

Département de la Drôme

**Communauté d'Agglomération
MONTELIMAR-AGGLOMERATION**



**Commune de MONTBOUCHER-
SUR-JABRON
Plan Local d'Urbanisme**

**DECLARATION DE PROJET N°1
EMPORTANT MISE EN
COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL
D'URBANISME**

**NOTE EXPLICATIVE
ADDITIF AU RAPPORT DE PRESENTATION**

SOMMAIRE

Pages

I - INTRODUCTION	3
II - PRESENTATION DU SITE, DU PROJET ET DE SON INTERET GENERAL	4
A - PRESENTATION DU SITE	4
B - PRESENTATION DU PROJET ET DE SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES	9
C - PRESENTATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET	13
III - L'INCOMPATILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME	23
A - LE PLU DE LA COMMUNE DE MONTBOUCHER-SUR-JABRON	23
B - LES POINTS INCOMPATIBLES AVEC LE PROJET	23
C - LES POINTS MODIFIES DANS LE PLU POUR LE METTRE EN COMPATIBILITE AVEC LE PROJET	28
IV - LES JUSTIFICATIONS	30
A - LES JUSTIFICATIONS DU CHOIX DE LA PROCEDURE	30
B - LES JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX	32
V - LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT	33

I - INTRODUCTION

L'article 136 II de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et à un urbanisme renoué, dite «loi ALUR», dispose que :

« La communauté de communes ou la communauté d'agglomération existant à la date de publication de la présente loi, ou celle créée ou issue d'une fusion après la date de publication de cette même loi, et qui n'est pas compétente en matière de plan local d'urbanisme, de documents d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale le devient le lendemain de l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la publication de ladite loi. Si, dans les trois mois précédant le terme du délai de trois ans mentionné précédemment, au moins 25 % des communes représentant au moins 20 % de la population s'y opposent, ce transfert de compétences n'a pas lieu (...). »

L'article 136 II de la loi ALUR a ainsi instauré le transfert de la compétence Plan Local d'Urbanisme et Carte Communale des communes aux intercommunalités à compter du 27 mars 2017 sauf opposition.

La majorité des communes de la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION s'étant prononcée favorablement pour ce transfert, MONTELIMAR AGGLOMERATION est ainsi devenue compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme.

La commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON est l'une des 26 communes membres de la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION.

Dès lors, les procédures liées à l'évolution des Plans Locaux d'Urbanisme des communes membres sont menées par la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION.

Le présent dossier a pour objet de présenter la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON, afin de permettre la réalisation d'un projet privé, présentant un intérêt général.

Ce projet consiste en la construction par la société LUFRA d'un magasin ainsi que d'un atelier de fabrication et de bureaux afin de regrouper l'ensemble de ses locaux sur la ZA Fontgrave à MONTBOUCHER-SUR-JABRON.

La mise en compatibilité du PLU nécessite au préalable une procédure de Déclaration de Projet prévue par l'article L300-6 du code de l'urbanisme.

II - DECLARATION DE PROJET - PRESENTATION DU SITE, DU PROJET ET DE SON INTERET GENERAL

A - PRESENTATION DU SITE

Le projet se situe sur la ZA de Fontgrave à MONTBOUCHER-SUR-JABRON, commune membre de la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION.

a) Le territoire de la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION

La Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION se situe au Sud-Ouest du Département de la Drôme, aux Portes de Provence dans la Vallée du Rhône.

Elle se trouve à la jonction des vallées du Roubion et du Jabron qui se jettent dans le Rhône au niveau de Montélimar (limite Ouest du territoire).

Idéalement positionnée sur l'axe rhodanien, à mi-chemin entre Lyon et Marseille, elle est traversée par d'importants axes de communication : l'Autoroute E15/A7, la Nationale 7 et la voie ferrée avec desserte TGV. Ainsi, à la croisée des échanges européens, ce territoire bénéficie d'une constante progression démographique et économique.

