

**DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE
COMMUNE DE SAINT GERVAIS**

**DÉCLARATION DE PROJET N°2 ENTRAÎNANT
MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN D'OCCUPATION DES
SOLS**

ANNEXES

Département de l'Isère

Commune de SAINT GERVAIS

Etude " Loi BARNIER"
RD1532

Aménagement de la zone AUd



SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1 DIAGNOSTIC	3
1.1 LOCALISATION DE L'ÉTUDE	3
1.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL	5
1.3 ANALYSE VISUELLE	5
1.4 ANALYSE NATURELLE DES SITES	7
1.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN	8
2 ENJEUX ET OBJECTIFS	10
3 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	10
3.1 SÉCURITÉ et NUISANCES	10
3.2 COMPOSITION URBAINE	10
3.3 INSERTION PAYSAGERE	11
3.4 QUALITE ARCHITECTURALE	11
3.5 SCHEMA DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER	12

INTRODUCTION

La commune de SAINT GERVAIS souhaite développer l'urbanisation de la zone AUd de son PLU, le long de la RD1532, voie classée « à grande circulation ».

Il s'agit d'un projet d'aménagement d'une parcelle située sur le carrefour routier de deux axes importants : l'un Est /Ouest, celui de l'ancienne nationale Grenoble -Valence, requalifié en route Départementale 1532, très circulant, l'autre dans l'axe Nord/Sud, transversal, reliant l'Albenc/ St Gervais (vers le Vercors). Cette départementale D35 est appelée « rue de la Minoterie », puis « route de l'école » allant du port de St Gervais au village /mairie partie haute du village (donc de deux bourgs).

Cette phase d'étude a pour objet de définir les modalités d'urbanisation et de justifier les règles d'urbanisation de la zone actuellement classée AUd, dans le respect de l'article L111-6 à L 111-8 du code de l'urbanisme (LOI BARNIER).

Article L 111-6 du code de l'urbanisme

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

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

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

L'objet de la présente étude est donc de définir des modalités d'urbanisation justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et qui répondent à des critères de qualité architecturale et paysagère.

