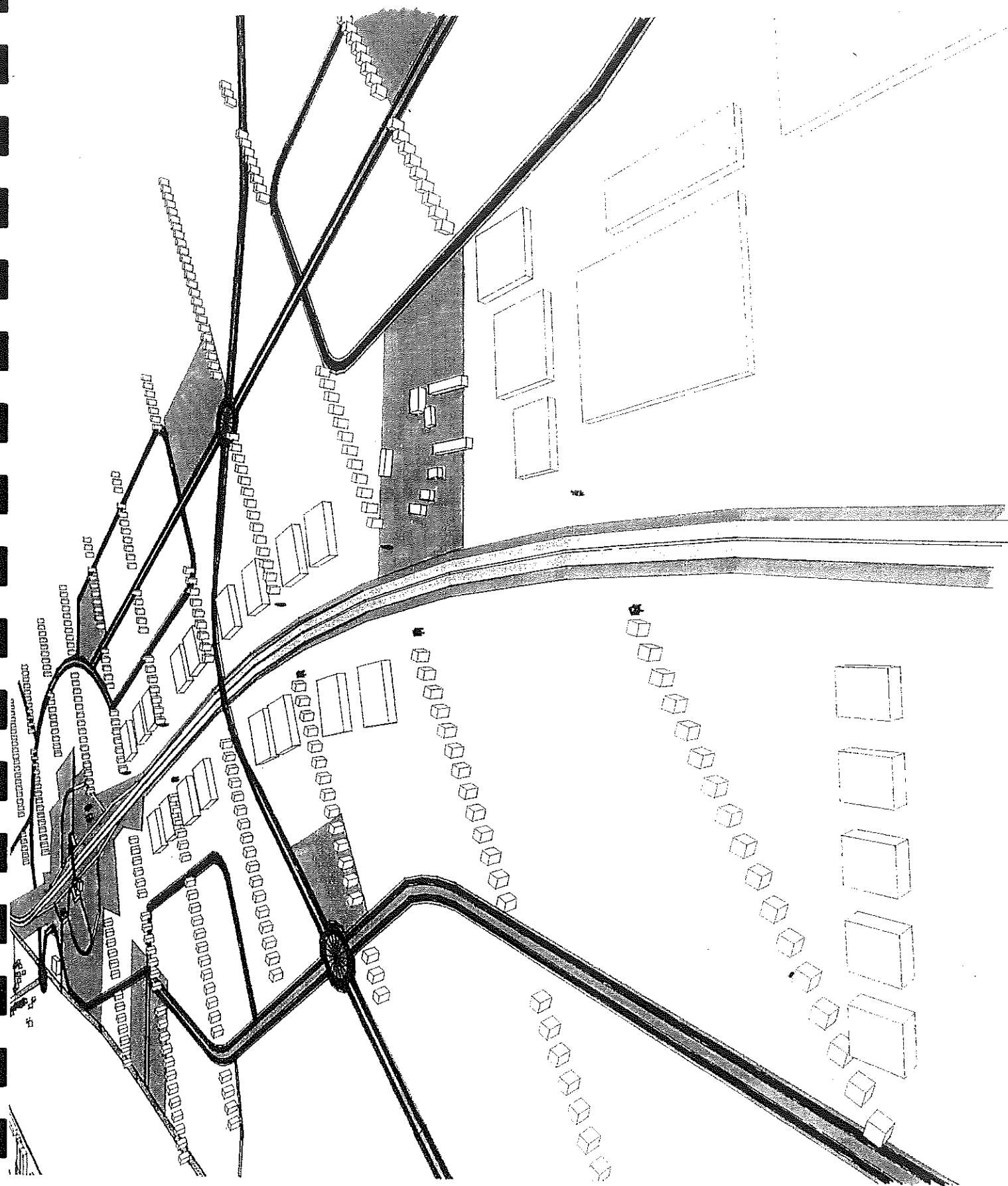
- le maillage : bande/rideaux ; les voies
- les jardins

Ces dispositions paysagères concernent soit l'aménagement du domaine public, soit l'aménagement de parcelles collectives, soit l'aménagement d'espaces en domaine privé.

Dans ce cas, mises en place par l'aménageur au titre des infrastructures, elles sont vendues avec le terrain au même titre que ces dernières.

Ces aménagements sont complétés par des prescriptions portant sur :

- le bâti (implantation, orientation, coloration)



- les clôtures
- les plantations (haies en particulier)

2.3.2.1. Image depuis l'extérieur

1.1. les façades sur les deux grands axes routiers, l'A 7 et la RN 7

La zone d'activités présente un linéaire de 2,5 kms de vitrine sur l'autoroute et de 500 m sur la RN 7.

- **la façade autoroutière** : l'autoroute traverse la zone d'activités. C'est à la fois une chance pour les industriels (50 millions de passages par an), mais en contrepartie cette implantation privilégiée leur impose des "devoirs" :

- . la qualité de présentation du parc d'activités passe par le respect de certaines règles communes de prospect, d'orientation, de coloration et de signalisation des bâtiments

Etant donné l'échelle de la zone d'activités (nous sommes à l'échelle des grandes infrastructures européennes), étant donné la vitesse à laquelle l'usager de l'autoroute perçoit le paysage qu'il traverse, c'est au niveau de la zone d'activités entière que le problème de l'image doit se penser et se traiter.

- le recul :

- . l'ensemble des bâtiments présentera un recul important par rapport aux bords de l'autoroute
- . une large plate-bande sera engazonnée, laissée parfaitement libre de construction, parkings, plantations
- . elle donne aux automobilistes le recul nécessaire pour percevoir à grande vitesse ce qui se passe latéralement
- . elle évite surtout l'effet "pays en voie de développement" des zones industrielles collées contre les routes nationales

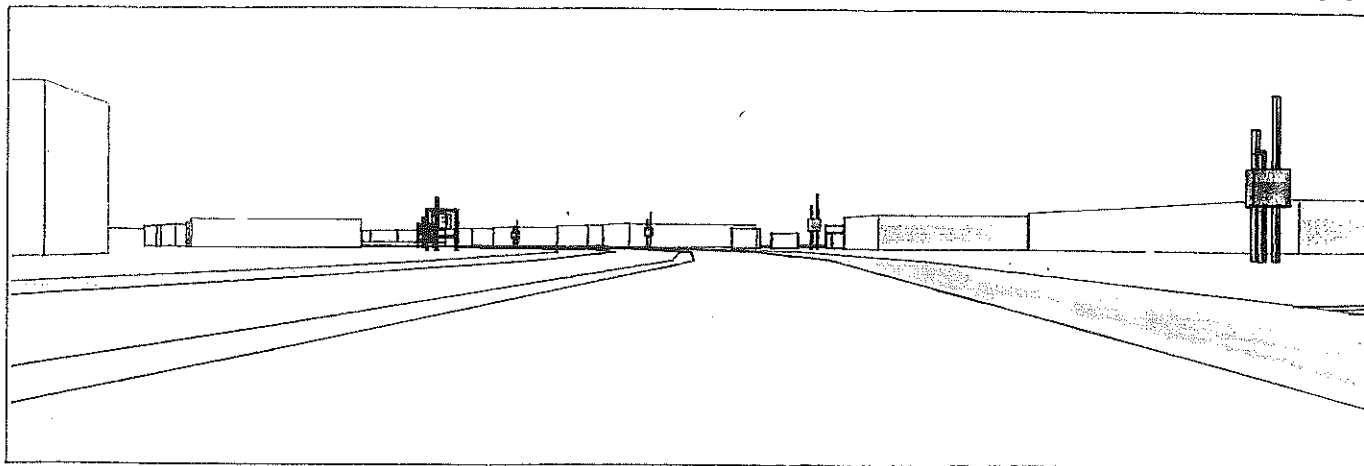
- les totems :

- . cette bande de recul est également destinée à recevoir un élément signalétique commun à toute la zone d'activités, présentant son logo et celui des différents industriels sur une superstructure commune, répétitive selon un rythme de 250 m
- . ces totems, implantés de part et d'autre de l'autoroute, marqueront fortement la traversée de la zone d'activités et affirmeront son unité

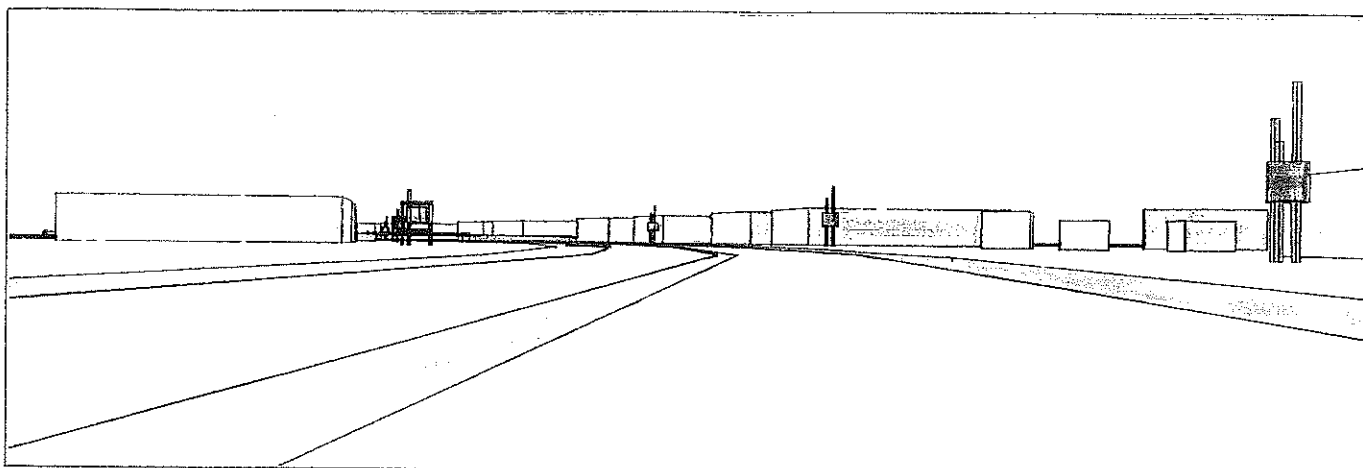
- les alignements de bâtiments :

- . au delà de la bande de recul, les bâtiments respecteront les orientations et les colorations définies au cahier des charges

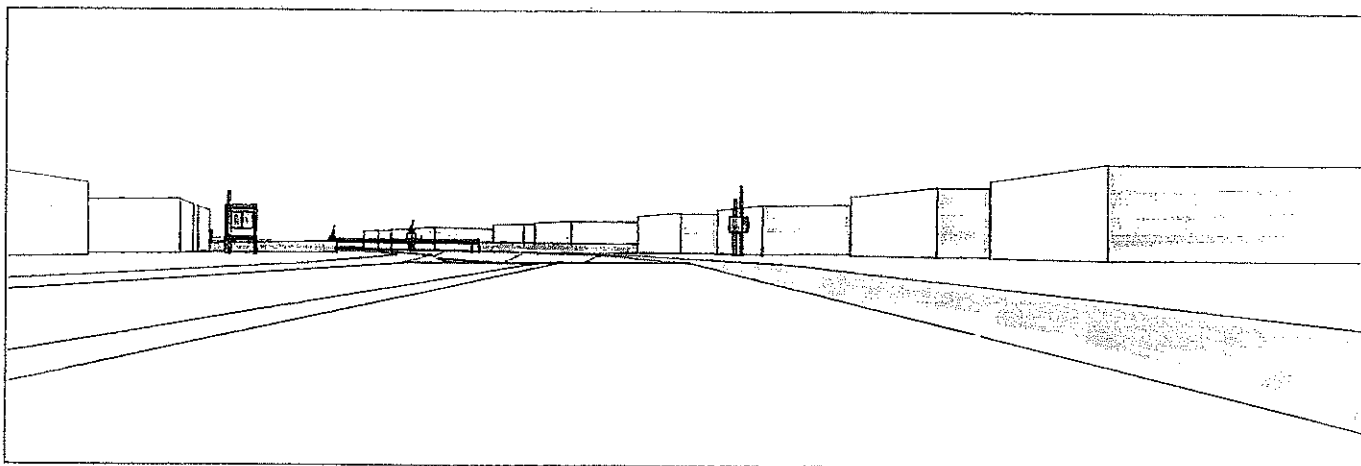
vue 1



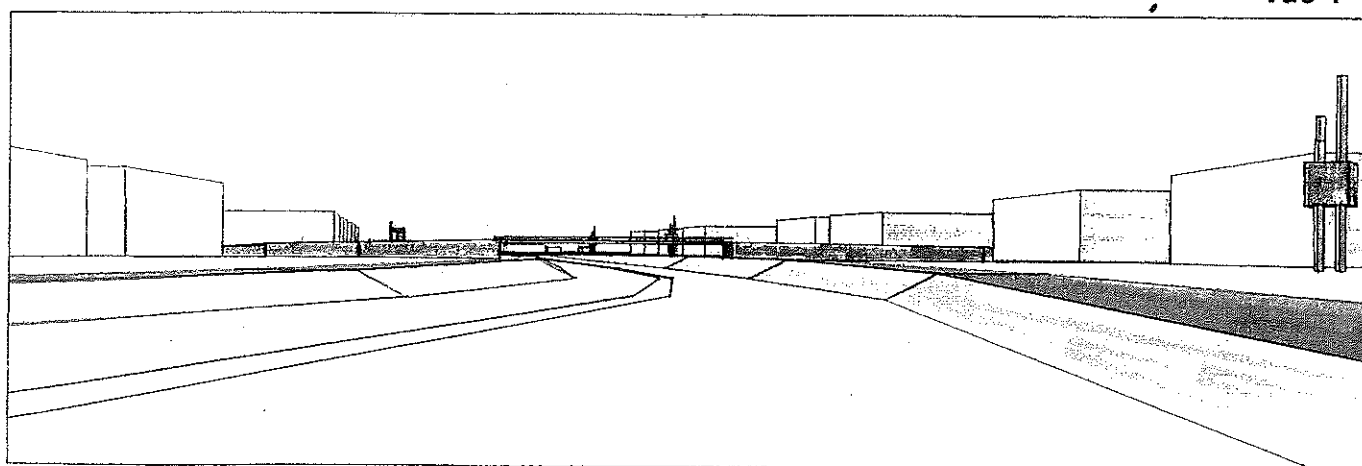
vue 2



vue 3

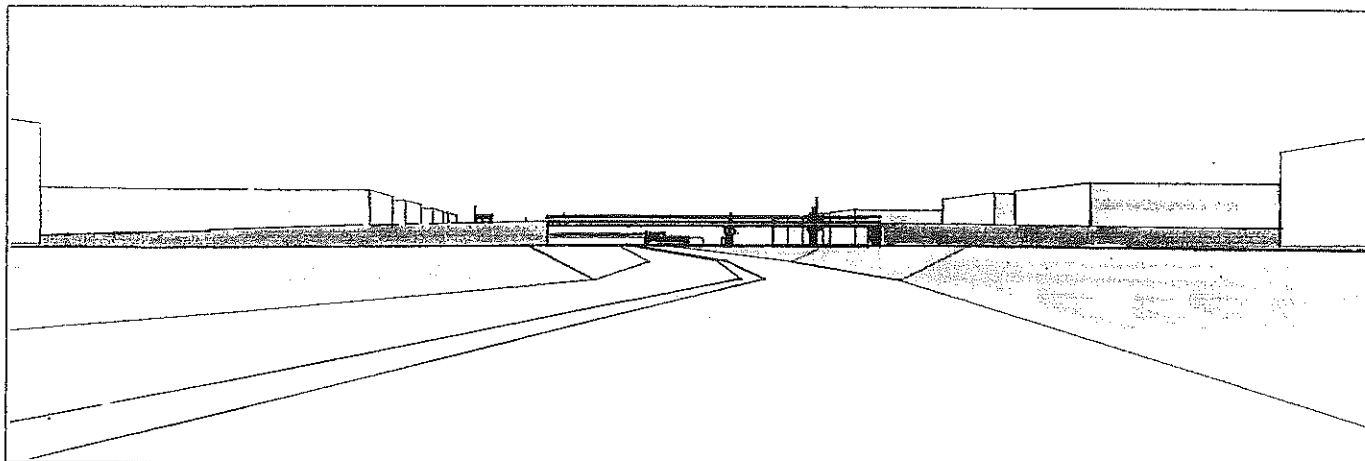


vue 4

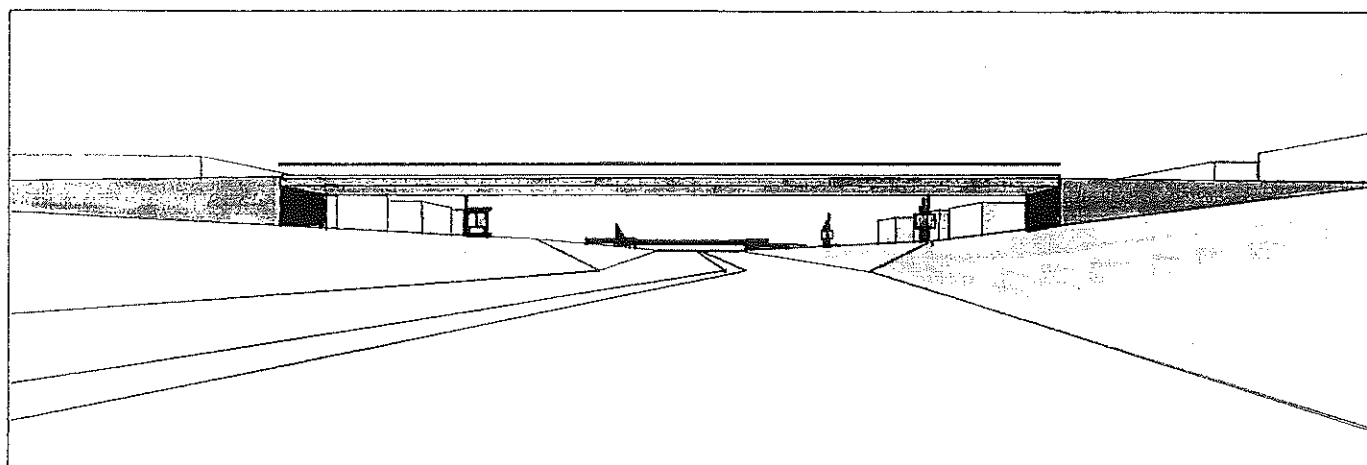


Simulation ordinateur : Mouvement sur la voie Sud-Nord de l'autoroute. vues 1-2-3-4
Les hypothèses : Bâtiments en recul de 70 m par rapport à l'axe.
Totems espacés de 250 m.