MONTELIMAR-AGGLOMERATION concentre près de 66 000 habitants, 6 300 établissements et 15 800 postes salariés (hors administration, enseignement, santé, action sociale).

En termes de développement économique, la Communauté d'Agglomération MONTELIMAR AGGLOMERATION est la deuxième communauté d'agglomération du département de la Drôme.

Selon l'INSEE, les établissements actifs et postes salariés sont répartis comme suit :

Secteurs	Répartition des établissements actifs	Répartition des postes salariés
Commerce, transport, logistique et service	75%	70%
Construction	15%	11%
Industrie	7%	16%
Agriculture	5%	2%

Les parcs d'activités de MONTELIMAR AGGLOMERATION permettent l'implantation d'entreprises et la création d'emplois en proposant les meilleures conditions financières à l'installation et un accompagnement privilégié dans le tissu économique local. MONTELIMAR AGGLOMERATION bénéficie d'un dynamisme économique important et a su séduire les transporteurs et logisticiens. Ainsi les grands groupes tels que les groupes CHARLES ANDRE, CHALAVAN & DUC et les Ets MAZET pour le transport et AMAZON, WURTH pour la logistique, ont fait le choix de s'implanter sur le territoire de MONTELIMAR AGGLOMERATION.

b) Le territoire de la commune de MONTBOUCHER SUR JABRON

La commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON est située à 5 km à l'Est de MONTELIMAR. D'une superficie de 980 hectares, elle compte 2 260 habitants.

Elle constitue un secteur de transition entre la ville-centre de l'Agglomération et les espaces plus ruraux.

Son territoire est traversé par un axe routier national : l'autoroute A7. Les échangeurs les plus proches sont Montélimar Nord (à 15 km) et Montélimar Sud (à 15 km).

En outre, elle est au centre d'un réseau dense de routes départementales :

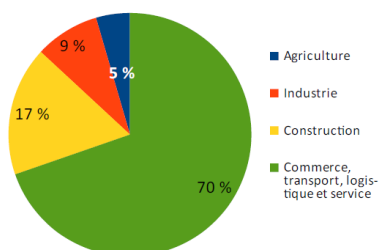
- **La RD 540** (classée 2ème catégorie) relie Montélimar à Dieulefit en traversant la commune d'Ouest en Est. Elle est classée voie à grande circulation.
Pour limiter et sécuriser les accès, d'importants travaux d'aménagement ont été réalisés (2 ronds-points à l'entrée ouest du territoire communal et à l'entrée Sud-Ouest du village) et sont encore prévus sur cette voie (aménagement et élargissement depuis Montélimar, réalisation de contre-allées ...),
- **La RD 169** (4ème catégorie) qui traverse la commune du Nord au Sud en longeant l'autoroute A 7 et permet notamment de relier le village à l'axe principale, la RD 540,
- **La RD 625** (4ème catégorie) rejoint plusieurs communes à l'Est (Charols, ...) depuis la RD 540,
- **La RD 625A** (4ème catégorie) qui correspond à un nouvel itinéraire entre la RD 625 et la RD 169 (chemin de Sourine et Chemin de Pouyat),
- **La RD 128** (4ème catégorie) longe le territoire communal au Nord-Ouest : elle relie Montélimar à Bonlieu-sur-Roubion puis Crest,
- **La RD 4** (4ème catégorie) au Sud-Ouest relie Montélimar à Allan ou Espeluche.

En termes de développement économique, la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON représente 3,56% de la population de la Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION, regroupe 3,87% des établissements actifs et accueille 2,63% des postes salariés de l'Agglomération.