1 DIAGNOSTIC

1.1 LOCALISATION DE L'ÉTUDE

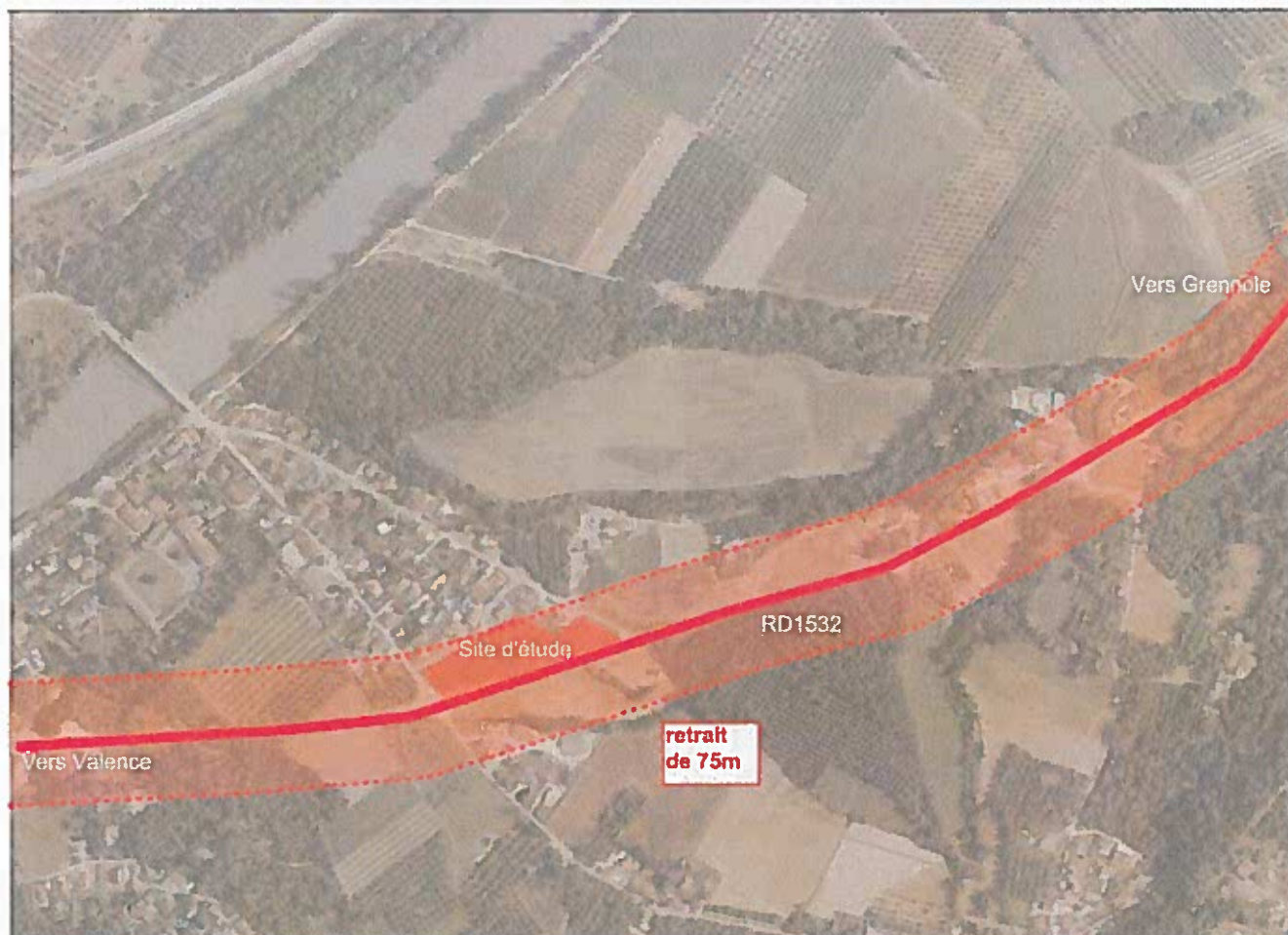


La commune de saint Gervais s'est développée sur deux pôles urbains distincts, le village historique et le quartier du Port au bord de l'isère. Le village s'est ensuite développé sur ces deux zones principalement le long des voiries.

Le secteur étudié est déconnecté du centre-village. Il concerne un développement de l'urbanisation du quartier du Port au Nord-Ouest, le long de la RD 1532. Il s'insère entre un quartier d'habitation au Nord et la RD1532. La présente étude permettra de proposer une cohérence entre ces deux secteurs.

Le projet de PLU prévoit l'extension de ces zones afin de répondre à la demande d'implantation d'habitat et d'activité. Cependant, étant situées en bordure de la RD1532, les constructions seront soumises à un recul de 75 m de l'axe de la voie.

Afin de lever cette règle de recul, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.



1.2 PLACE DU SITE DANS LE PAYSAGE COMMUNAL

Le paysage communal est marqué par la plaine agricole de la vallée de l'Isère. Celle-ci offre une grande ouverture visuelle entre les massifs du Vercors, au Sud, et les monts des Chambarrans à l'Ouest.

Le site d'étude offre cette même ouverture visuelle depuis la RD1532. On soulignera en particulier une belle perspective sur le village de Rovon.