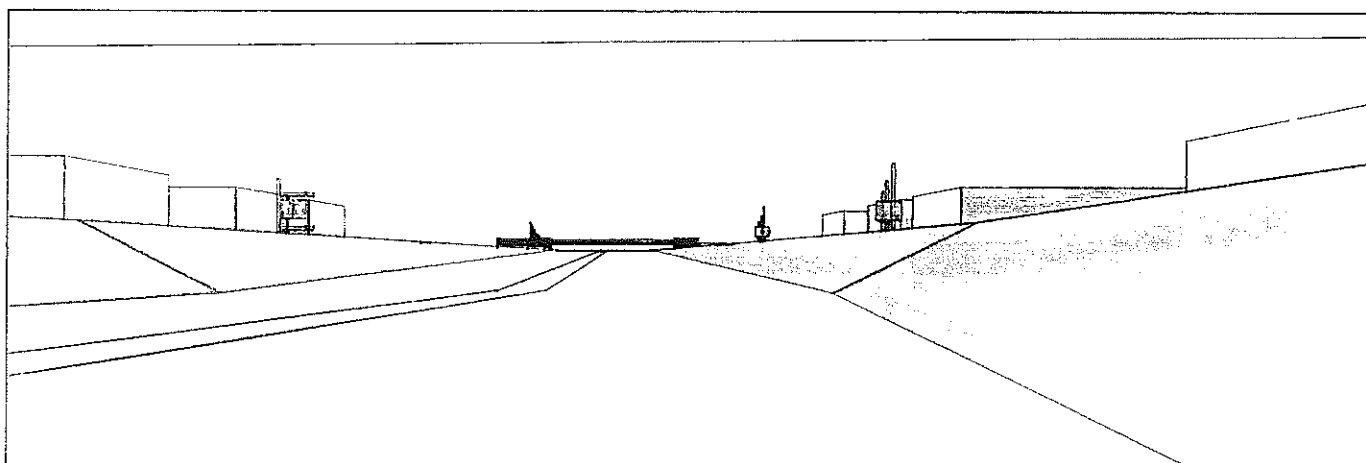
vue 5



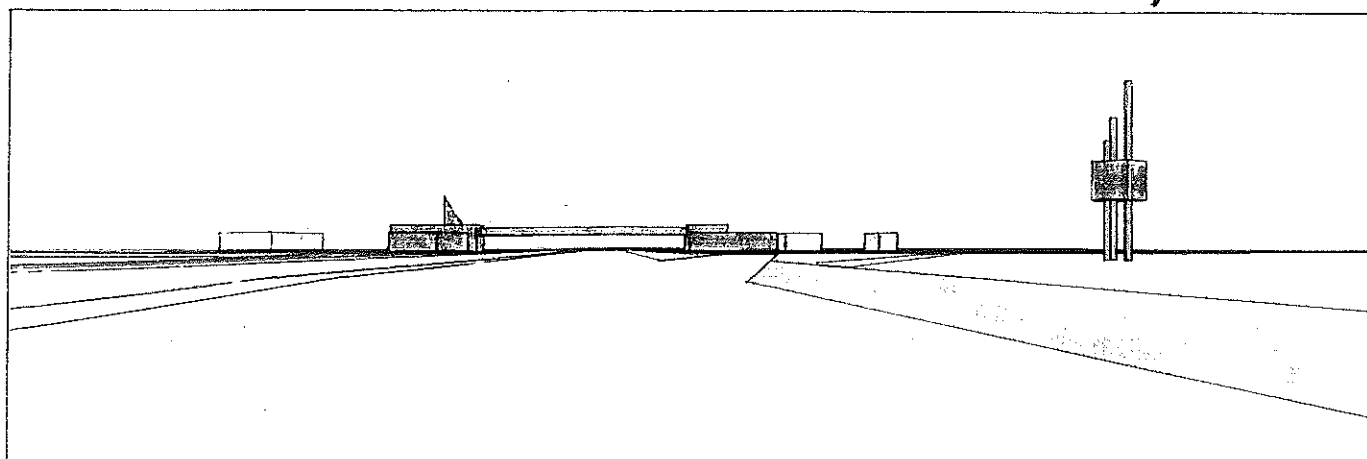
vue 6



vue 7



vue 8



Simulation ordinateur : Mouvement sur la voie Sud-Nord de l'autoroute. vues 5-6-7-8
Les hypothèses : Bâtiments en recul de 70 m par rapport à l'axe.
Totems espacés de 250 m.

- la façade routière : sur la RN 7, le problème est tout autre. Le paysage traversé est un paysage chaotique d'agriculture, d'habitat, de petites zones industrielles, commerciales, etc. ...

- . le rythme de défilement est très rapide et la façade de la zone d'activités très courte en partie Nord et ne concerne pas directement la tranche n° 1
- . le dispositif de recul et de signalétique sera le même que sur l'autoroute adapté à l'échelle RN 7 : le recul sera plus faible, le rythme des totems plus rapproché

1.2. Les franges périmétriques côté Est

Si les façades sur les voies principales de circulation sont l'atout essentiel du site, il ne faut pas oublier qu'il est également perçu depuis les routes et chemins départementaux et par les habitants des différents hameaux, villages, bourgs qui l'entourent.

Afin que le fond des parcelles ne soit pas l'envers du décor, une large bande plantée assure la transition avec la campagne environnante.

1.3. La matière végétale du site

C'est elle qui organise l'intérieur du site. Elle sera, lorsque le végétal aura poussé, perceptible depuis l'extérieur du site en particulier à partir des points hauts lointains (collines d'ANNEYRON, d'ALBON, descente du col du Grand Boeuf) et à partir du passage supérieur du CD 1.

2.3.2.2. La structure végétale du site

Partant d'un terrain sans relief, sans richesse végétale reconnue, le paysage de la zone d'activités est à façonner complètement.

Si la beauté des vergers est indéniable, et ceci à presque toutes les saisons, si leur étendue en fait un paysage remarquable, il est également évident que la mutation des sols, d'agricoles en industriels, fait disparaître complètement le paysage de vergers.

En conserver des lambeaux serait inefficace, absurde et anachronique.

Il faut donc créer un paysage propre à la zone d'activités en sachant bien que le bâti, les voies, l'éclairage font le paysage avec les plantations.

2.1. un système simple et efficace : le maillage

Le paysage à venir doit être adapté à l'affectation du site. C'est en pensant aux contraintes et à l'échelle d'une telle zone d'activités que nous proposons ce schéma :

- . un maillage régulier tous les 250 m, de plantations recoupant la trame des voies majeures, elles-mêmes accompagnées de plantations d'un autre type

a) les bandes Est-Ouest

Il s'agit de bandes de 10 à 12m de large, plantées de deux lignes d'arbres et engazonnées. Leur rythme est de 250m, perpendiculaires à l'autoroute au droit d'Isardrôme ; ce sont des brises-vents si caractéristiques de la vallée du RHONE. Mises en place par l'aménageur, elles sont vendues dans les parcelles et sont à la charge de l'acquéreur.

Ce rythme impératif et immuable pourra être subdivisé parallèlement par une plantation identique dont la position sera choisie par l'acquéreur selon ses contraintes internes.

Ces bandes créeront un paysage de rideaux recoupant l'immense espace de la zone d'activités.

b) les voies majeures Nord-Sud

Leur gabarit, deux fois deux voies avec terre-plein central, répond aux besoins et permet de planter le complément des bandes-rideaux.

Ces voies sont les supports de plantations structurantes : quatre alignements d'arbres haute-tige, dont le port, le feuillage, se distinguera très nettement des arbres destinés aux rideaux. Il s'agit d'arbres urbains type érables, tilleuls, platanes, ...

Le type d'éclairage de ces voies est très important pour la perception nocturne et, le jour, conférer aux voies un statut urbain.

c) les voies secondaires Est-Ouest

Elles s'appuient sur la trame des bandes-rideaux.

2.2. Les jardins

A l'intérieur de cette trame, un certain nombre de parcelles va être réservé à la création d'espaces collectifs très plantés.

A l'image d'Isardrôme et de grands parcs qui ponctuent la vallée, ces jardins seront constitués de conifères.

* dans un premier temps : ces espaces d'environ de 2 à 4 ha seront fortement plantés

* dans un second temps : les plantations servent de cadre à des équipements collectifs : équipements sportifs, de loisirs, équipement bâti (restaurants d'entreprises, poste, services communs, ...)

Ces trois éléments, plantation urbaines des voies, bandes-rideaux et jardins de conifères, se combinent entre eux pour élaborer la structure du paysage qui va accueillir les bâtiments.

ESQUISSE

Site de l'usine
R. 100 m. 100 m.
m. 100 m. 100 m.

Site de l'usine
R. 100 m. 100 m.
m. 100 m. 100 m.

INTENTIONS DE PAYSAGE

1 LA FACADE SUR AUTOROUTE A7

- talus engazonnés
- bande de 25 m engazonnée
- recul des façades 50 m
- implantation d'éléments signalétiques

2 LA FACADE SUR RNT

- redéfinition de la RNT
- plantations d'alignement
- recul des façades

3 LES JARDINS

- ponctuation du site par des bosquets de trois hectares
- espaces librement plantés à l'image d'ISARHOMER
- espaces de détente pour accueillir des équipements de loisirs

4 LES VOIES

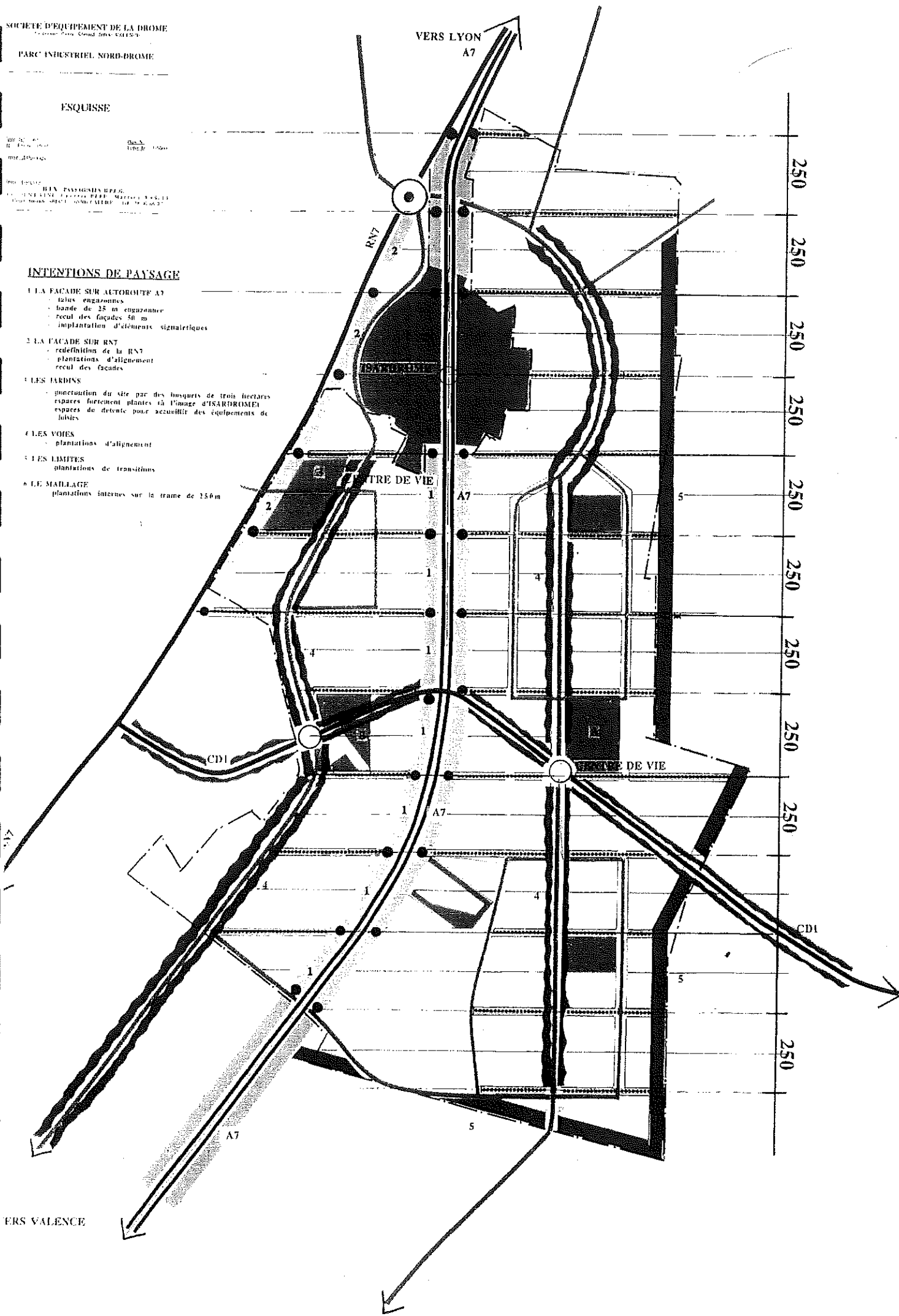
- plantations d'alignement

5 LES LIMITES

- plantations de transitions

6 LE MAILLAGE

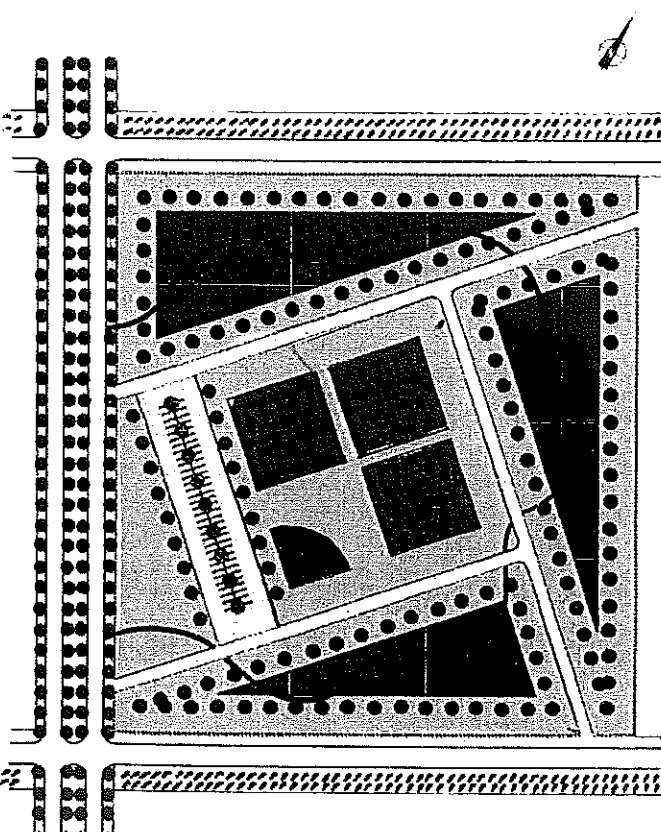
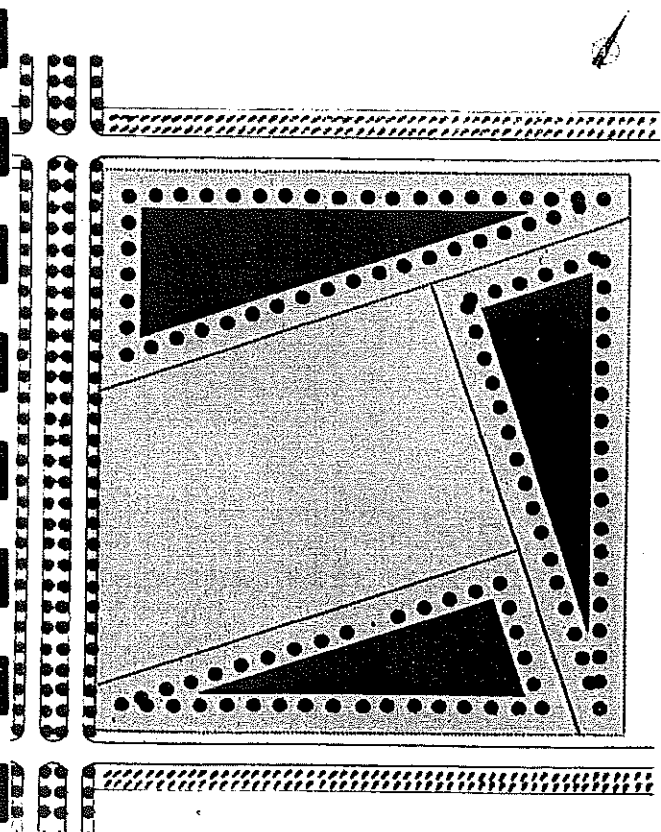
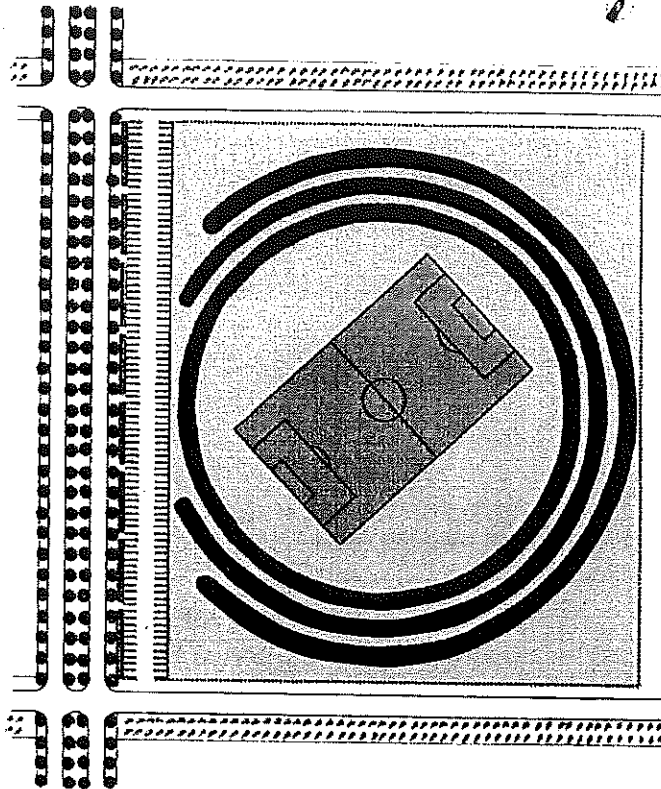
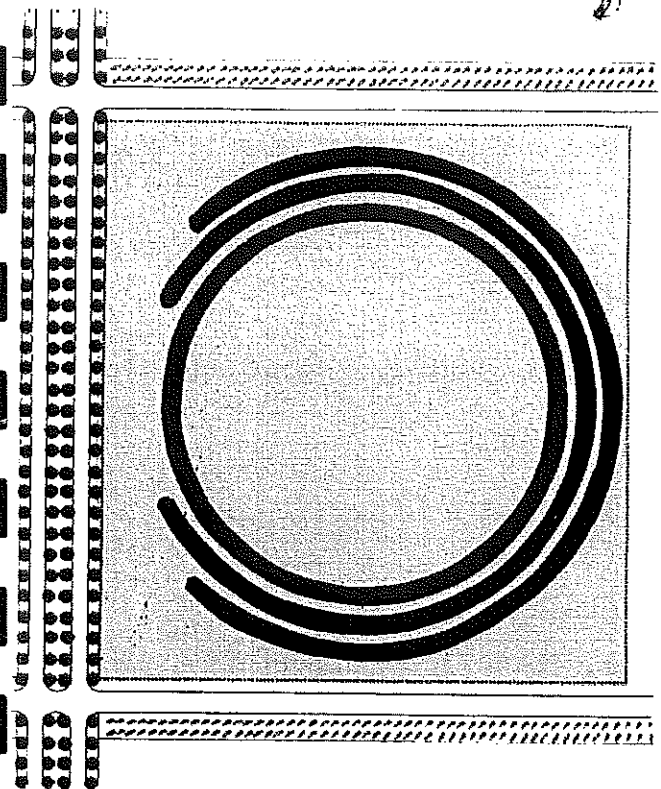
- plantations internes sur la trame de 250 m