La commune compte 981 habitants de 15 ans ou plus ayant un emploi et 563 emplois soit un taux d'emploi de 1.74 (nbre d'actifs occupés/population en âge de travailler).
(source dossier complet INSEE 2015)

Répartition des établissements et postes salariés par activités sur MONTBOUCHER-SUR-JABRON

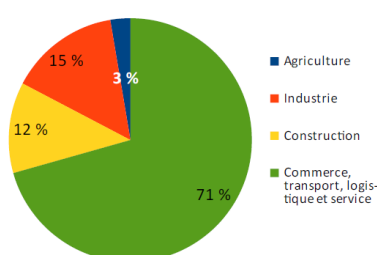
Répartition des établissements par secteur d'activité
MONTBOUCHER SUR JABRON
(2 275 Hab. et 244 Ets)



Source : INSEE

70 % des établissements actifs de Montboucher sur Jabron ont une activité de commerce, transport, logistique et service, 17 % de construction, 9 % industrielle et 5 % agricole.

Répartition des postes salariés par secteur d'activité
MONTBOUCHER SUR JABRON
(415 Postes salariés)



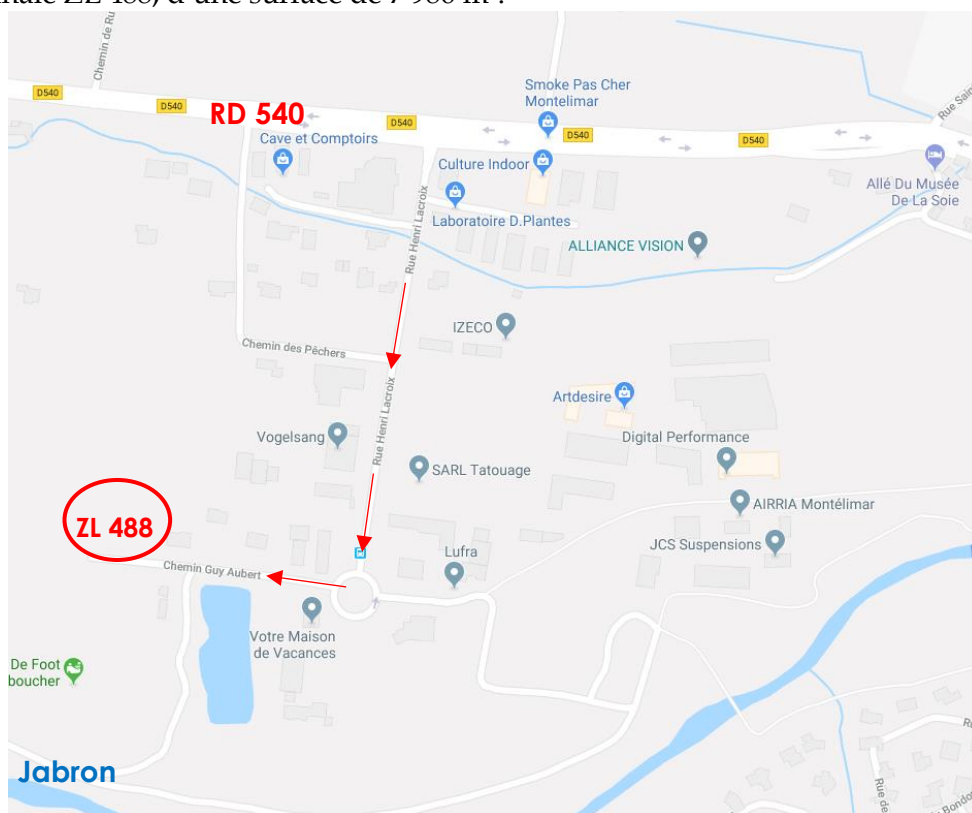
Source : INSEE

71 % des postes salariés présents sur la commune de Montboucher sur Jabron sont dans le secteur du commerce, transport, logistique et service, 15 % dans l'industrie, 12 % dans la construction et 3 % dans l'agriculture.