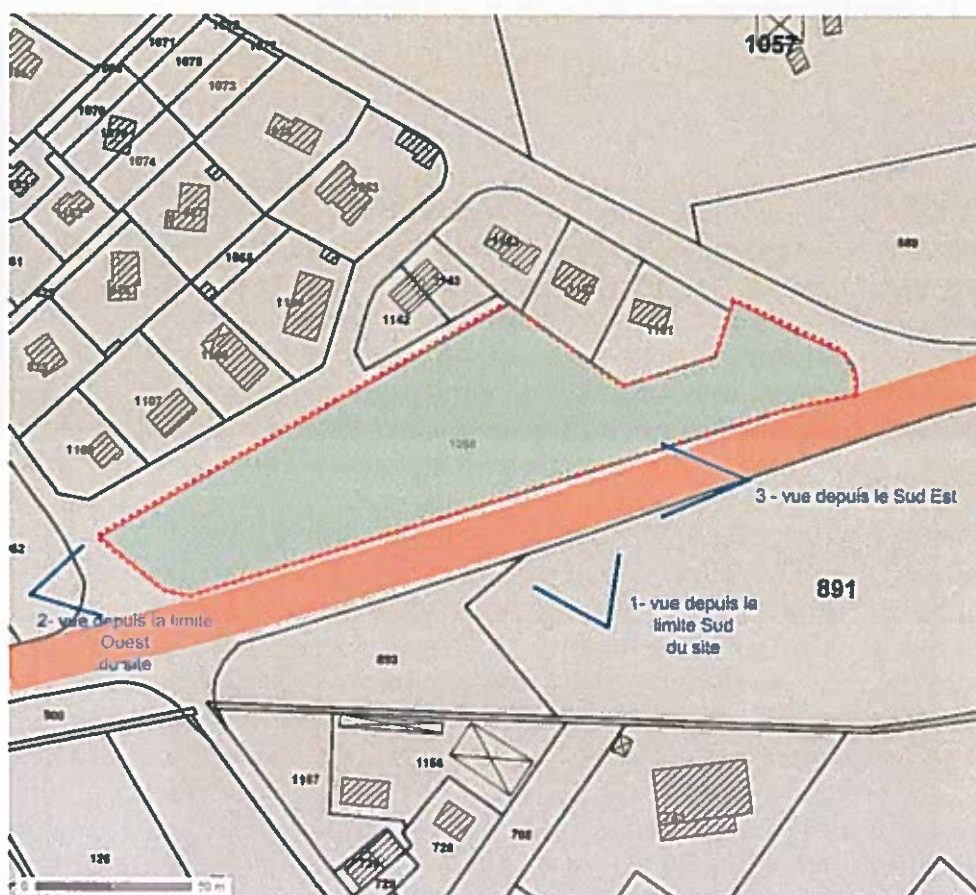
D'autre part, en ce lieu, l'urbanisation qui s'est développée le long de la RD1532 est très hétérogène et offre une identité visuelle peu qualitative. La RD1532 offre des vues de proximité sur deux lotissements qui se serrent contre la voirie. Le cloisonnement du paysage à partir de la route est ainsi amorcé. Les aménagements hétérogènes employés (grillages, clôtures, haies...) sont en rupture avec celui des terrains agricoles environnants.

Les tissus urbains construits ne font pas partie d'un modèle cohérent si ce n'est celui d'une croissance urbaine au coup par coup, au gré des opportunités foncières.

Chaque architecture différenciée est un point d'appel visuel supplémentaire qui nuit à la cohérence et à l'harmonie globale des paysages. On note aucune composition ni organisation.

1.3 ANALYSE VISUELLE

Ce site profite d'une co-visibilité de toute part.



1- Vue du site en limite Sud, le long de la RD1532

Actuellement, un grand espace vert cerné au Nord par des alignements d'arbres, masquant la zone pavillonnaire voisine.



2- Vue du site en limite Ouest,

La sortie de la RN 35 pour accéder à la RD1532, et aller vers le village ou Valence ou Grenoble. La visibilité sur les aménagements routiers sont importants et soulignent un espace à caractère urbain malgré sa dominante verte actuelle et la vue sur le Vercors.