LES JARDINS : PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET ILLUSTRATIONS

Temps N°1 : Préverdissement

Temps N°2 : Utilisation de l'espace (services communs, loisirs, sports)



2.3.2.3. Le paysage nocturne

- les totems : sur la RN 7 et l'A 7, les totems comporteront leur éclairage
- l'éclairage des voies : haut, régulier, il sera perceptible depuis les grands axes de circulation
- l'éclairage des jardins : selon l'activité qu'ils abriteront
- les enseignes lumineuses devront faire l'objet d'un traitement particulier qui sera développé au chapitre 4

2.3.3. Traitement particulier des secteurs stratégiques

* *le long de l'A 7* : une bande de 50 m à l'axe sera revendue à la Société des Autoroutes (près de 7,5 ha) et fera l'objet d'un traitement jusqu'au site de l'éventuel échangeur, approximativement au droit de la rivière Argentelle.

Il est bien évident que, pour renforcer ces effets visuels, il n'y aura pas de construction dans cette bande-là.

* *le long de l'autoroute* : les 20 m de parties privatives (près de 6 ha) : suivant la bande précédente feront également l'objet de dispositions particulières avec des aménagements paysagers et, éventuellement, des parking. Les parties bâties seront donc au delà de la bande de 70 m par rapport à l'axe de l'A7. C'est dans cette bande de 20m que seront situés les totems-soutiens de la signalétique du parc d'activités.

* *vers la RN 7 et Isardrôme* : il s'agit de franges sensibles de 2,5 ha qui marquent l'entrée de l'opération côté Nord et s'ouvriront sur une zone de services (centre de vie pour la totalité de l'opération).

D'où la nécessité d'avoir ici un ensemble de prescriptions visant à structurer l'urbanisation : implantation, hauteur, recul, densité suffisante du cadre bâti, etc. ...

2.4. L'aménagement de la première tranche

La première tranche, de 40 ha, comprend deux ensembles très différents l'un à l'Est de l'autoroute de 12 ha, l'autre à l'Ouest de 28 ha.

2.4.1. Secteur Est "Les Marrons"

- la desserte de ce secteur s'effectuera par le réseau viaire actuel, notamment par le CD 1 à partir de la RN 7 au Nord du Creux de la Thine et par la voie d'accès aménagée pour les besoins d'Intermarché, côté Est

- deux trames végétales et 10m de large espacés de 250m structureront ce tènement et donneront déjà l'image de ce que sera à terme l'ensemble du paysage créé

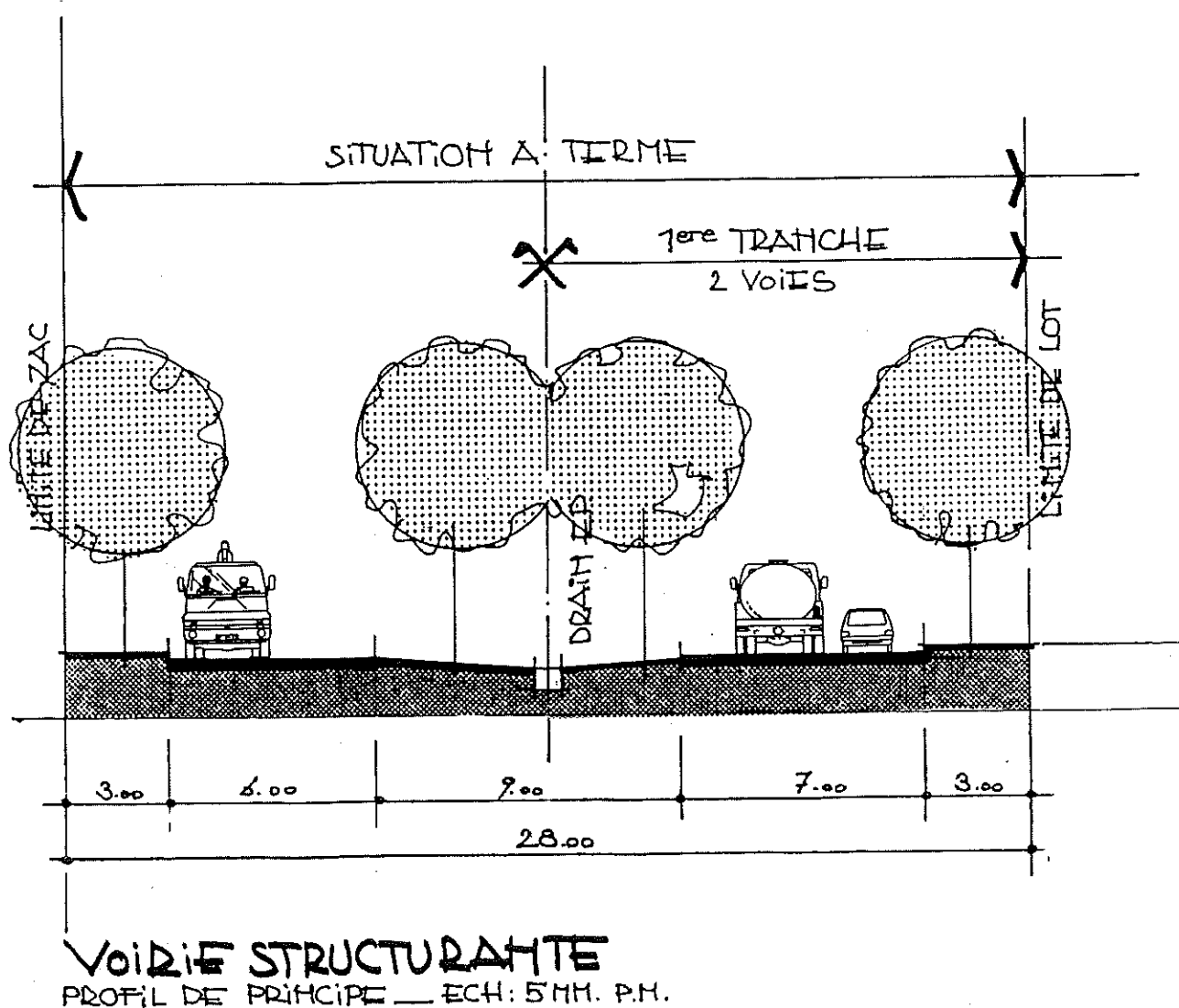
- le long de l'autoroute A 7, les deux bandes de 50 et 70m à l'axe feront l'objet des dispositions particulières développées ci-dessus dans le cadre de l'aménagement général de la zone

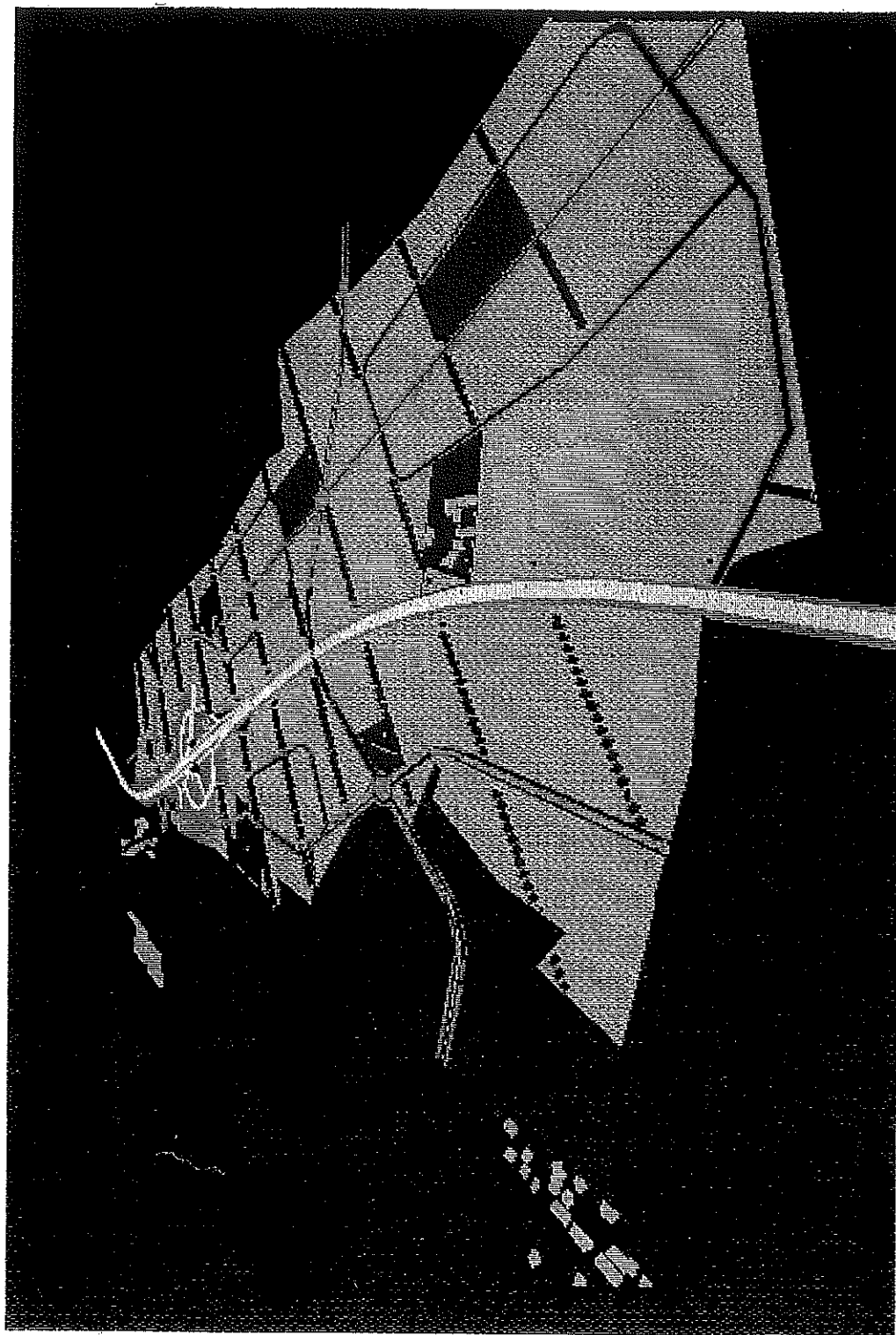
2.4.2. Secteur Ouest "Les Picardes"

- cette entité de 28 ha sera donc desservie par une voie structurante à créer le long du hameau des Picardes sur laquelle sera branchée, si cela s'avère nécessaire côté Nord-Est, une antenne de 180 m de long pour desservir les lots les plus au Nord.

Le profil en travers de cet axe structurant est illustré par le croquis ci-dessous : avec 28 m d'emprise dont deux chaussées séparées de 6 à 7 m de large, un terre plein central planté de 9 m de large et deux bas côtés de 3 m chacun.

Pour l'organisation de l'espace, le secteur sera structuré par cinq lignes de végétaux de 10 m de large tous les 250ml avec, pour extrémités, la ligne de 70m de l'axe de l'autoroute et à l'Ouest la voie structurante de 28m de large.





PERSPECTIVE DEPUIS LE SUD

3. DIAGNOSTIC SUR LES INCIDENCES DE L'OUVRAGE

En préalable, une remarque générale importante s'impose quant à l'appréciation des impacts.

En effet, l'étude porte sur la première tranche de 40 ha -et non sur la totalité de l'opération qui compte plus de 250 ha-.

En conséquence, l'évaluation des impacts de la première tranche pourra être tout à fait différente de ce qui se passera à terme : la notion d'échelle étant ici déterminante. Les principaux impacts portent sur les thèmes suivants :

- les infrastructures : la circulation, les autres réseaux
- la zone agricole
- le cadre bâti existant
- l'emploi
- l'urbanisation des localités périphériques
- les paysages
- les différentes formes de pollution (bruit, pollution atmosphérique, réseau hydrographique et nappe phréatique)

3.1. Les impacts sur les infrastructures routières

3.1.1. La circulation

C'est l'un des plus forts impacts. L'ouverture à l'urbanisation de la première tranche et surtout la nature des activités du premier utilisateur (transporteur) vont avoir des impacts immédiats :

- * sur les trafics du CD 1 passage obligé vers la RN 7 en attendant les autres infrastructures routières, avec l'arrivée éventuelle d'un parc de plus de 500 camions liés à l'installation du groupe Norbert DENTRESANGLE : le secteur du Creux de la Thine sera particulièrement touché
- * sur la circulation du CD 301 avant la mise en service de la voie structurante des Picardes qui prendra alors de relai
- * sur les carrefours du CD 1, notamment celui de la RN 7
- * sur l'itinéraire de la RN 7, en particulier en direction de l'échangeur de CHANAS -point de passage obligé pour retrouver l'autoroute A 7 dans l'attente d'un autre point d'échange au droit d'ALBON-, la circulation est déjà très élevée avec 12 000 véhicules/jour
- * sur les flux de véhicules légers liés aux déplacements de la main d'oeuvre de 4 à 600 emplois en première tranche
- * les impacts sur le réseau routier du côté Est de l'A 7 seront moindres : faibles pour les poids lourds qui rejoindront essentiellement la vallée du RHONE, RN 7 / A 7, un peu plus élevés pour les véhicules légers des salariés en provenance des villages périphériques (ALBON, ANNEYRON)

En conclusion, dès la première tranche -compte tenu des activités qui vont s'implanter- il va y avoir des risques de saturation ou de dysfonctionnement des points de passage obligé (CD 1 / RN 7) et d'importantes nuisances pour les secteurs urbanisés limitrophes : bruits, vibrations, dangers pour les riverains (piétons), pollution de l'air.

3.1.2. Les autres réseaux

- *assainissement* : les impacts sont importants dans la mesure où les deux ensembles de la première tranche ne disposent pas de réseau d'évacuation des effluents.

Cela pose d'ores et déjà le problème de la construction d'une nouvelle station d'épuration pour les différentes communes du bassin du BANCEL, depuis ANDANCETTE, point le plus au confluent du BANCEL du RHONE, jusqu'à ALBON, ANNEYRON et BEAUSEMBLANT, côté Est.

Les installations actuelles d'ALBON -500 équivalents usagers- sont donc inadaptées.

Un point favorable : la topographie ; depuis le tracé du CD 1 les effluents peuvent être dirigés pour une bonne partie gravitairement vers le Sud ; pour la première tranche une canalisation centrale de Ø 200 drainerait les effluents jusqu'à un poste de refoulement au droit du hameau des Marrons pour rejoindre le collecteur Est (cf. plan).

Il convient déjà de noter qu'au Nord du tracé du CD 1, on se trouve dans un autre bassin versant, les effluents seront alors dirigés au Nord vers les installations de ST RAMBERT D'ALBON.

- *eau potable* : le syndicat intercommunal des eaux de la VALLOIRE alimente le secteur par une canalisation de Ø 150 mm qui suit le tracé du CD 301, une antenne de Ø 80 mm pour la desserte des Picardes à l'Ouest de l'autoroute et une antenne de Ø 150 mm pour la desserte d'Intermarché et des hameaux à l'Est de l'autoroute, dont les Eymards.

- *électricité et télécommunications* : les réseaux internes de la première tranche sont entièrement à construire à partir des installations existantes et doivent faire l'objet d'études techniques spécifiques en fonction des programmes des futurs utilisateurs.

En tout état de cause, de nouveaux postes ou stations sont à prévoir aussi bien du côté Ouest Picardes que du côté Est (Marrons) de l'autoroute A 7, en tenant compte du schéma à terme comme pour les réseaux précédents.