Compte-tenu de sa proximité avec la ville-centre et les accès d'autoroute et de sa situation sur l'axe MONTELMAR-DIEULEFIT, très fréquenté, la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON est appelée à avoir une bonne dynamique économique grâce notamment à la zone d'activités de Fontgrave, au domaine du Golf et à l'activité agricole.

c) Le terrain assiette du projet

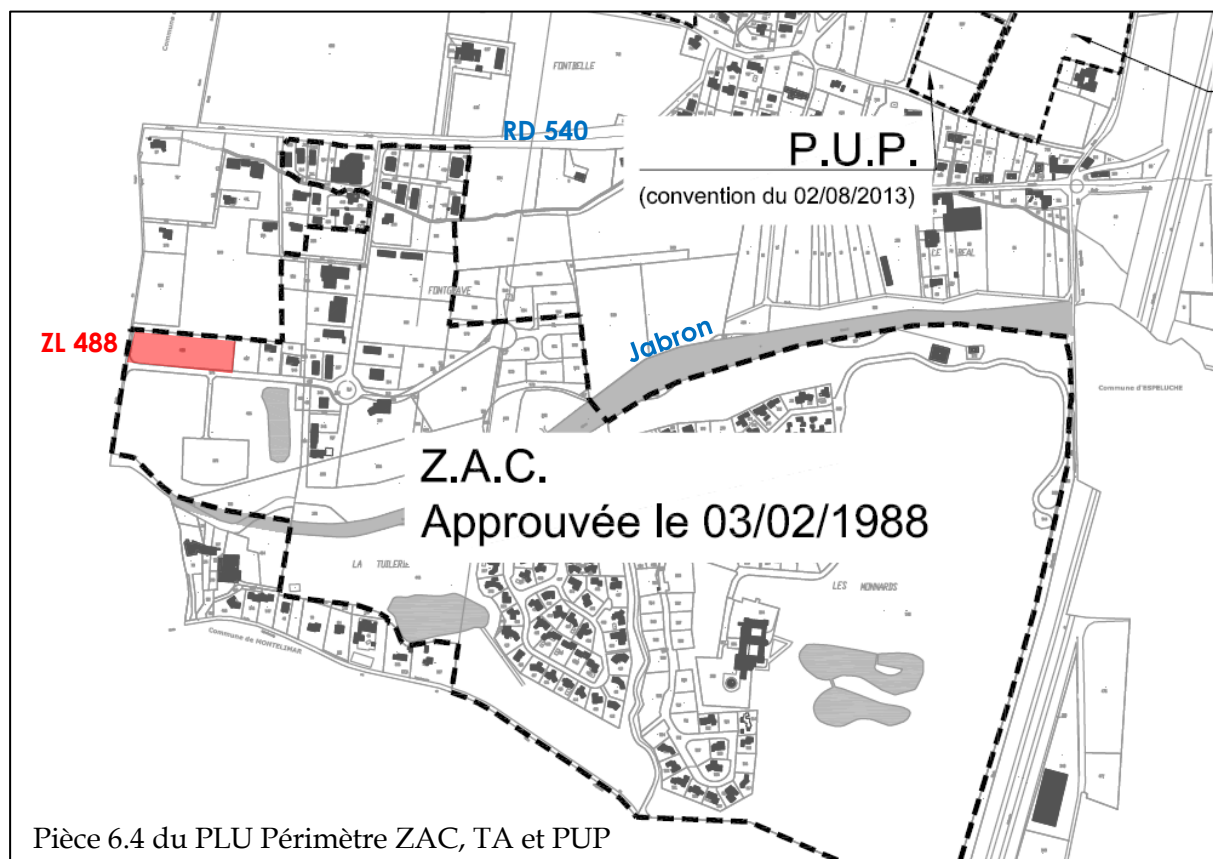
Le projet porté par la société LUFRA, est localisé chemin Guy Aubert, dans la ZA communautaire de Fontgrave, à MONTBOUCHER-SUR-JABRON et concerne la parcelle communale ZL 488, d'une surface de 7 986 m².