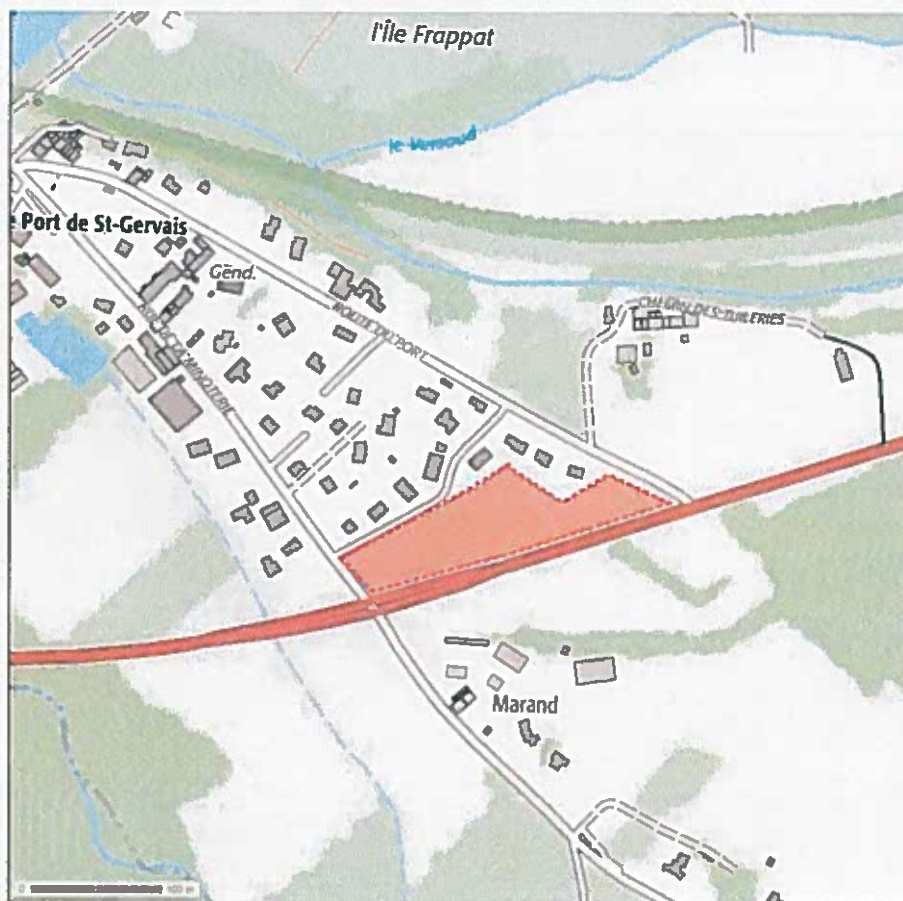


3- Vue du site depuis le Sud Est



1.4 ANALYSE NATURELLE DU SITE

La topographie, l'hydrographie et la végétation sont liées aux caractéristiques de la plaine agricole.



Topographie

Le site est dans une plaine agricole, il est donc relativement plat et ne présente aucune contrainte particulière. La pente naturelle du terrain est très faible.

Hydrologie

Un fossé borde quasiment l'intégralité du site le long des voies RD1532 et RD1532a.