3.2. La zone agricole

La carte des îlots d'exploitation agricole permet d'apprécier quatre types d'impact :

- *le nombre d'agriculteurs concernés* : exerçant à titre principal ou en deuxième activité ; ce sont près d'une vingtaine d'agriculteurs, dont deux jeunes d'une trentaine d'années, qui vont subir les effets des prélèvements fonciers

- *les sièges d'exploitation* : il convient de noter que l'aménagement de la première tranche de la zone d'activités ne détruit pas de sièges d'exploitation agricole ; c'est un point favorable important

- *l'importance économique des prélèvements fonciers* : les impacts les plus importants seront à l'encontre de deux jeunes exploitants (J-P. Bogiraud de ST RAMBERT D'ALBON et B. Chaléat du Creux de la Thine à ALBON) dont les prélèvements sont de 3 à 4 ha de terres faciles à cultiver et irrigables.

Les conséquences sur d'autres agriculteurs, exerçant à temps plein ou en double activité, sont étroitement liées aux surfaces prélevées. Surfaces importantes pour :

- . M. F. Romanet double actif (environ 6 ha) dont le siège d'exploitation est juste en bordure de la zone aux Picardes.
- . le Gaec B. Meyrand ou sa succession, originaire de ST DESIRAT (07) avec 4 ha prélevés
- . les 5 agriculteurs du secteur Nord des Marrons dont trois doubles actifs et un exploitant de CHANAS (38)
- . pour M. E. Lattard, exploitation en retraite de ST RAMBERT, le prélèvement est de 3 ha
- . pour les dix autres personnes concernées, les prélèvements sont beaucoup plus limités, inférieurs généralement à 1,5 ha et ne remettent pas en cause leur équilibre économique actuel

Si l'on tire un premier bilan, on constate que les impacts agricoles sont, malgré tout, limités dans la mesure où les aménagements de la zone industrielle ne concernent que 40 ha, ne détruisant pas de siège d'exploitation et ne remettant pas en cause économiquement les exploitations périphériques.

Il convient aussi de ne pas oublier que les structures agricoles actuelles ne sont pas très fortes, la présence de double actifs en atteste.

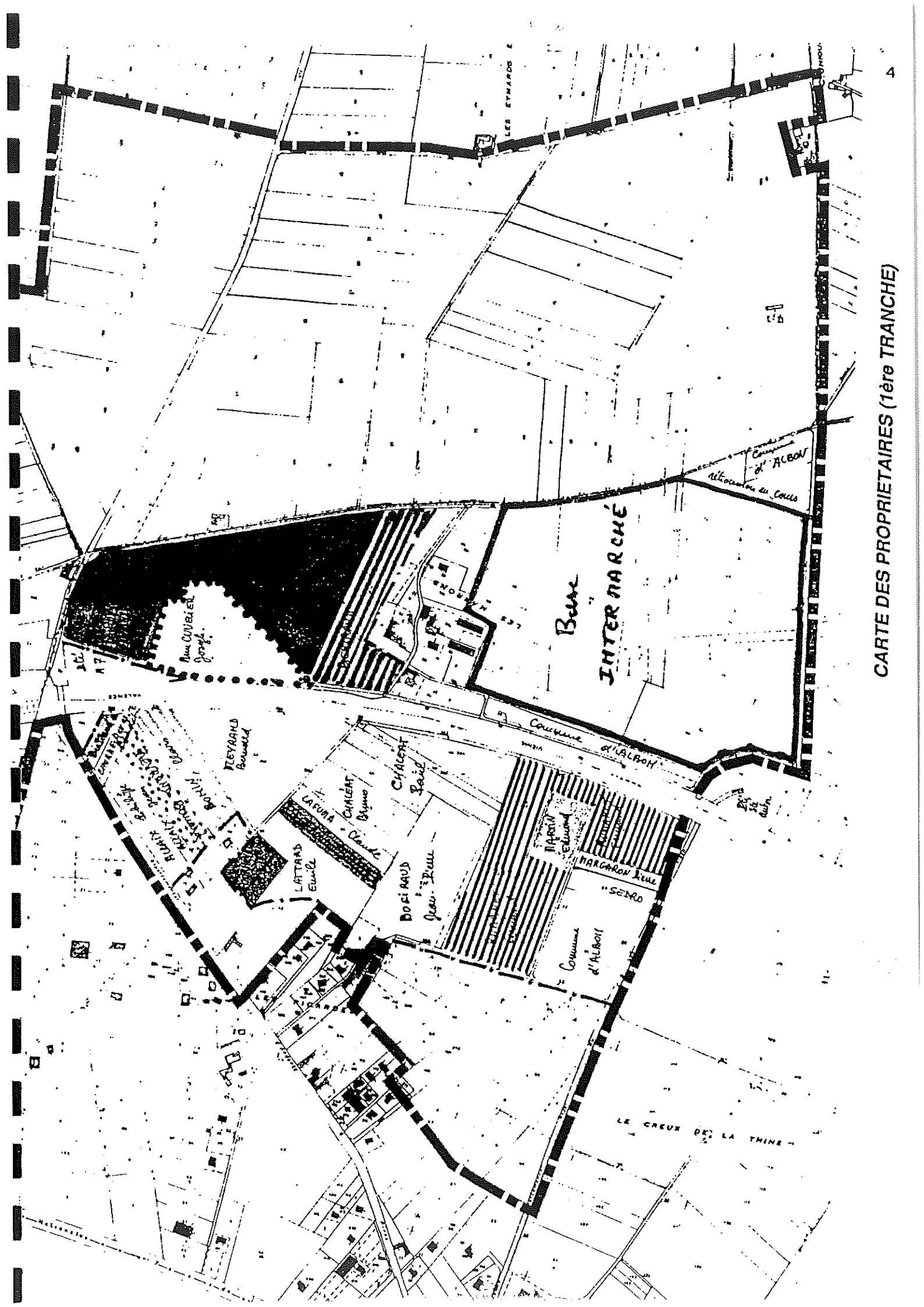
Ces conclusions ne sont absolument pas à transposer sur le reste du projet de la zone d'activités où les impacts sont beaucoup plus considérables.

- *autres impacts* : prix et structures agricoles : par ailleurs, d'autres impacts sont à signaler sur le plan agricole et non des moindres :

. l'évolution du prix du m² : les espoirs de transformation de la zone agricole ou les changements de vocation des sols assez radicaux par rapport à ce qui s'est passé antérieurement fragilisent grandement la pérennité de la zone agricole : le prix agricole moyen est de 2/3 F et 8 à 10 F le m² pour la première tranche de la zone d'activités, indemnités comprises

. l'accélération des mutations : secteur de petites propriétés et de petits ilôts d'exploitation, le remembrement a cherché à transformer les structures initiales ; mais elles se révèlent être à nouveau fragilisées par la baisse d'activité de la profession, les successions difficiles et les conditions économiques de plus en plus dures

Par ailleurs les projets de nouvelles infrastructures routières, autoroutières, points d'échanges, font planer d'autres menaces sur les entités agricoles actuelles qui ne pourront pas résister à ces nouvelles pressions au niveau de leurs structures.



CARTE DES PROPRIETAIRES (1ère TRANCHE)

3.3. Impacts sur le cadre bâti existant

Deux secteurs bâtis vont être très sérieusement concernés par les aménagements de la première tranche : les Marrons à l'Est, les Picardes et le Creux de la Thine à l'Ouest.

- *les Marrons* : il s'agit d'un hameau isolé dans une zone agricole à l'origine, comprenant une dizaine de constructions dont deux villas récentes, des logements restaurés et d'anciens bâtiments d'exploitation agricole avec hangards ou dépendances.

La transformation rapide de la zone agricole située au Sud, en base de distribution pour Intermarché a été le signal d'une transformation radicale de l'environnement (vues bouchées, bruits, circulations, etc. ...), la zone d'activités amplifiera cette mutation et ce changement de destination générale des sols. Les aménagements de la première tranche de la zone d'activités vont isoler un peu plus ce hameau et lui ôter une éventuelle destination résidentielle, même s'il reste encore du terrain disponible.

Les pressions et contraintes de la zone d'activités vont donc peser sur le devenir du bâti et sur la vocation des unités foncières disponibles.

- *les Picardes - le Creux de la Thine* : les Picardes constituent la frange Est du hameau du Creux de la Thine, au contact immédiat de la première tranche de la zone d'activités. Actuellement, il s'agit d'un secteur très tranquille s'ouvrant sur les terres cultivées en retrait de l'autoroute de 300 à 350 m.

L'urbanisation est à dominante résidentielle -habitat individuel- isolé récent de part et d'autre du CD 1.

Ce hameau comprend également quelques bâtiments plus anciens à usage professionnel (agricole ou activités artisanales).

Au total, une trentaine de constructions sont situées à l'intérieur du périmètre défini par les tracés des CD 1 et 301 et la première tranche de la zone d'activités. Elles subiront les différents impacts liés à la proximité immédiate de la zone : circulation, dangers, bruits, pollution de l'air, conduisant à une dévalorisation de leur environnement et de leur contexte initial.

Le hameau du Creux de la Thine subira également des impacts qui vont se traduire très rapidement par une augmentation des flux de circulation -principalement des poids lourds- sur le tracé de la RN 7 et du CD 1.

Les carrefours qui fonctionnent normalement aujourd'hui, RN 7 / CD 1 en particulier, ne seront plus aptes à terme à recevoir de tels afflux de véhicules dans leurs caractéristiques techniques actuelles.

La trame bâtie du Creux de la Thine, qui est déjà peu reluisante, va se trouver confrontée à une augmentation des effets de coupure liés à la saturation de la RN 7 par des passages incessants de poids lourds tant que les autres infrastructures prévues n'auront pas pris le relai.

Un point favorable malgré tout : le commerce local, et notamment les cafés-restaurants-hôtels, bénéficieront de ces apports de nouvelles clientèles.

La mise en place progressive de la zone d'activités va avoir des effets bénéfiques avec la création (ou le transfert sur le site) d'emplois nouveaux.

3.4.1. Estimation du nombre d'emplois créés

Bien que les activités ne soient pas encore connues avec précision, il est possible de bâtir plusieurs hypothèses permettant, en fonction des données des zones d'activités comparables, d'estimer le nombre d'emploi créés :

Première phase : 40 ha Les Picardes - Les Marrons

	<i>Hypothèse basse 13 emplois / ha</i>	<i>Hypothèse haute 20 emplois / ha</i>
Surface de la zone (40 ha)	520 / 550	800

On peut considérer que la première tranche apportera à terme de 600 à 700 emplois sur la zone, dont environ 20 % de transferts liés à des activités déjà installées dans le secteur.

A titre indicatif, lorsque la totalité de la zone d'activités sera remplie, l'estimation du nombre d'emplois se situera entre les chiffres suivants :

	<i>Hypothèse basse env. 13 emplois / ha</i>	<i>Hypothèse haute env. 20 emplois / ha</i>
Surface de la zone (220 ha)	2 900 à 3 000	4 400 à 4 500

Tableau de nombre d'emplois à terme

Il est intéressant, pour mesurer ces impacts, de rappeler quelques points de repère significatifs :

- population active du canton de ST VALLIER (en 1982) : 9 900 actifs, dont près de 37 % dans l'industrie, soit 3 660 actifs et 40 % dans les services (tertiaire) 3 960 actifs.

3.4.2. Le bassin d'emploi

Les impacts de la zone d'activités sur le bassin d'emploi sont étroitement liés à la combinaison de plusieurs paramètres : les facilités de communication, le tissu économique existant et les niveaux de salaire, les facilités de logement, la qualité des services publics et de vie sociale, les effets de coupure liés au relief qui cloisonnent les territoires.

L'aire d'impact de la zone d'activités concernera au moins 25 à 30 communes d'une

- l'aire d'attraction immédiate : elle concerne sept communes situées en périphérie à moins de 10 mn du site : ST RAMBERT, ALBON, ANNEYRON, BEAUSEMBLANT, ANDANCETTE, LAVEYRON, dans la DROME et ANDANCE en ARDECHE

- la première couronne : elle s'étend sur une quinzaine de localités de la DROME, de l'ISERE et de la franche rhodanienne de l'ARDECHE ; la distance-temps d'excède pas 15 mn

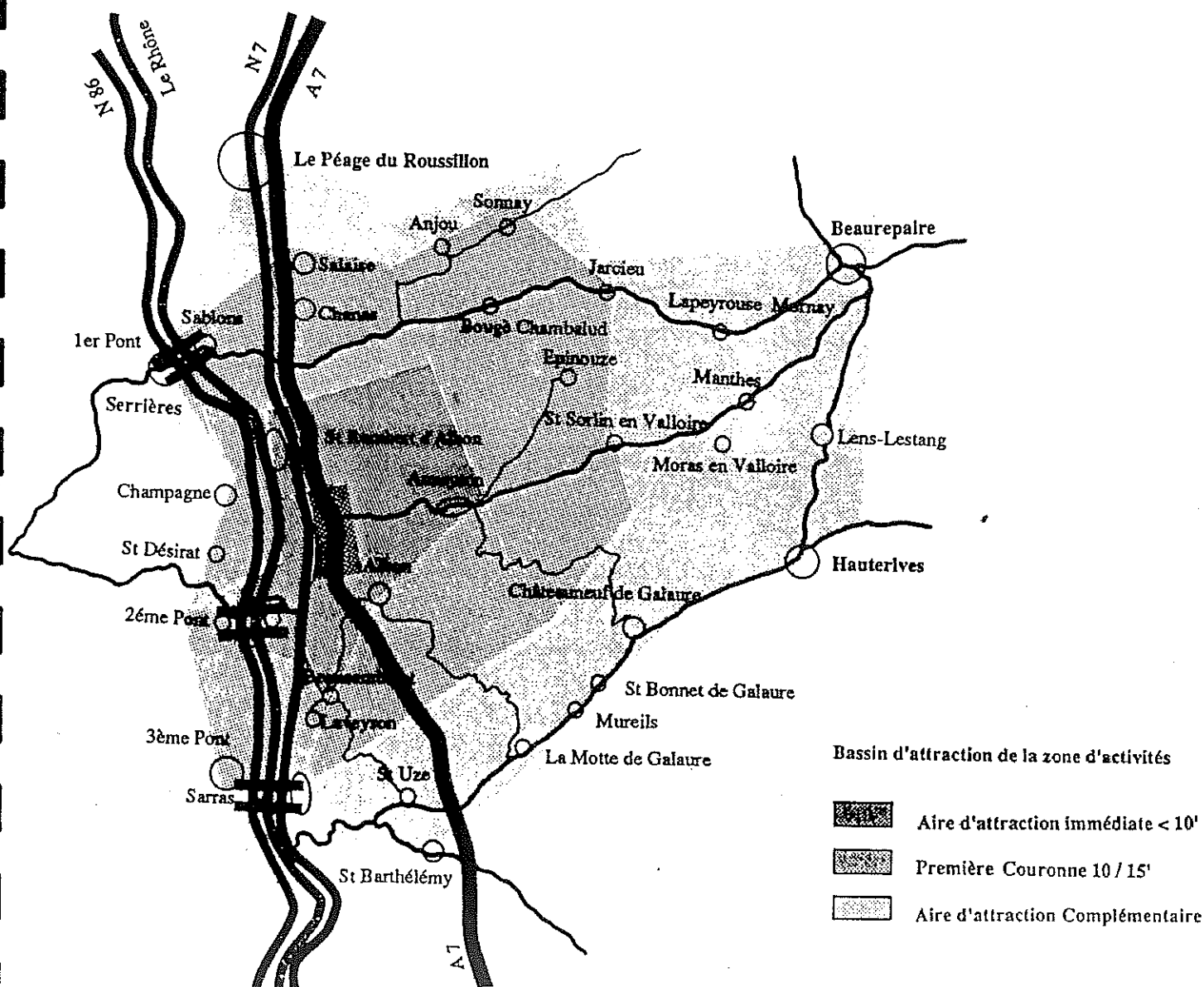
- les aires d'attraction complémentaires : à mesure que l'on s'éloigne où que les difficultés de circulation sont plus importantes, les impacts décroissent ; mais on peut citer néanmoins les communes à l'Ouest de BEAUREPAIRE, celles situées au Sud du PEAGE DE ROUSSILLON et, à un degré moindre encore, la vallée de la GALAURE plus isolée par les reliefs de ST UZE à HAUTERIVES

- côté du département de l'ARDECHE, le passage obligé des ponts sur le RHONE, le cloisonnement du relief, la circulation plus difficile et l'existence de pôle économique freinent la progression de l'aire d'attraction de la zone d'activités.

3.4.3. Les impacts sur le chômage et les migrations alternantes

En 1989 le nombre de chômeurs des trois communes était de l'ordre de 360, dont 205 pour ST RAMBERT, 115 à ANNEYRON et une quarantaine à ALBON.

Par rapport à la population active, le nombre de demandeurs d'emploi est compris entre 8 et 10 %.



L'arrivée de nouvelles activités constituera donc de nouvelles chances pour les demandeurs d'emploi, en particulier pour les jeunes. Ce sera aussi l'occasion de peser, voire même de freiner l'ampleur actuelle des migrations alternantes.

3.4.4. Les effets induits sur l'emploi

L'implantation de nouvelles entreprises va aussi avoir des effets induits sur l'emploi :

- positifs en ce qui concerne l'appel à la sous-traitance et aux prestataires de services qui verront accroître leur niveau d'activité et l'emploi
- en terme de concurrence (salaire, qualification, perspectives d'avenir) avec les autres employeurs déjà installés dans un rayon de 10 à 15 kms du site d'ALBON-ANNEYRON-ST RAMBERT

3.5. Impacts sur l'urbanisation des localités périphériques

3.5.1. La population concernée et les logements

L'essor de la zone industrielle et la création d'emplois va attirer de nouvelles populations qui seront désireuses de se loger dans le secteur.

Par ailleurs, cette population, généralement jeune, voudra bénéficier d'un certain niveau de prestations et de la présence d'équipements publics complets (scolaires, socio-culturels, administratifs, sportifs, ...).