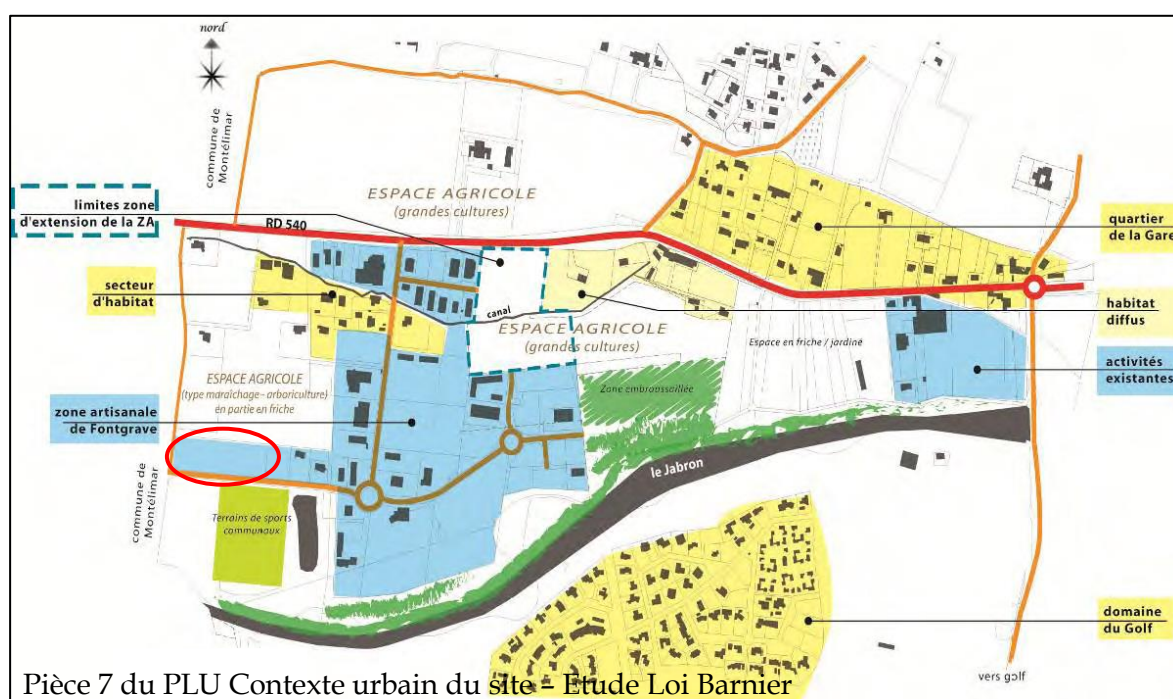
La parcelle est un terrain plat, rectangulaire. Elle est enherbée et non cultivée mais bordée en sa partie Ouest par des arbres qui seront conserver pour maintenir une zone « tampon » entre la partie « activité » et les terrains agricoles contigus (situé sur la commune de MONTELMAR).



La zone à usage d'activités de Fontgrave est située entre la RD 540 et le Jabron et accueille 67 entreprises (*source : fichier EUDONET*). Elle s'est développée dans le cadre de la Z.A.C. du Jabron, approuvée par la municipalité le 3 février 1988 et plus particulièrement dans sa partie « économique ». L'ensemble de cette Z.A.C est aujourd'hui aménagée et la plupart des terrains sont utilisés. Le règlement de la ZAC est celui du PLU.