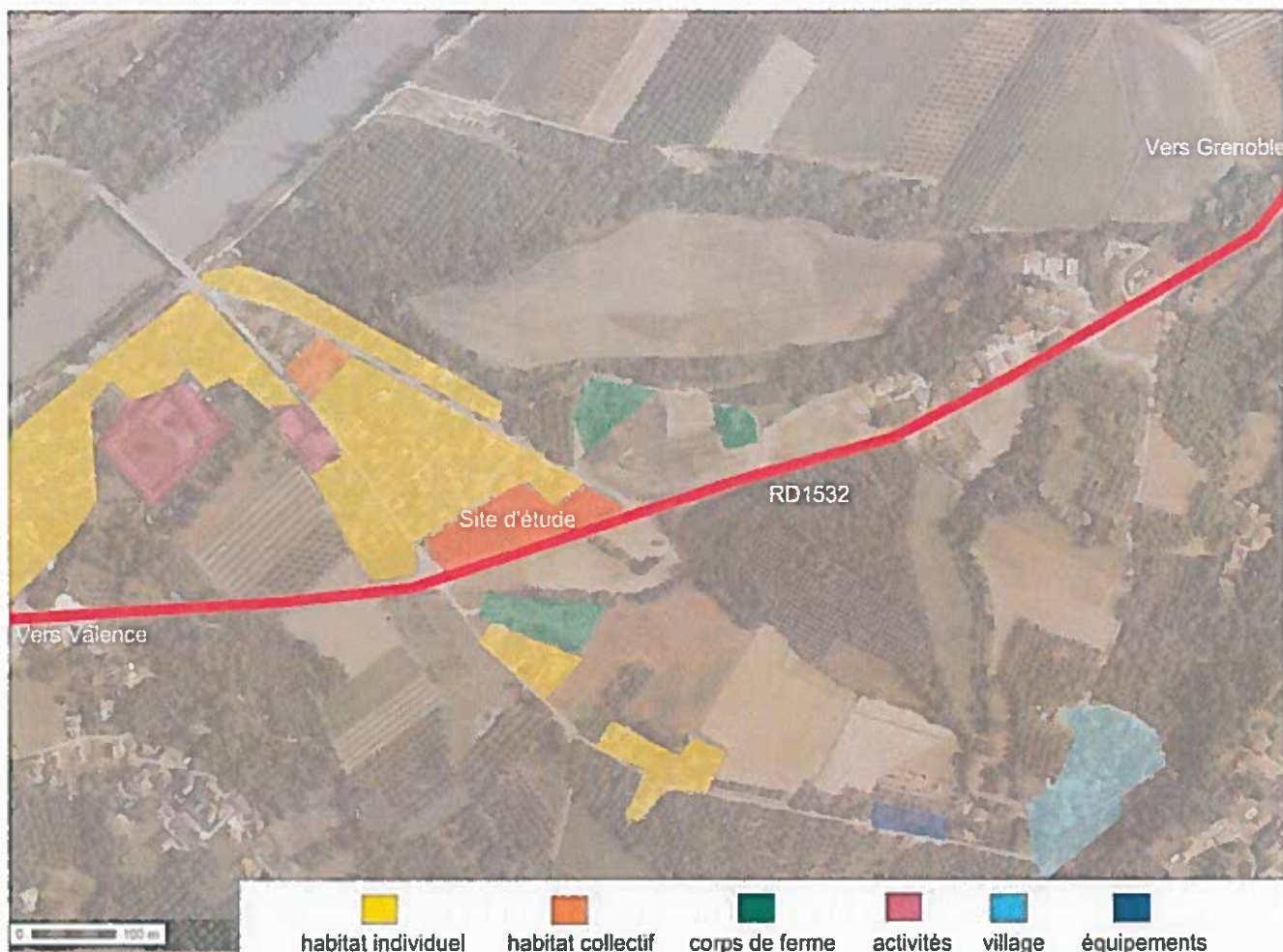
Végétation

Le site est aujourd'hui occupé par des terres non cultivées. Il est marqué par deux ensembles boisés : une végétation arbustive et spontanée s'est implantée à l'Est ainsi qu'une rangée d'arbres plus conséquents au Nord.

1.5 ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

L'urbanisation du site

Ce site est bordé au Nord et à L'Ouest par une urbanisation récente : un tissu d'habitat individuel peu dense de lotissements.



Le réseau viaire

La RD1532 est traitée comme voie à grande circulation, l'accès au site s'effectue à la sortie de la RD1532 par un carrefour à feux, sur la RD35. Une autre voie communale contourne le site.

Typologie des constructions existantes

Habitat individuel



Ces maisons sont indépendantes les unes des autres : par leur style et par leur implantation dans la parcelle. Elles ont toutes une hauteur de R0 ou R+1, les façades sont en enduit de coloris uniforme.

Bâti agricole



Ce bâti ancien est à proximité du site. Il est de volume simple, en longueur, avec des toitures importantes, rendues aériennes par le jeu des pleins et des vides ; en R+1 à R+2

Les toitures sont à 2 pans, de coloris foncé.

2 ENJEUX ET OBJECTIFS

Le site d'étude s'insère en périphérie de deux tissus urbains peu distincts. Aucun des deux ne présentent une qualité urbaine, architecturale et paysagère particulière. En revanche, les éléments naturels sont un atout pour ce site et devront être intégrés.