Si l'on considère un taux d'activité de 1,25 par ménage et une population moyenne de 3 à 3,5 personnes par foyer (compte tenu de sa jeunesse), on obtient en première phase et à terme les résultats suivants :

<i>PHASE</i>	<i>HYPOTHESE BASSE</i>	<i>HYPOTHESE HAUTE</i>
- emplois	520 - 550	800
1ère tranche :		
* logements	420 - 440	640
* population	1 260 - 1 320 à 1 470 - à 1 540	1 920 à 2 800
- emplois	2 900 - 3 000	4 400 - 4 500
Ensemble de la zone d'activités :		
* logements	2 320 - 2 400	3 520 - 3 600
* population	6 960 à 7 200 à 8 120 - à 8 400	10 560 - 10 800 à 13 320 - à 12 600

IMPACTS SUR LES LOCALITES VOISINES : POPULATION - LOGEMENTS

Les impacts de la première tranche sur l'urbanisation des localités périphériques porteraient donc sur :

- l'accueil de 1 300 à 2 800 personnes selon les hypothèses
- la nécessité de trouver de 400 à 640 logements : constructions nouvelles et réutilisation partielle du patrimoine immobilier existant non utilisé ou sous-utilisé

A titre indicatif, la population nouvelle à terme serait comprise entre 7 et 12 000 habitants et les besoins en logements serait de l'ordre de 2 500 à 3 500 selon les hypothèses.

3.5.2. Les besoins nouveaux : terrain, équipements

Les nouvelles constructions exigeront donc de dégager des surfaces constructibles dans les localités environnantes ; une première approche de ces besoins -en tenant compte de plusieurs paramètres (1)- donne les résultats suivants en première phase :

NOMBRE DE LOGEMENTS	HYPOTHESE BASSE		HYPOTHESE HAUTE	
	abs.	%	abs.	%
Total :	400	100	640	100
- dont nouveaux logements	300	75	380	75
- réutilisation bâti existant	100	25	260	25
Surface de terrain à urbaniser :				
- pour habitat individuel	23/25 ha 3 ha		29/30 ha 4 ha	
- pour habitat collectif				

TABLEAU DES BESOINS EN SURFACE A URBANISER POUR LES LOGEMENTS

En première phase, il conviendra de dégager, selon les hypothèses, de 28 à 35 ha pour l'accueil des nouveaux logements sur l'ensemble des localités environnantes.

A terme, selon la même démarche, les superficies de terrain nécessaires seraient alors de :

- 150 à 225 ha pour accueillir de 2 400 à 3 600 logements, dont 1 350 à 2 025 logements individuels et 450 à 675 logements collectifs sociaux pour l'essentiel

Pour les équipements publics, ce sont surtout les installations scolaires (maternelle, primaire) qui sont directement concernés.

En première phase et sur les quatre ans de la période d'aménagement, le nombre total d'enfants à scolariser peut être estimé dans la fourchette large de 400 en hypothèse basse ; et à plus de 1 200 en hypothèse haute.

Ces effectifs, même s'ils sont répartis sur quatre années donnent tout de même :

- 100 élèves à scolariser, soit 4 classes/an en hypothèse basse
- 300 élèves à scolariser, soit 12 classes/an en hypothèse haute

Pour les autres établissements scolaires, ces nouveaux apports viendront conforter les effectifs des collèges et surtout justifieront un peu plus la demande, déjà ancienne, de construction d'un lycée dans le secteur de ST RAMBERT-ST VALLIER.

(1) : Densification : 10 logts à l'ha pour l'habitat individuel ; 30 logts à l'ha pour l'habitat collectif ; habitat individuel 75 % de l'ensemble ; habitat collectif 25 %

3.6. Impacts sur les paysages

Le chapitre 1 a décrit la perception du site actuel, ses caractéristiques et a mis en évidence les nombreux obstacles visuels à la découverte de la zone d'étude.

Plusieurs de ces données constituent même des éléments favorables pour minimiser les impacts de la future première tranche.

Il n'empêche que, dès l'aménagement des deux premiers secteurs, des zones très sensibles dans la découverte et la perception des paysages sont à signaler :

- le tracé de l'autoroute A7 où circulent 50 millions de voyageurs par an dont un très fort taux d'étrangers
- les tracés des voies départementales n° 1 et 301
- les zones collinaires d'ALBON les plus proches
- et naturellement les hameaux périphériques : les Picardes, les Marrons

Ce sont essentiellement les utilisateurs de ces itinéraires et les résidents des hameaux qui subiront le plus les impacts de la transformation d'un paysage rural ponctué de vergers, en tissu industriel.

Il convient également de signaler l'importance des carrières existantes au Sud de l'opération qui ont été les premières atteintes majeures à l'intégrité du site et à la vision des paysages.

Certes, des améliorations ont été faites côté autoroute A7 avec l'édification de merlons, mais les impacts ne sont pas supprimés pour autant.

3.7. Impacts sur les différentes formes de pollution

Bien que l'on ne connaisse pas encore avec précision la nature des activités susceptibles de s'installer, plusieurs formes de pollution sont à prendre en compte :

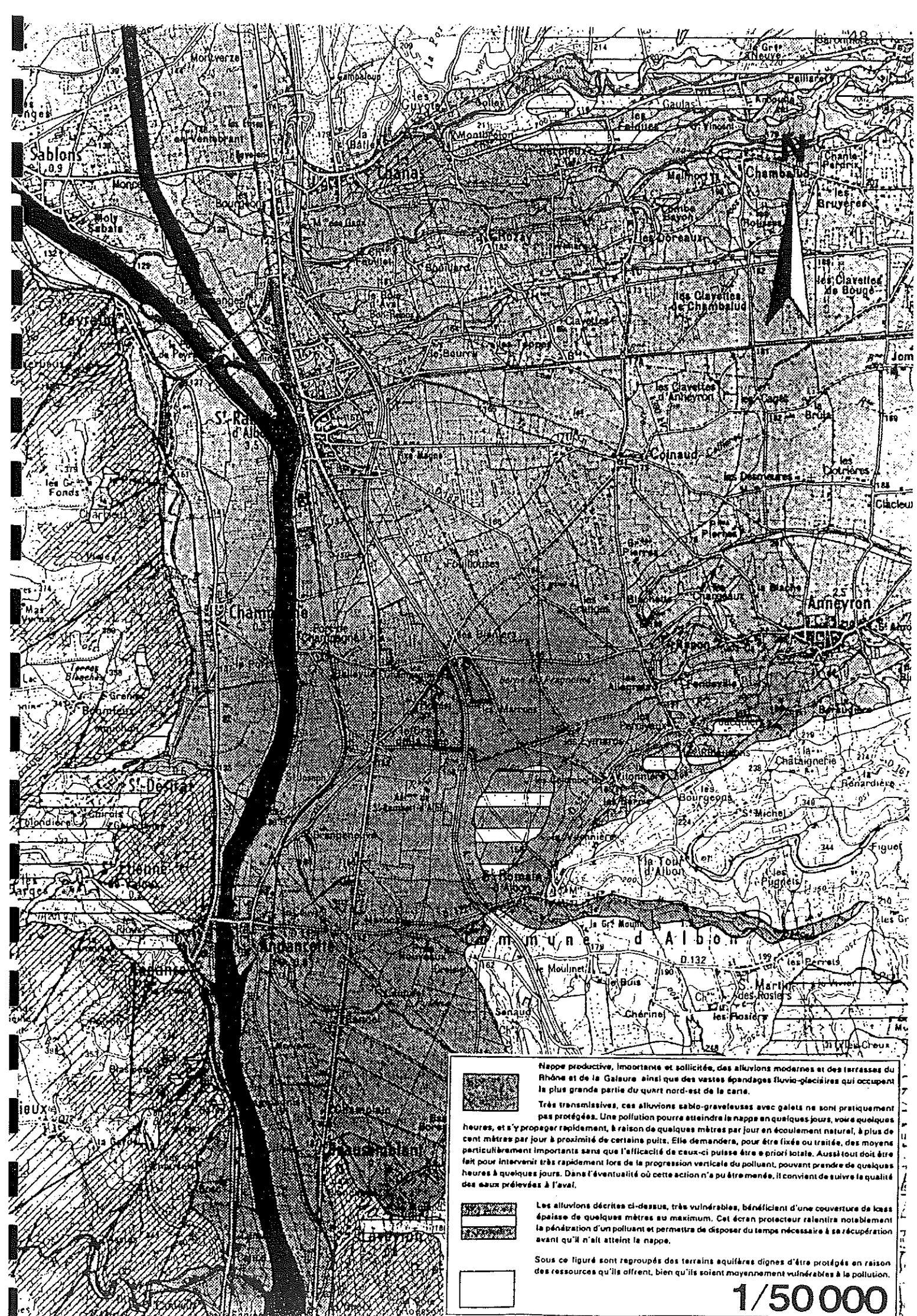
3.7.1. L'eau et la nappe phréatique

La zone d'activités se trouve située dans un secteur particulièrement sensible. En effet, la carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution du B.R.G.M. (1) montre que l'on se trouve dans une zone où existe :

"une nappe productive, importante et sollicitée, des alluvions modernes et des terrasses du RHONE, ainsi que des vastes épandages fluvio-glaciaires de la vallée de la VALLOIRE. Très transmissives, ces alluvions sablo-graveleuses avec galets ne sont pratiquement pas protégées.

Une pollution pourra atteindre la nappe en quelques jours, voire quelques heures et s'y propager rapidement à raison de quelques mètres par jour en écoulement naturel, à plus de 100 m par jour à proximité de certains puits."

(1) Bureau de Recherches Géologiques et Minières - Feuille de Serrière au 1/50.000e



Nappe productive, importante et sollicitée, des alluvions modernes et des terrasses du Rhône et de la Gairolle ainsi que des vastes épanages fluvioglaciers qui occupent la plus grande partie du quart nord-est de la carte.

Très transmissives, ces alluvions sablo-graveleuses avec galets ne sont pratiquement pas protégées. Une pollution pourrait atteindre la nappe en quelques jours, voire quelques heures, et s'y propager rapidement, à raison de quelques mètres par jour en écoulement naturel, à plus de cent mètres par jour à proximité de certains puits. Elle demanderait, pour être fixée ou traitée, des moyens particulièrement importants sans que l'efficacité de ceux-ci puisse être a priori totale. Aussi tout doit être fait pour intervenir très rapidement lors de la progression verticale du polluant, pouvant prendre de quelques heures à quelques jours. Dans l'éventualité où cette action n'a pu être menée, il convient de suivre la qualité des eaux prélevées à l'aval.

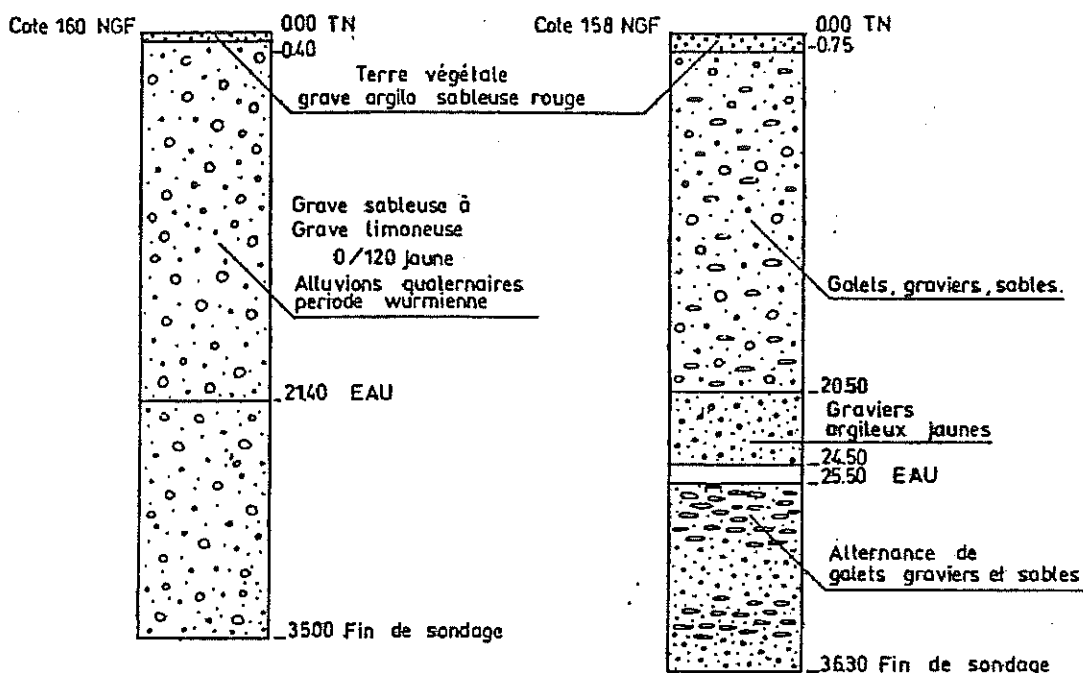
Les alluvions décrites ci-dessus, très vulnérables, bénéficient d'une couverture de lacs épaisse de quelques mètres au maximum. Cet écran protecteur ralentira notablement la pénétration d'un polluant et permettra de disposer du temps nécessaire à sa récupération avant qu'il n'ait atteint la nappe.

Sous ce figuré sont regroupés des terrains aquifères dignes d'être protégés en raison des ressources qu'ils offrent, bien qu'ils soient moyennement vulnérables à la pollution.

Plusieurs sondages ont été effectués pour préciser la nature des couches géologiques et la présence d'eau :

Sondage des Picardes

Sondage d'Isardrôme



Les coupes ci-dessus indiquent la présence d'une couche de terre arable de l'ordre de 0.40 à 0.75 parfois mêlée de gravier et d'argile rouge, suivi par des alluvions composés de galets, graves sableuses à graves limoneuses.

L'eau a été rencontrée à - 21.40 et à - 25.50 par rapport aux terrains naturels situés respectivement à 160 m NGF et 158 m NGG.

Elle ne bénéficie d'aucune couche de protection en cas de pollution.

Pour ce qui concerne le réseau hydrographique, il n'y a pas de cours d'eau qui traverse directement la zone d'activités, mais côté Sud de l'opération existe la vallée du BANCEL qui se jette dans le RHONE au droit d'ANDANCETTE, et son affluent d'ARGENTELLE qui borde au Sud-Est la zone d'activités.

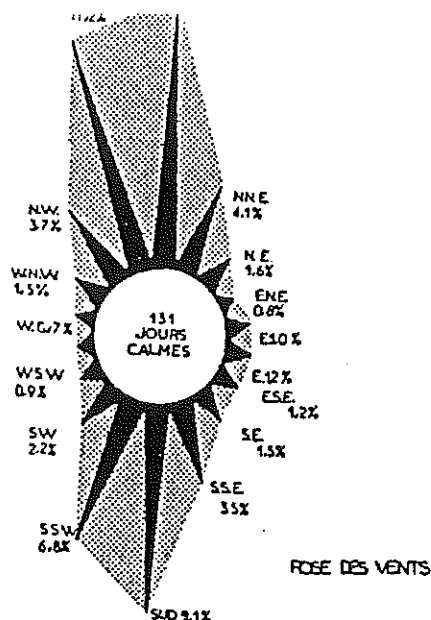
Leurs débits sont très faibles, de quelques dizaines de litres à la seconde à 0.5 m³/s. en période normale.

De part ces faibles débits, les deux cours d'eau sont donc très sensibles à la pollution sous toutes ses formes.

3.7.2. La pollution atmosphérique

La vallée du RHONE est généralement très ventée, selon l'axe Nord-Sud comme l'illustre la rose des vents.

C'est peut être un point favorable pour la dispersion des fumées ou rejets dans l'atmosphère qui iront tout de même toucher l'agglomération de ST RAMBERT au Nord et celles d'ALBON au Sud.



Le site en cuvette pourra poser des problèmes de pollution d'air par temps calme : 130 jours environ de "marais barométrique" si les rejets atmosphériques (fumées, gaz, particules) sont importants (anhydride sulfureux SO₂) et entraînent des réactions en chaîne.

Des dispositions seront donc à prendre, la fréquence des vents (65 % de l'année) ne réglant pas tout.

3.7.3. Les bruits et vibrations

Le secteur d'étude subit déjà les bruits répétés liés aux passages des véhicules sur l'autoroute A7 ; il s'agit là d'une nuisance importante en frange de cette infrastructure dont l'ampleur varie selon la direction des vents.

L'aménagement de la zone d'activités et notamment de la première tranche va augmenter les nuisances de bruit pour les riverains des Picardes et des Marrons de deux façons :

- par les nouvelles circulations, notamment de poids lourds
- par les activités elles-mêmes

Pour les populations des agglomérations environnantes, les impacts seront bien moindres : la distance et les obstacles topographiques ne permettront pas de distinguer vraiment les nouveaux impacts induits par la zone d'activités des bruits de fond liés en particulier au trafic de l'autoroute.

Les bruits et vibrations dûs aux passages des véhicules auront également des répercussions sur les riverains des autres voiries de desserte ou de raccordement : CD 1, RN 7, cinquante constructions sont directement au contact de la zone, une centaine d'autres le long de la RN 7 au droit du Creux de la Thine.

3.7.4. Sécurité

L'augmentation des risques d'accidents, des pollutions, d'incendies due aux futures installations industrielles constitue un impact à prendre très sérieusement en compte.

Actuellement, il n'y a rien sur le site même ; les moyens de secours "classiques" sont localisés dans les agglomérations de ST RAMBERT et ST VALLIER, mais il faut au moins 15' avant d'être opérationnel sur place et les corps de sapeurs pompiers sont composés de bénévoles.

La diversité des problèmes à traiter, les moyens en matériel et les connaissances techniques qu'il faudra aux intervenants constituent d'autres impacts à prendre en considération dès le chapitre traitant des propositions ou moyens à mettre en oeuvre pour réduire ou supprimer les impacts.