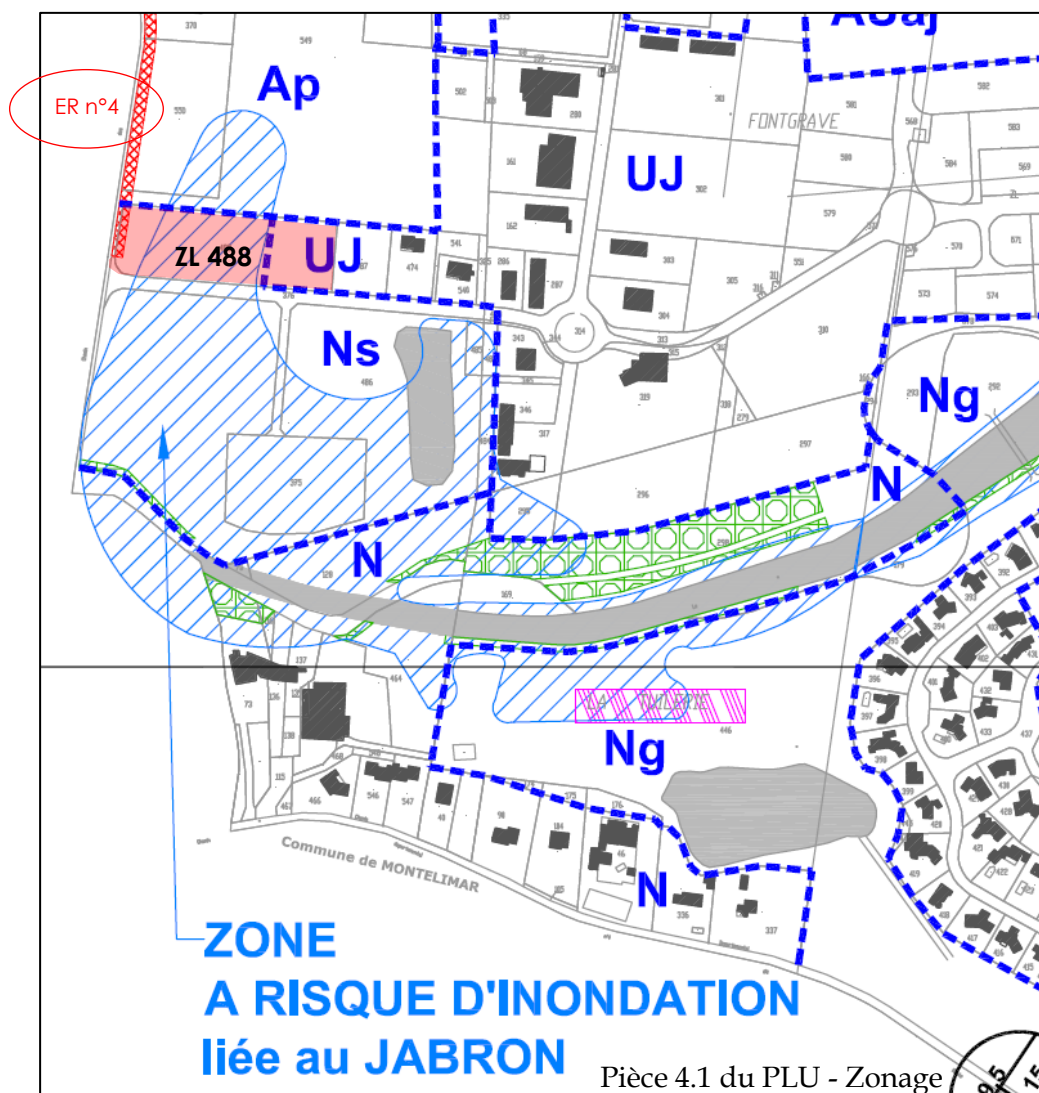
Pièce 6.4 du PLU Périmètre ZAC, TA et PUP



Pièce 7 du PLU Contexte urbain du site - Etude Loi Barnier

La parcelle ZL 488 est classée, au PLU en vigueur de la commune :

- Pour 30% en zone UJ : il s'agit d'une zone urbaine à vocation d'activités économiques. La zone UJ est entièrement aménagée.
- Pour 70% en zone Ns : il s'agit d'une zone naturelle à vocation de sports et loisirs. Son classement s'explique par le risque inondation identifié dans le cadre d'une étude réalisée en 1998 et de la proximité du stade municipal (de l'autre côté du chemin Guy Aubert).