L'urbanisation du site aura un impact fort sur la RD1532, comme vitrine de la commune de Saint Gervais.

Cela pourra être l'occasion de revaloriser le linéaire urbanisé selon des choix simples d'implantation du bâti et d'aménagement paysager.

3.1 SÉCURITÉ et NUISANCES

Sécurité

Aucun accès ne sera prévu le long de la RD1532. L'accès s'effectuera par la voirie communale existant au nord de la parcelle.

Nuisance visuelle & sonore

Afin d'apporter une qualité visuelle à ce secteur, le bâti devra répondre à une qualité architecturale (couleur, volume).

Les nuisances sonores générées par les constructions seront quasi inexistantes. Quant aux nuisances sonores générées par le trafic routier, celles-ci seront atténuées si les bâtiments sont implantés avec un recul suffisant et si une frange urbaine paysagère est implantée le long de la RD1532 et les espaces naturels à l'est du site sont maintenus.

3.2 COMPOSITION URBAINE

La future organisation urbaine déterminera l'optimisation du site et sa qualité. L'urbanisation devra respecter les principes d'aménagements étudiés dans le présent document.

Les nouvelles voies doivent être reliées au réseau existant. La voirie communale constituera la voie de desserte unique des différents bâtiments au sein du site, afin de minimiser l'espace de circulation en faveur de l'espace propre à chacun des lots.

L'organisation urbaine doit intégrer le carrefour rd1532/rd35 comme un espace public de rencontre, de stationnement en mouvement et d'échanges.

Les constructions doivent s'implanter :

- Pour les implantations en façade de la RD1532 : avec un recul de l'axe de la RD1532 où aucune installation, n'est admis. Cette bande de recul fera l'objet d'un aménagement paysager pouvant intégrer des ouvrages de gestion des eaux pluviales. Les bâtiments seront alignés ou perpendiculaire selon l'axe routier, permettant de renforcer l'axe de la RN qui pourrait être assimilée à une artère, en accompagnant très nettement cette limite.

3.3 INSERTION PAYSAGERE

L'aménagement paysager de cette zone est à favoriser : la végétation entre la Rd1532 et le bâti est à prendre en compte dans l'élaboration du projet.

En bordure d'accotement de voirie, les fossés seront maintenus. Les espaces non bâti seront traités très "sobrement" par une végétation diversifiée et composée d'espèces locales. Le long de la route communale et de la départementale, un cheminement piéton pourra y être associé.

Aucun stockage de matériel pour l'activité, ne sera toléré sur ces bandes très visibles.

Les clôtures devront avoir un aspect homogène, d'un grillage à maille soudée de teinte neutre ou naturelle (gris, vert, ...) la couleur blanche n'est pas autorisée.

Le long de la RD532 et de la voie communale les clôtures se limiteront aux interstices entre le bâti.

Les parkings seront végétalisés.

3.4 QUALITE ARCHITECTURALE

Le volume, la hauteur, les teintes du bâti concernent directement le volet architectural de la loi Barnier. L'effort architectural doit être retranscrit dans le règlement du document d'urbanisme.

L'enjeu est de préserver une image cohérente au quartier afin que le lieu donne une image qualitative de la commune.

Une homogénéité dans le bâti sera à maintenir entre les différents lots selon les volumes et les couleurs :

- Les volumes construits auront une hauteur de 9m à l'égout.
- Les toits à deux pans sont autorisés, de même que les toitures plates et végétalisées (rétention progressive des eaux de pluies, isolation naturelle).
- Les matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques) ne pourront être utilisés à nu et devront être enduits.
- La publicité et les enseignes seront intégrées dans la façade et ne devront pas dépasser la hauteur du volume bâti.
- Il sera demandé d'éviter des couleurs ou des matériaux trop singuliers. Les couleurs des façades et des toitures devront être de même ton avec des possibilités de variantes.

3.5 SCHEMA DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT A RESPECTER