3.8. Les impacts sur les zones d'activités communales

D'importants impacts concernant les zones d'activités communales sont à prendre en compte :

** la concurrence des zones industrielles :*

Il existe déjà, dans tous les POS des communes du secteur, des zones d'activités industrielles ou artisanales en cours d'aménagement ou projetées. Des communes ont fait des efforts financiers pour se doter de secteurs d'accueil et renforcer leur potentiel. Les principaux impacts que l'on peut relever à ce sujet :

- les risques de concurrence entre les opérations au niveau de l'offre foncière (35 à 40 F/m²)
- la surenchère des collectivités locales ou même des départements pour attirer les entreprises
- la nature des activités : forte valeur ajoutée
- la taille des établissements (industriel, artisanat) et leur consommation de surface

Tous ces aspects devront être soigneusement examinés et des dispositions réglementaires recherchées.

3.9. Les impacts sur les finances communales

Indépendamment du pré-financement de toutes les viabilités et équipements publics, un autre impact et non des moindres concerne les finances communales et, en particulier, les taux de taxe professionnelle.

Si la première tranche ne concerne que la commune d'ALBON, par la suite ce sont trois territoires de collectivités locales qui seront concernés avec à chaque fois des taux de taxe professionnelle différents et un écart de 52,68 % entre ALBON et ANNEYRON.

Là encore une concertation sera à étudier, il en ira de même pour les produits et leur modalité de répartition.

1989	ALBON	ANNEYRON	ST RAMBERT
- taux de TP	10,84%	7,10%	9,05%
- produits	560.000	2.045.000	3.208.000

LES TAUX DE LA TAXE PROFESSIONNELLE ET LES PRODUITS

3.10. Impacts sur la faune et la flore

Le territoire de la première tranche de la zone d'activités ne présente pas un intérêt supérieur pour la faune et la flore.

Déjà le tracé de l'autoroute A7 a morcelé l'unité du terroir et a contribué à l'appauvrissement du secteur ; l'exploitation d'importantes carrières n'a rien arrangé ni les opérations du remembrement et les incidences en matière d'exploitation agricole.

** la faune*

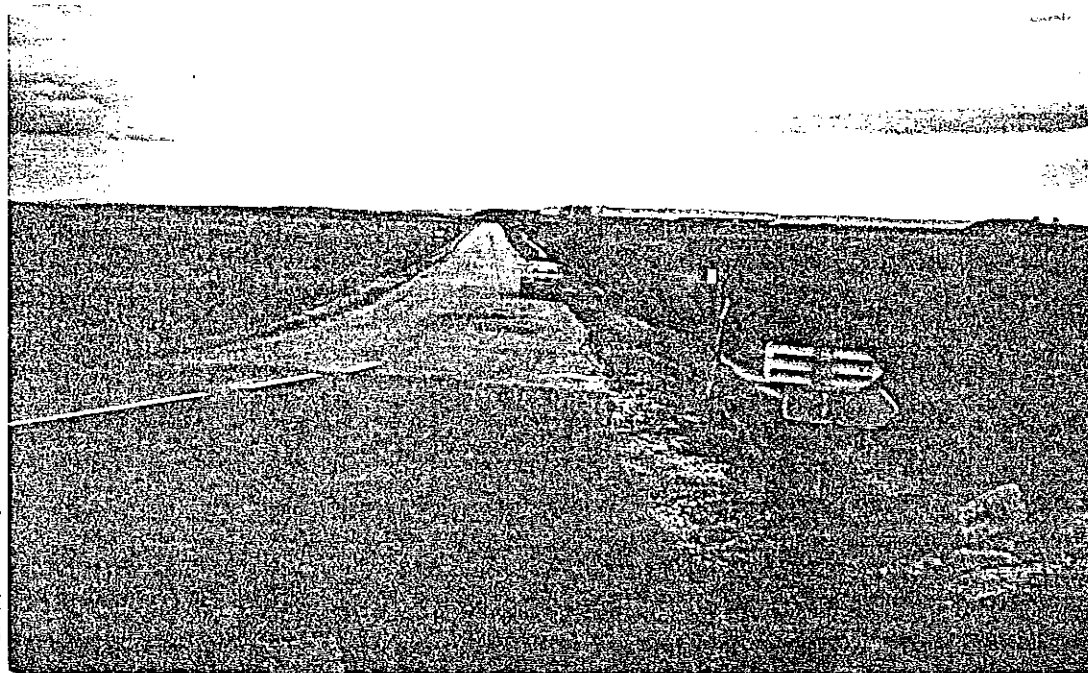
On note la présence de petit gibier dans ce secteur, mais en faible nombre (lièvres, faisans, perdrix) étroitement lié aux efforts des associations de chasse pour le repeuplement.

Des passages d'oiseaux migrateurs sont à signaler dans le contexte de la vallée du RHONE, mais le milieu naturel s'est globalement appauvri : les refuges, haies, bosquets n'existent plus.

Les terres sont toutes labourées, il n'y a pratiquement plus de friches et l'emploi massif d'engrais et de produits chimiques pour les traitements des vergers et des céréales n'arrange pas les caractéristiques du milieu.

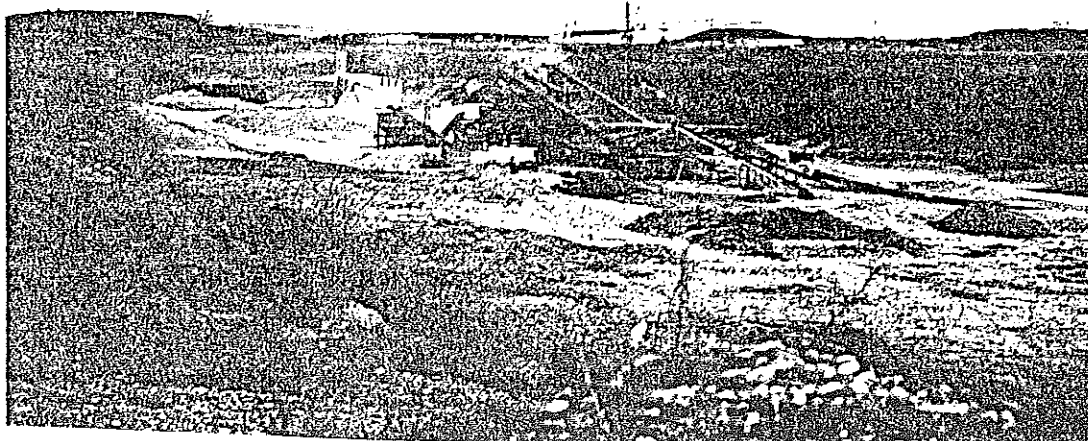
** la flore*

A la différence d'autres secteurs comportant des boisements ou des ripisylves le long du réseau hydrographique, le périmètre de la première tranche est entièrement cultivé et ne présente pas d'autres caractéristiques remarquables que la culture des vergers.



Un site écologique très pauvre ...

*Le cours de l'Argentelle en fosse
le long de la future voie d'accès
au parc d'activités*



*... déjà altéré par la présence
d'importantes carrières au Sud
du site de la première tranche*

4. PROPOSITIONS VISANT A RESORBER LES DOMMAGES OU IMPACTS

Les mesures proposées dans cette étude visent à la suppression ou à l'atténuation significative des impacts ci-dessus.

Elles ne concernent pas que le maître d'ouvrage de l'opération, mais aussi d'autres partenaires publics et privés.

Il s'agit, par cette vision d'ensemble, de traiter le maximum de problèmes ; cela servira de cadre pour d'autres études plus spécifiques en fonction des mesures réglementaires et législatives en vigueur. Les propositions sont présentées par thème :

- mesures réglementaires et mode opératoire
- mesures techniques et d'aménagement des sols
- aménagements complémentaires et propositions spécifiques

4.1. Les mesures réglementaires et mode opératoire

La maîtrise foncière rapide par la SEDRO de l'ensemble du territoire de la première tranche et des tranches suivantes constitue bien la base primordiale pour limiter les impacts d'une manière globale. Actuellement la SEDRO a des promesses de vente sur la totalité du secteur Est (12 ha) et sur près de la moitié du secteur Ouest.

4.1.1. Mode opératoire et maîtrise foncière

Le parcellaire de la première tranche est encore relativement morcelé bien qu'il ait fait l'objet antérieurement de travaux de remembrement.

Il s'agit donc d'adopter une procédure d'ensemble rapide permettant à la fois la maîtrise foncière des tenements stratégiques et l'établissement d'un niveau de prix convenable pour les deux parties (1).

La zone d'aménagement concertée, comme mode opératoire, doit permettre cette évolution et l'engagement d'un processus global d'aménagement et non pas au coup par coup, ce qui serait la pire erreur pour le secteur.

4.1.2. La nature des activités

C'est l'un des points les plus importants sur lequel il conviendra d'être particulièrement vigilant.

En effet, de la nature même des activités dépendent très directement les impacts, nuisances et pollutions pour le voisinage. Aussi, les propositions consistent-elles dans le cadre des dispositions d'urbanisme réglementaires à permettre l'accueil d'activités dont les nuisances sont connues et maîtrisées.

(1) Un prix de 6 F/m² (non compris les indemnités) constitue une base raisonnable dans la mesure où il s'agit de terrains à usage agricole non viabilisés.

- les établissements dont les activités ne sont pas soumises à une déclaration préalable : il s'agit d'établissements qui ne sont pas polluants (air, eau, bruit), dont le voisinage ne nécessite pas de précaution particulière : électronique, informatique, services aux entreprises
- les établissements soumis à déclaration préalable par la réglementation en vigueur, mais dont les activités sont parfaitement compatibles avec la vocation du site : industries de transformation
- les établissements soumis à autorisation préfectorale ne sont pas interdits à priori, mais c'est dans ce domaine que la vigilance devra s'exercer, les cas de figure étant nombreux et variés. Ces établissements sont générateurs de nuisances plus importants avec rejets dans l'environnement ; ils devront faire l'objet d'études spécifiques, notamment pour évaluer les différents impacts et leur compatibilité avec le contexte de la zone d'activités.

En tout état de cause, cette étude d'impact propose d'éliminer les établissements susceptibles de faire courir de trop grands risques à la population, à l'environnement et aux milieux naturels :

- des usines de produits chimiques comme celles du PEAGE DE ROUSSILLON, de pétrochimie comme à FEYZIN, d'engrais, etc. ..., devraient donc être interdites
- les établissements nécessitant des périmètres d'isolement pour leurs fabrications (loi Seveso) sont à exclure également

4.1.3. Les pollutions

En complément des indications ci-dessus concernant la nature des activités, des prescriptions précises concernant les différentes formes de pollution (air, eau, bruit, circulation, autres rejets) devraient également contribuer au choix après études d'évaluation :

- *air* : bien que l'on soit dans la vallée du RHONE où la fréquence des vents est forte (cf. rose des vents, chapitre 2) facilitant la dispersion des rejets, une vigilance stricte devra être observée

Cela devrait se traduire, au niveau des études préalables, pour chaque projet, par une analyse des rejets gazeux et des pousières, d'éventuelles réactions chimiques qui pourraient se développer dans l'atmosphère, en particulier en période de "marais barométrique" (période calme et de brouillards stagnants) sans oublier la prise en compte des rejets émis par les industries déjà implantées.

De telles analyses ont un triple objet :

- vérifier que les différents rejets, rabattus ensuite au sol par les eaux de pluie ou le vent, ne risquent pas d'altérer l'environnement, ni les cultures (vignes ou vergers de la vallée du RHONE)
- mettre en évidence les risques encourus, en particulier pour les populations du site et des agglomérations voisines
- d'évaluer la notion de seuil critique au delà duquel les équilibres naturels sont menacés ou rompus

Il serait, par ailleurs, utile pour suivre les évolutions de la pollution de l'air du secteur et avoir des références fiables comme points de repère, de mettre en place un réseau de capteurs autour du site, en particulier au Nord à ST RAMBERT et CHANAS et au Sud à ALBON et BEAUSEMBLANT.

Ce réseau aurait, par ailleurs, l'avantage d'être un signal d'alarme permettant d'anticiper les risques majeurs de pollution (temps calme) par une réduction d'activités temporaire dans les établissements les plus polluants.

- *nappe phréatique* : la présence d'une zone industrielle au dessus d'une nappe phréatique importante -de BIEVRE-VALLOIRE- très sollicitée, mérite d'autant plus de précautions que les alluvions sablo-graveleuses qui la recouvrent sont très transmissives

Une pollution -accidentelle ou autre- pourra atteindre la nappe en quelques jours voire quelques heures.

Par ailleurs, des puits de captage d'eau potable de prés nouveaux sont situés immédiatement en aval du site sur la commune d'ALBON à 2 000 m environ et non loin de la station d'épuration d'ALBON.

En conséquence, des dispositions strictes devront être respectées par les industriels pour protéger cette nappe :

- raccordement obligatoire et contrôlé des réseaux d'effluents au collecteur public d'assainissement

- les eaux pluviales à réinjecter dans le sol devront être débarassées de leurs pollutions éventuelles ; cette disposition vaut aussi bien pour les parcs de stationnement que pour les voiries, conformément aux dispositions rappelées au chapitre 4.2.5.3. suivant

- la création de puits dans la nappe pour usage industriel (eau de refroidissement, etc.) strictement contrôlée

- les puits de captage du Syndicat des Eaux de la Valloire devront faire l'objet d'une surveillance accrue :

. au niveau des périmètres de protection à porter sur la carte des servitudes du POS d'ALBON avec leurs extensions éventuelles pour prendre en compte les risques liés aux carrières voisines, aux tracés autoroutiers, à la présence des zones d'activités et de la station d'épuration d'ALBON

. au niveau des analyses régulières physiques, chimiques et bactériologiques auprès d'un laboratoire agréé dans la mesure où les captages de prés nouveaux vont être considérablement renforcés pour desservir à terme l'agglomération de ST RAMBERT D'ALBON

- *bruits, circulations, autres rejets* : les bruits seront fonction des activités de la zone mais aussi du trafic autoroutier. Le tracé de l'A7 est à l'origine d'un bruit de fond dont l'impact se fait sentir à plusieurs centaines de mètres (400 m) par rapport à l'axe et varie considérablement en fonction du relief, des obstacles, du vent.

Les activités qui s'implanteront en continuité ou à proximité des zones résidentielles périphériques du Creux de la Thine et des Picardes en particulier ne devraient pas

être génératrices d'une augmentation des bruits ambiants de plus de 35 décibels (1), soit malgré tout un doublement par rapport aux conditions actuelles.

Pour permettre une atténuation des bruits extérieurs, il conviendra de renforcer l'isolation des bâtiments limitrophes à usage d'habitation les plus exposés, aux hameaux des Marrons et des Picardes notamment.

Cette disposition concerne une vingtaine de logements en première tranche pour lesquels des menuiseries extérieures renforcées avec des vitrages épais seront à installer.

A l'intérieur du parc d'activités des mesures seront à prendre pour les bâtiments à usage de bureaux situés le long de l'autoroute A 7.

En effet, les aménagements paysagers préconisés -glacis entre la voie autoroutière et les bâtiments- imposent aux bâtiments tertiaires en particulier une isolation phonique des murs et des ouvertures.

Il en sera de même en bordure des voies structurantes importantes et aux abords des carrefours du CD 1.

Les autres rejets (fumées, poussières, vapeurs, etc. ...) devront faire l'objet d'études spécifiques et ne pas conclure à l'édification de cheminées de grande hauteur qui sont à proscrire dans le site.

4.1.4. Les règles de construction

Il s'agit des règles édictées par le règlement du PAZ.

* Implantation des bâtiments

L'harmonie du plan masse futur est conditionnée par le respect de règles concernant les directions principales des façades, notamment de leur orientation vis-à-vis de l'autoroute A 7.

Un rythme général peut être donné par les alignements parallèles d'arbres de haute tige qui, à terme, dépasseront les faitages des constructions.

D'autre part, la recherche d'un contraste entre les deux côtés oriente les choix vers des directions parallèles ou perpendiculaires à la trame végétale côté Est et une direction tangente à l'autoroute côté Ouest. Cette direction tangente à l'autoroute, qui croise en biais la direction de la trame végétale, convient bien à la disposition de petits volumes bâtis ou, par assimilation, à un parking de poids lourds bien alignés pour former des files successives perpendiculaires à l'autoroute.

* Emprise au sol et densité

Compte tenu de la nature des activités susceptibles de venir s'implanter sur cette plate forme, il est probable que ces deux notions soient pratiquement confondues.

(1) A titre indicatif : 90 décibels constituent un seuil critique pour l'homme

Le seuil d'occupation du sol de 50 % semble ici maximum si on ne veut pas obstruer complètement l'espace et si l'on souhaite laisser des zones de discontinuité entre les masses bâties.

* Hauteur des constructions

Les simulations à l'ordinateur ont été faites avec une hauteur de façade de 12m.

En fait s'agissant de volumes vastes et à la condition que ces volumes soient simples, on peut admettre une hauteur maximum de 15m, compatible avec la destination fonctionnelle du parc d'activités. Cette hauteur est un maximum au delà duquel les masses végétales, qui structurent l'espace ou le ponctuent par endroits, ne seraient pas perçues.

* Aspect des constructions

Les constructions devront être simples dans leur volumétrie. En aucun cas, elles ne devront tenter d'imiter une architecture pseudo-provençale. On exclura donc les couvertures en tuile et toutes formes de volumétrie à décrochements qui ne seraient pas à l'échelle de la zone.

La nature des matériaux utilisés pour les façades et les couvertures de même que les couleurs sont ici prépondérantes.

L'exemple des bâtiments de l'entreprise Intermarché, déjà installée sur le site, montre à l'évidence que des volumes énormes perturbent moins le paysage s'ils sont traités très simplement, avec des façades planes et surtout s'ils sont mats et de couleur plutôt sombre.

Or restera donc dans une gamme de matériaux mats et dans une gamme de couleurs apte à s'intégrer au paysage en excluant, sauf pour de petites surfaces ou des détails architecturaux très particuliers, les surfaces brillantes et les couleurs vives.

Il sera indispensable de disposer d'une palette de coloris à proposer aux constructeurs. L'existence de cette palette devra donc être indiquée dans le cahier des charges de cession des terrains.

* Les parcs de stationnement

Ils devront, dans tous les cas, être intégrés au parti général d'aménagement, c'est-à-dire s'insérer dans la trame fonctionnelle et dans la trame végétale.

En particulier dès lors qu'il s'agira de parkings dont la surface est supérieure à 2 000 m² on utilisera des alignements de plantations de haute tige parallèles aux alignements imposés par le PAZ pour subdiviser les espaces et conforter la présence de la trame végétale.

D'une façon générale, on fractionnera les parkings pour créer des unités de tailles réduites séparées par des zones vertes.

Toutes ces conclusions sont exactement identiques pour toutes les aires de stockage extérieures, notamment stockage de containers ou autres volumes tels que camions, citernes, etc. ...

* Les espaces libres

Les espaces libres devront être traités en gazon, notamment les glacis qui séparent l'autoroute des constructions situées en front de l'autoroute.

Dans cet esprit on incitera le concessionnaire de l'autoroute à traiter les talus et les aires qui lui appartiennent le long des voies en glacis propre, engazonné.

Les talus devront être adoucis et engazonnés plutôt que traités en éléments de béton préfabriqué quel qu'en soit le type.

4.2. Mesures techniques et d'aménagement des sols

4.2.1. La plate forme de la zone d'activités

Pour conserver une unité à ce futur parc d'activités, il serait utile de respecter au maximum le niveau du terrain naturel.

Si des adaptations sont à trouver pour des impératifs techniques d'exploitation, elles ne devraient pas se traduire par des différences de plus d'un mètre par rapport au terrain naturel dans la majeure partie des cas .

Il faut absolument éviter l'introduction de nouvelles zones de prélèvement (carrières) dans la totalité du site et aux abords car leur requalification est très souvent difficile, longue et coûteuse.

4.2.2. Le parcellaire

Le parcellaire adopté présente une maille avec des entités d'environ 5 ha pouvant éventuellement être multipliées ou subdivisées.

Pour la cohérence à rechercher entre les zones d'activités communales et celle-ci, il serait utile d'introduire une superficie minimum de l'ordre de 1 ha pour l'acquisition d'un lot dans le parc d'activités intercommunal.

Cette sélection semble indispensable ; dans le cas inverse on risque d'aboutir à une concurrence dommageable entre les différents sites et la mise en place d'un tissu industriel hétérogène avec introduction d'activités artisanales dans un milieu qui ne serait pas favorable.

L'objectif est donc de tout mettre en oeuvre chez les différents partenaires, et notamment les collectivités locales, pour offrir une complémentarité de plate formes d'accueil d'entreprises.

4.2.3. La voirie et les circulations

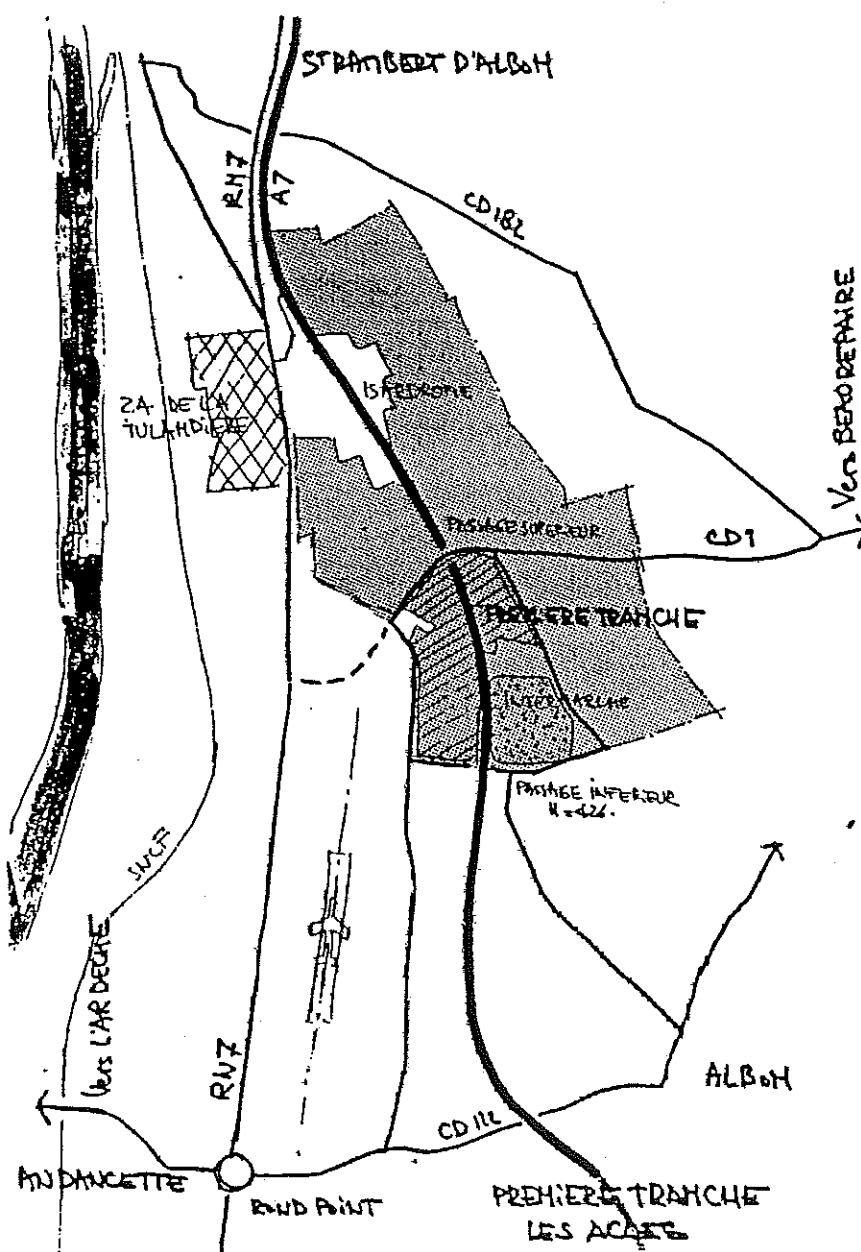
Le système de voirie pour le desserte de la phase 1 privilégie le tracé du CD 1 et la traversée du Creux de la Thine : les impacts sont relativement importants pour les secteurs bâtis riverains. Il faut donc éviter de se servir de cette voie comme accès

normal à la zone. D'autant plus que le carrefour avec la RN 7 ne doit pas être plus aménagé qu'il ne l'est actuellement et qu'il restera difficile.

** la desserte par le Sud :*

Une alternative pourrait être trouvée avec l'utilisation d'une voirie existante de 7,5 à 8 m de large à l'Ouest des carrières, qui rejoint au Sud le CD 122a et la RN 7 au carrefour d'ANDANCETTE. Ses caractéristiques doivent être améliorées pour répondre aux besoins issus de la réalisation de la première tranche, notamment l'implantation d'un transporteur qui va générer un trafic important.

Cette proposition aurait le mérite d'utiliser une voirie existante dont les caractéristiques peuvent être facilement améliorées dans le prolongement direct de la voie structurante Nord-Sud de la première tranche et de minimiser les impacts sur le bâti existant des Picardes et du Creux de la Thine pour tous les mouvements vers le Sud, en particulier des poids lourds.



Cela suppose le réaménagement (prévu) du carrefour RN 7-CD 102 en rond-point et la confortation de la jonction avec le CD 102 au droit du pont sur l'Argentelle.

Cette proposition s'inscrit tout à fait dans le schéma à terme des voiries routières et autoroutières, notamment dans l'hypothèse de l'implantation d'un échangeur nouveau sur l'A 7.

La desserte d'Intermarché pourrait également être facilitée.

** modification immédiate du CD 301 :*

Compte tenu de ses caractéristiques physiques tourmentées, l'actuelle desserte du CD 301 ne permet pas le désenclavement par le Sud d'Intermarché, ni de la tranche n° 1 côté Est de l'autoroute A 7.

La proposition consiste à redresser la voie dans le prolongement du passage inférieur et la jonction du CD 301 au Sud d'Intermarché à la voie de desserte communale côté Est des établissements. Cela permettrait d'avoir une voirie en bouclage et de conforter le principe du schéma en mailles continues.

4.2.4. Les aménagements paysagers

Le programme paysager prévu est très intéressant dans la mesure où il va structurer le territoire et minimiser les impacts visuels du parc d'activités. C'était l'objectif primordial.

Des compléments pourraient être apportés en périphérie de la zone d'activités et notamment aux abords des zones résidentielles :

- les marges périmétriques pourraient être plantées afin d'offrir une bonne image de l'opération et d'assurer la transition avec les zones environnantes à caractère résidentiel, les Picardes, le Creux de la Thine, minimisant par là les impacts, visuels notamment, et la propagation de certaines pollutions (poussières, ...)

4.2.5. Les réseaux

4.2.5.1. Electricité - télécommunications

Les besoins ne sont pas encore connus avec précision et peuvent évoluer sensiblement selon la qualité des implantations industrielles.

Les réseaux devront être en souterrain et les ouvrages techniques -poste de transformation, autocommutateur- s'intégrer dans leur contexte et ne pas constituer des verrues disgracieuses.

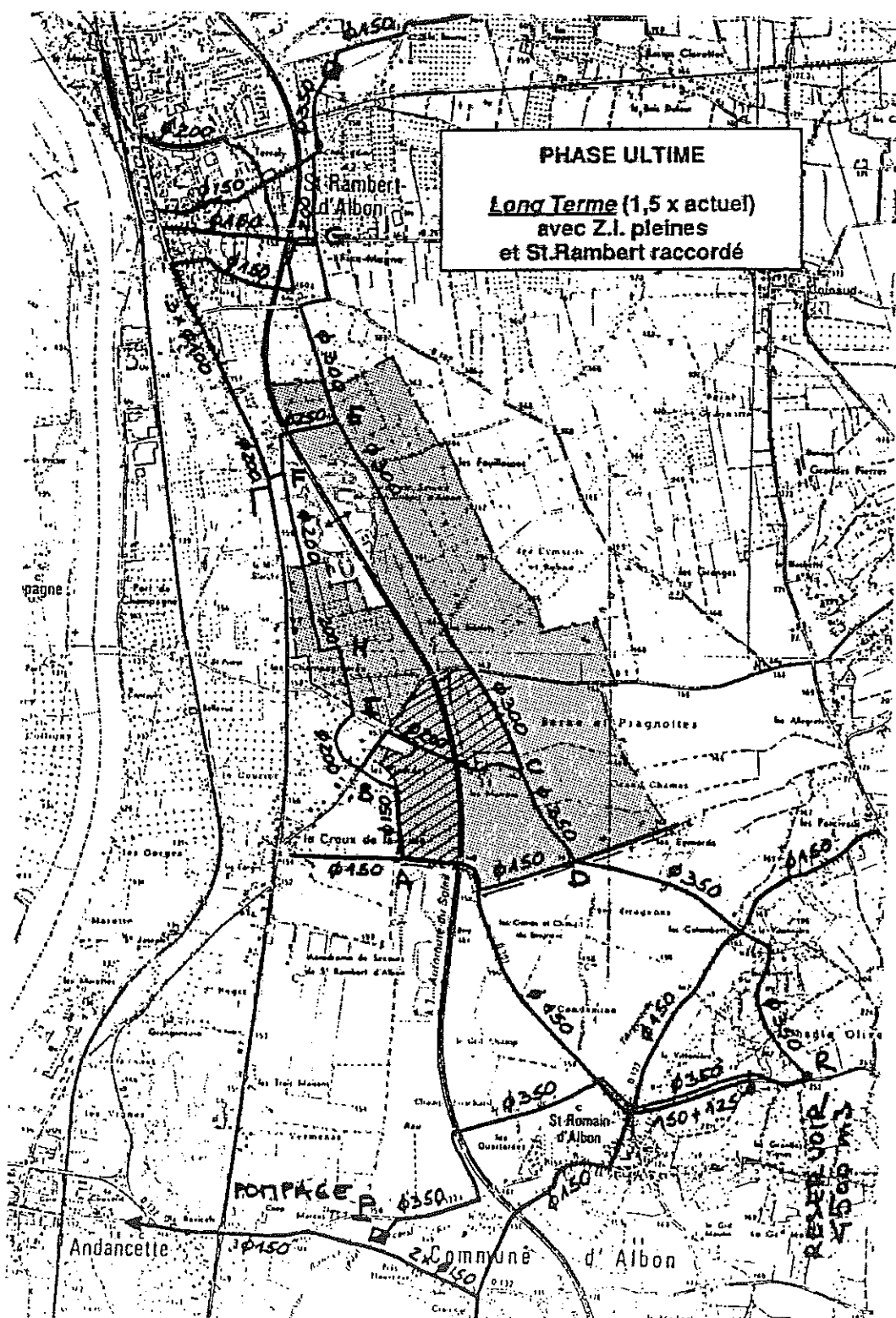
L'élargissement du pont sur le CD 1 et la présence d'un passage souterrain pour franchir l'autoroute devraient faciliter le passage de ces réseaux côtés Ouest et Est de l'autoroute A 7.

L'éclairage public devra aussi être réalisé en souterrain.

A terme, ce projet de zone d'activités remet en cause le système d'approvisionnement et de distribution actuel qui se répartit entre le Syndicat des Eaux de la Valloire, (captage des prés nouveaux) et la commune de ST RAMBERT D'ALBON (captage des claires).

L'objectif à rechercher dès maintenant est triple :

- le rapprochement administratif des deux organismes gestionnaires pour arriver à une fusion et être plus efficace
- l'établissement d'un schéma technique à long terme prenant en compte cette nouvelle donnée
- la programmation coordonnée d'investissements avec pour stricte référence le schéma technique à long terme



4.2.5.3. Assainissement

La collecte des eaux usées et eaux pluviales devra être réalisée par un réseau séparatif.

La collecte des eaux pluviales, et notamment des eaux de ruissellement des parkings et de toutes les aires circulables, devra se faire dans un réseau étanche et ne seront réinjectées dans le sous-sol qu'après passage de la totalité des effluents dans des bacs de deshuilage appropriés. Le dimensionnement de ces ouvrages devra tenir compte des masses d'eau issues des orages. On devra donc prévoir des bassins de rétention étanches nécessaires à ce stockage.

Enfin, il est nécessaire de souligner l'importance de l'entretien et du contrôle périodique du bon fonctionnement des ouvrages de récupération des rejets.

L'assainissement du parc d'activités doit constituer une excellente occasion pour les localités du bassin-versant du BANCEL (1) de revoir complètement l'actuel système qui est déjà obsolète.

La proposition vise donc à la création en première phase d'une seule station de 5 000 équivalents-usagers pour l'ensemble du versant Sud (jusqu'au tracé du CD 1) sur la commune d'ANDANCETTE en aval du confluent du BANCEL et du canal du RHONE.

A plus long terme, la capacité pourrait être portée à 11 000 équivalents-usagers, le coût HT serait de l'ordre de 12 millions de francs.

Outre les problèmes techniques, la question de la répartition des charges reste à négocier entre les communes, l'aménageur et certains travaux au titre de l'intercommunalité (collecteur).

Quant aux eaux industrielles, elles feront l'objet d'un pré-traitement sur le site même par l'industriel concerné ; en aucun cas la collectivité gestionnaire ne pourra accepter les rejets directs.

4.2.5.4. Gaz

La desserte est possible à partir d'une canalisation existante qui traverse la zone. Plusieurs postes (4) seront à créer en coordination avec les autres réseaux.

Par ailleurs, les servitudes de non oedificandi de part et d'autre de la conduite gaz haute pression balisée sur le terrain par des bornes sera à respecter strictement

(1) Sont directement concernées les communes d'ANDANCETTE, ALBON, ANNEYRON, BEAUSEMBLANT et l'opérateur de la zone d'activités

4.3. Aménagements complémentaires et mesures spécifiques

4.3.1. L'installation de pôles de service ou centres de vie

L'implantation de nombreux établissements va engendrer des besoins nouveaux qui devront être satisfaits sur place, évitant une évasion de la consommation pour arriver à un certain niveau de service.

D'où l'idée des centres de vie. Il s'agit de pôles de services judicieusement placés aux points stratégiques des itinéraires, faciles à repérer qui comporteront des centres d'accueil, d'information et de réservations, des restaurants, hôtels, salles de conférences ou réunions, établissements bancaires, bureau de poste, agence de formation, de main d'oeuvre, centre de gardiennage, etc. ...

D'autres équipements, sportifs, de loisirs ou de détente pourront également être aménagés : terrains de sports (tennis), de jeux, etc. ... L'installation de telles unités n'est, semble-t-il, pas nécessaire dans le cadre de la première tranche compte tenu de son ampleur limitée. Elle deviendra obligatoire dans le cadre de la mise en vente des tranches ultérieures.

Un espace libre sera cependant réservé et aménagé au droit du carrefour CD 1, voie structurante Ouest. Cet espace pourra éventuellement accueillir des services qui s'avèreraient nécessaires compte tenu de la nature des activités qui viendraient s'installer. La gestion de ces équipements devrait être de la compétence d'une association syndicale à mettre en place dès l'origine de l'opération.

4.3.2. Sur le plan agricole

Les incidences économiques sont relativement faibles comme on l'a vu précédemment. Il n'empêche que les agriculteurs concernés -notamment les jeunes- devraient pouvoir bénéficier d'une priorité dans les attributions par la SAFER, au titre de la compensation.

Par ailleurs, dans la phase de transition les territoires pourront être laissés par l'opérateur aux agriculteurs à titre précaire mais cela aurait le mérite d'assurer l'entretien du territoire.

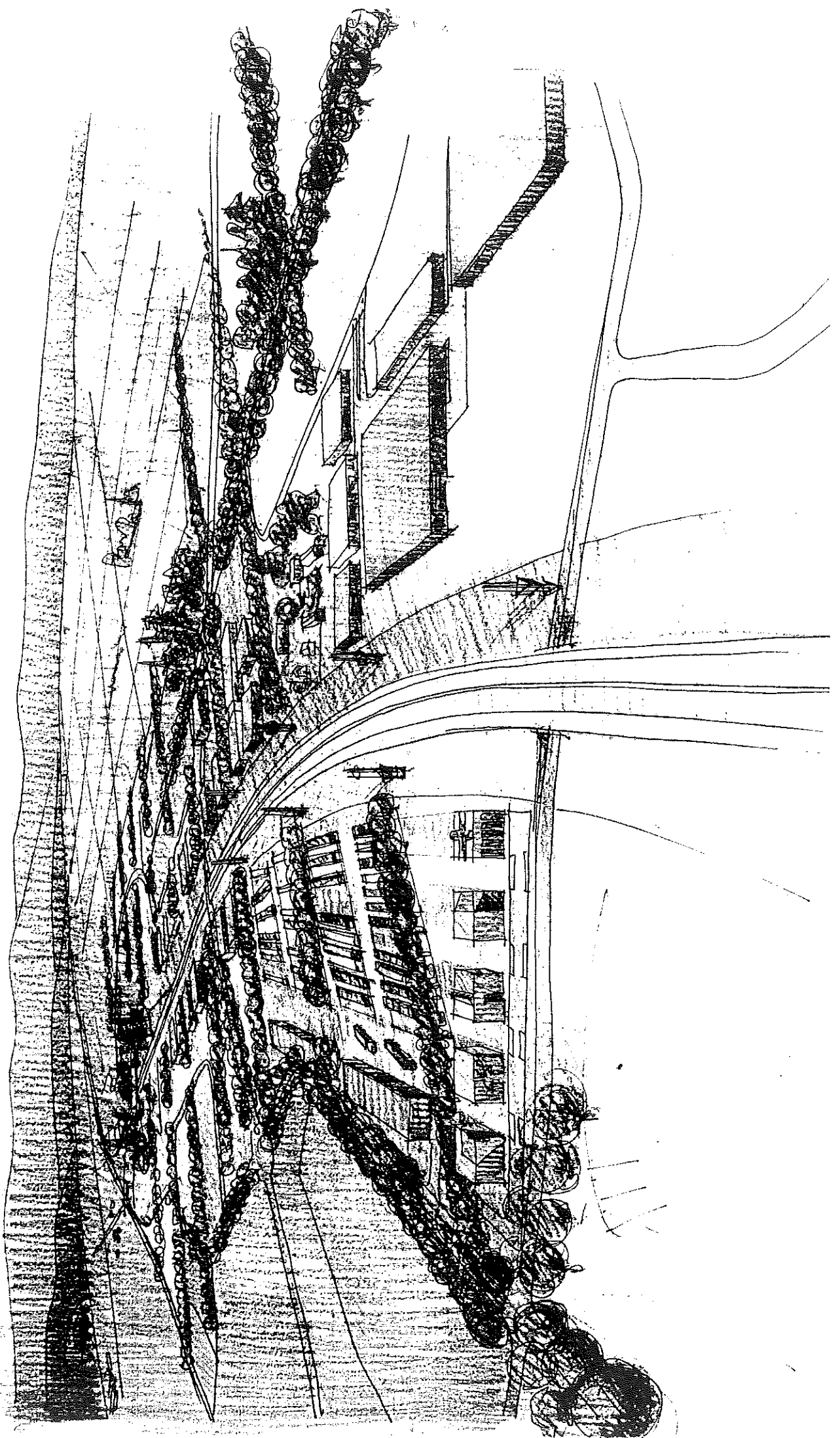
4.3.3. La faune et la flore

Le milieu naturel, déjà largement altéré au cours des deux dernières décennies, ne souffrira guère plus de la mise en place de cette première tranche de la zone d'activités.

L'importance du traitement paysager minimisera les impacts visuels en particulier et favorisera la sauvegarde de certaines espèces (passereaux), mais il n'y a pas de mesure particulière à prendre pour la préservation du gibier qui n'a plus ici un territoire de prédilection.

La présence de corvidés en grand nombre est d'ailleurs un signe de l'appauvrissement général.

La création de rideaux d'arbres d'essences régionales et la mise en place d'arbustes sont incontestablement des points positifs.



4.3.4. Mesures spécifiques concernant l'urbanisation des localités périphériques

* *Les POS* : des dispositions devront être prises au niveau des plans d'occupation des sols en fonction des enseignements de la première tranche pour ne pas aggraver les secteurs de conflits en périphérie de la zone d'activités : les Marrons, les Picardes, le Creux de la Thine

En tout état de cause, le secteur des Marrons ne devrait plus avoir de vocation résidentielle, mais devenir un centre de vie et de services aux entreprises et aux salariés.

Cela aurait le mérite de minimiser les impacts au niveau actuel.

* *l'évolution urbanistique des localités périphériques* : il est important qu'une concertation s'établisse au niveau intercommunal avec pour objectif de suivre régulièrement l'évolution des besoins et surtout la répartition des nouveaux résidents en fonction des capacités d'accueil des communes

Une politique globale du logement est donc à étudier plus précisément, sachant qu'un certain nombre de dispositions sont à respecter :

- répartition de la nouvelle population sur plusieurs pôles et non sur un seul
- diversification de l'offre de logements neufs et anciens (efforts de rénovation et de reconquête du bâti existant)
- établissement d'une programmation de logements sociaux avec mise en oeuvre de petites opérations qui s'insèrent plus facilement dans le tissu sociologique des différentes localités
- modernisation des centres d'agglomérations et élévation du niveau de service

4.3.5. Intervention d'un architecte-urbaniste conseil

La réussite d'une telle opération passe par un suivi régulier de tous les dossiers de permis de construire. En effet, l'étude assortie de conseils et propositions :

- des plans d'aménagement particulier
- de l'insertion de chaque opération dans son contexte
- de la cohérence avec le plan d'aménagement de zone
- des matériaux à mettre en oeuvre
- des plans de polychromie et signalétique

est tout à fait déterminante pour atteindre une cohérence d'ensemble. L'absence d'une telle mission de conseil et de suivi de la première tranche conduirait à une urbanisation au coup par coup avec d'importants risques de contradiction, voire même de dérive par rapport aux dispositions initiales.

4.4. Les finances communales

* Situation en 1989 de la taxe professionnelle *

Actuellement la loi ne permet pas de moduler les taux de taxe professionnelle sur des fractions de territoire communal, sauf dans le cadre d'un syndicat d'agglomérations nouvelles.

Pour le secteur de la zone intercommunale d'activités, il conviendrait donc d'harmoniser progressivement les taux, sachant que les écarts actuels sont proches de 53 %, et pour les produits les écarts étaient de 1 à 6 en 1989 entre ALBON et ST RAMBERT.

- . 7,10 % à ANNEYRON en 1989
- . 9,05 % à ST RAMBERT en 1989 (9,41 en 1990)
- . 10,84 % à ALBON en 1989

HYPOTHESE 1

COMMUNES	En 1989		PRODUITS en Frs
	T.P. TAUX COMMUNAL	BASE D'IMPOSITION	
* ALBON	10.84	5.166.330	560.000
* ANNEYRON	7.10	28.804.650	2.045.000
* ST RAMBERT D'ALBON	9.05	35.452.730	3.208.000

La situation actuelle des taux de la taxe professionnelle des bases d'imposition et des produits avec des écarts de 1 à 6 entre ALBON et ST RAMBERT

* Vers une harmonisation à court terme de la taxe professionnelle

L'objectif majeur pour les trois localités est donc de tendre rapidement vers une harmonisation des taux de la taxe professionnelle. Pour cela, plusieurs hypothèses sont proposées afin de mesurer les conséquences sur les finances communales.

HYPOTHESE 1 : avec pour base le taux de TP d'ANNEYRON le plus faible : 7,10 % en 1989

COMMUNES	1989		CONSEQUENCE
	TAUX TP en 1989	PRODUITS taux à 7,10 %	
* ANNEYRON	7.10	2.045.000	- néant
* ALBON	10.84	367.000	- baisse du taux TP de 34,5 % - perte de produits : 200 000 F mais compensation en valeur absolue par l'élargissement des bases (Interm.)
* ST RAMBERT D'ALBON	9.05	2.517.000	- baisse du taux de 27,5 % - perte de produits : 691.000 F

HYPOTHESE 2 : avec pour base le taux de TP d'ALBON le plus élevé : 10,84 % en 1989

COMMUNES	1989		CONSEQUENCE
	TAUX TP en 1989	PRODUITS taux à 10.84 %	
* ALBON	10.84	560.000	- néant
* ANNEYRON	7.10	3.122.000	- augmentation taux TP de : 52,6 % - augmentation produits : 1.077.000 F
* ST RAMBERT D'ALBON	9.05	3.843.000	- augmentation taux TP de : 19,7 % - augmentation produits : 635.000 F

HYPOTHESE 3 : avec pour base le taux de TP de ST RAMBERT D'ALBON : 9,05 % hypothèse intermédiaire

COMMUNES	1989		CONSEQUENCE
	TAUX TP en 1989	PRODUITS taux à 9.05 %	
* ST RAMBERT D'ALBON	9.05	2.045.000	- néant
* ALBON	10.84	467.000	- baisse du taux de TP de 20 % environ - baisse du produit : 93.000 F mais élargissement des bases : $8\,901\,730 \times 9.05 = 805\,606$ F
* ANNEYRON	7.10	2.606.000	- augmentation du taux TP de 27,5 % - augmentation du produit de 561.000 F

En conclusion, l'évolution la plus facile à mettre en oeuvre serait d'adapter un taux de taxe professionnelle de 9 %, ce qui aurait pour avantage :

*** à ST RAMBERT :**

- . de ne pas être très loin des données actuelles : 9,05 en 1989 ; 9,41 en 1990
- . en 2 exercices budgétaires, éventuellement 3, le taux de 9 % peut être atteint
- . la baisse annuelle pendant 3 ans ne serait que de 1,5 % environ

*** à ALBON :**

- . la baisse du taux serait de 20 % environ
- . la baisse du produit de 93 000 F, mais très largement compensée par un très fort élargissement des bases qui passe dès 1990 à 8 901 730
- . avec un taux à 9 % le produit serait alors de plus de 800 000 F
- . en 3 exercices budgétaires (voire même 2), le taux de 9 % peut être atteint

* à ANNEYRON :

- . l'évolution est globalement plus difficile car la progression du taux est de 27,5 %, mais cette évolution apporterait tout de même plus de 560 000 F supplémentaires à la commune pour améliorer son niveau de services
- . la taux de TP est resté inchangé à ANNEYRON entre 1982 et 1989 ; une évolution régulière et, somme toute, assez faible (3,5 % par an pendant la période) aurait conduit à un taux de 9,03 % en 1989. C'est un point de comparaison et par ailleurs le taux national de la TP est de 12 %
- . une répartition sur 3 ou 4 exercices budgétaires semble possible à condition que, dès le budget 1990, l'amorce de cette mutation soit faite
- . il convient également de signaler que les autres taux d'ANNEYRON sont près de deux fois plus faible que ceux du département de la DROME (1)

4.4. Le coût de ces mesures

Les différentes propositions ci-dessus concernent en fait tous les partenaires publics et privés impliqués dans l'aménagement du parc d'activités : le maître d'ouvrage, la SECRO, mais aussi les collectivités territoriales, et naturellement les industriels eux-mêmes sans oublier les services de l'administration.

4.4.1. Les aménagements paysagers de la première tranche

C'est le point le plus fondamental de l'opération qui contribuera à donner une image de qualité, à créer un appel et une dynamique

a) traitement des façades de l'autoroute A7

- glacis engazonnés côtés Est et Ouest sur 1 100 m et une cinquantaine de mètres de large pour chaque côté.

Vaut : 525 000 F

b) les plantations d'alignement sur les voiries et engazonnements des accotements

- sur voirie 2 fois 2 voies côté Ouest
 - . 4 lignes d'arbres distants de 10 m
 - . accotements engazonnés (11 à 12 m linéaires)

Sous-total (1) : 306 000 F

- sur voirie 2 fois 1 voie côtés Est et Ouest
-

- . 2 lignes d'arbres distants de 10 m
- . accotements engazonnés (6 m linéaires)

Sous-total (2) : 80 000 F

Vaut (ensemble 1 + 2) : 386 000 F

à ANNEYRON : Taxe habitation : 4,44 % ; foncier bâti : 5,13 % ; foncier non bâti : 27,15 %
 Département de la DROME : taux habitation : 8,97 % ; foncier bâti : 13,61 % ; foncier non bâti : 43,92 %

c) les jardins : protection des habitations limitrophes

- plantations sur 10 000 m² dans la zone Est et la même chose côté Ouest

Vaut : 400 000 F

Ces prestations relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage

d) les rideaux de végétation

Les lignes végétales structurant le paysage à l'intérieur de la première tranche comprennent deux lignes d'arbres et 10 m linéaires engazonnés.

Vaut : 400 000 F

Cette prestation devrait relever de la responsabilité des industriels dans le cadre du cahier des charges de l'opération. Cependant, une autre suggestion peut être faite : en effet, pour des raisons d'unité de traitement dans les plantations, le maître d'ouvrage pourrait reprendre à sa compte la réalisation de ces rideaux de végétation et les ré-imputer aux industriels.

4.4.2. La signalétique et les totems

La signalétique concerne les panneaux de localisation des établissements et un plan de la zone aux 4 carrefours principaux.

Sous-total (1) : 250 000 F

Les totems le long de l'autoroute côtés Est et Ouest -signalétique des activités- (9 unités) :

Sous-total (2) : 900 000 F

Vaut (ensemble 1 + 2) : 1 150 000 F

Cette prestation est à partager entre le maître d'ouvrage pour la rubrique (1) et les industriels pour l'article (2).

4.4.3. Les mesures réglementaires concernant les activités

La définition des activités, des règles de constructions n'induisent pas de dépense spécifique pour le maître d'ouvrage : le règlement et le cahier des charges seront à respecter scrupuleusement.

Les industriels prendront à leur charge les dépenses liées à la réglementation en vigueur concernant les installations classées pour la protection de l'environnement, en particulier tout ce qui concerne :

- la pollution des eaux (pollution organique, métaux lourds, hydrocarbures, dérivés halogènes, etc. ...)
- la pollution atmosphérique : dioxyde de soufre, poussières, hydrocarbures, solvants, etc. ...
- les déchets industriels
- les risques d'accidents ou de pollutions accidentelles

Les services de l'Etat auront des interventions en amont, au niveau des études préliminaires, de faisabilité et de tout le suivi des dossiers, sans oublier les contrôles périodiques ou inopinés en phase d'exploitation.

Ces prestations sont comprises dans le cadre des interventions ou missions des fonctionnaires.

4.4.4. Renforcement des moyens de secours

Les centres de secours de ST RAMBERT et ST VALLIER devront renforcer leurs moyens d'intervention pour les blessés ou faire face à d'éventuels accidents (ambulances, véhicules de secours, matériels d'intervention).

Estimation première tranche : 600 000 F

Responsabilité : collectivités locales avec subvention du département de la DROME

4.4.5. Les réseaux

Les coûts des différents réseaux sont déjà pris en compte dans le programme des travaux.

L'étude d'impact insiste sur la nécessaire cohérence de la mise en oeuvre, en particulier lorsqu'il y a un changement radical des données avec renforcement de l'intercommunalité :

- c'est le cas du réseau d'eau entre le syndicat de la Valloire et la ville de ST RAMBERT
- c'est le cas du réseau d'assainissement du bassin versant du Bancel

Estimation première tranche : 300 000 F

Responsabilité : maître d'ouvrage

CONCLUSION

En conclusion de cette étude d'impact, il faut souligner l'objectif majeur auquel devra répondre l'implantation du parc industriel NORD DROME. Cet objectif est celui de la qualité : qualité dans les aménagements ; qualité du paysage et qualité du bâti.

Le principe même de la réalisation de la zone répond à une demande des industriels et s'intègre dans une politique de création d'emploi au niveau du pays du NORD DROME ; politique absolument justifiée par les faits et corroborée par les statistiques.

Ce qui est important, compte tenu de la situation du parc de part et d'autre d'une autoroute qui voit passer des millions de voitures européennes chaque année, c'est de jouer la qualité comme argument de promotion de la zone et comme gage de son intégration dans le contexte de la vallée du RHONE en opposition avec les sites industriels traditionnels traversés plus en amont.

La qualité, dans ce cas précis, c'est la qualité des accès, la facilité de circulation non seulement à partir de la RN 7, sur laquelle des branchements efficaces au Nord et au Sud devront être conçus, mais également dans le sens Est-Ouest en intégrant le parc dans un système de liaison vers l'ARDECHE à l'Ouest et vers GRENOBLE à l'Est qui passe par une requalification complète du CD 1.

La qualité c'est également le fait de réaliser des tranches successives intégrées dans un schéma d'aménagement cohérent et ambitieux.

Cohérent parce qu'il doit être à la fois évolutif et assurer constamment la continuité des voies et dessertes selon une hiérarchie clairement exprimée.

Ambitieux parce qu'il doit permettre d'assurer aux utilisateurs de la zone un environnement et un niveau de service en rapport avec l'attractivité de la situation du parc le long de l'autoroute, sans oublier que cette zone sera en concurrence avec des projets concurrents aussi bien placés sur le plan fonctionnel.

Il faut donc être attentif à la finition du projet et à la qualité des aménagements paysagers qui ne sont pas des ajouts à un schéma technique qui pourrait très bien fonctionner sans eux ; mais qui participent dans le cadre du projet global à l'attractivité du parc.

Il ne faut pas perdre de vue qu'à l'heure actuelle les industriels sont très sensibles à la qualité de l'environnement de leur entreprise, d'une part, pour offrir à leur personnel un cadre de travail agréable et dynamisant mais également parce que cette qualité valorise leur entreprise vis à vis de l'extérieur.

L'enjeu de la qualité du parc NORD DROME est celui de sa commercialisation dans l'immédiat et celui de la satisfaction des entreprises et de leur personnel dans l'avenir.