Le risque inondation a été identifié sur la commune, notamment par rapport au Jabron, au Sud de la zone de Fontgrave. La cartographie de cette zone inondable résulte de l'étude réalisée par GEO+ en 1998 (Étude d'inondabilité de la Zone d'Activités) et de l'atlas des zones inondables fournies par la DDT de la Drôme dans le cadre du Porté à Connaissance de l'État. En revanche la commune n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels.

Elle est grevée d'un emplacement réservé sur sa bordure Ouest : l'emplacement n°4 est réservé au bénéfice du conseil Départemental de la Drôme pour le projet d'aménagement de la RD 540 à l'entrée ouest de la commune, qui s'inscrit plus largement dans le projet de contournement Est de l'Agglomération.

Aujourd'hui, la desserte du site se fait, depuis la RD 540, par la voie principale de la zone d'activités, la rue Henri Lacroix puis par le chemin Guy Aubert.

B - PRESENTATION DU PROJET ET DE SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

a) Présentation du porteur du projet

HISTORIQUE

La société LUFRA a été créée, en 1970, dans une ancienne usine de chaussures achetée à la commune de Dieulefit. En 1971, elle est rachetée par la société SEDIS, filiale du groupe PEUGEOT qui l'a restructurée. La société LUFRA est alors devenue filiale à 80 % de SEDIS et à 20 % de PEUGEOT.

En 1990, PEUGEOT a décidé de se séparer de ses filiales hors secteur automobile et a vendu SEDIS à un groupe d'investisseurs BASSANO INDUSTRIE. SEDIS procède au rachat des actions PEUGEOT et LUFRA devient alors sa filiale à 100 %.

En 1991 la SARL LUFRA est transformée en S.A. puis est vendue, en 1993, à BEA INGRANAGGI, société italienne fondée en 1960 par Alfredo BEA, premier fabricant européen de pignons, engrenages, poulies crantées et principal fournisseur de LUFRA. Le groupe BEA, leader européen de la pignonerie, connaît un essor toujours plus accru, notamment grâce au développement de ses trois filiales européennes (en Allemagne, en Espagne et en France) et ses trois usines en Italie (Cavarie, Bologne, Padove).

Dès 1994, Monsieur BEA décide de moderniser LUFRA. Les anciens bâtiments sont rénovés et un nouvel Atelier de 1 000 m² est construit. De nouveaux moyens de production y sont implantés.

PRESENTATION DE LA SOCIETE

La société LUFRA est une société anonyme à directoire, active depuis 47 ans avec un capital social de 200 000 €.

Son effectif est de 43 salariés : 42 en CDI et 1 en CDD.

Elle a réalisé un chiffre d'affaires de :

- 6 011 629 € en 2013,
- 6 400 574 € en 2014,
- 6 665 896 € en 2015,
- 7 300 000 € en 2017.

Ces résultats témoignent d'une croissance continue et d'un développement important de l'activité.

Elle est spécialisée dans le secteur d'activité de la fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission. (code NAF ou APE – 2815Z).

Les produits fabriqués sont des composants de transmissions mécaniques positives (sans glissement) sur catalogue et sur plan spécifique (pignons, disques, engrenages, chaîne de transmission et manutention, poulies crantées...).

Du fait de son expertise, en 2005, la société LUFRA devient Distributeur exclusif en France de la marque Américaine de Chaînes Silencieuses RAMSEY.

Elle est installée à DIEULEFIT depuis 1970, dans une ancienne usine (1 000 m² d'atelier et 400 m² de bureaux) située quartier Notre Dame de la Calle. Les bâtiments légers et non isolés n'ont pas évolué jusqu'en 1993.

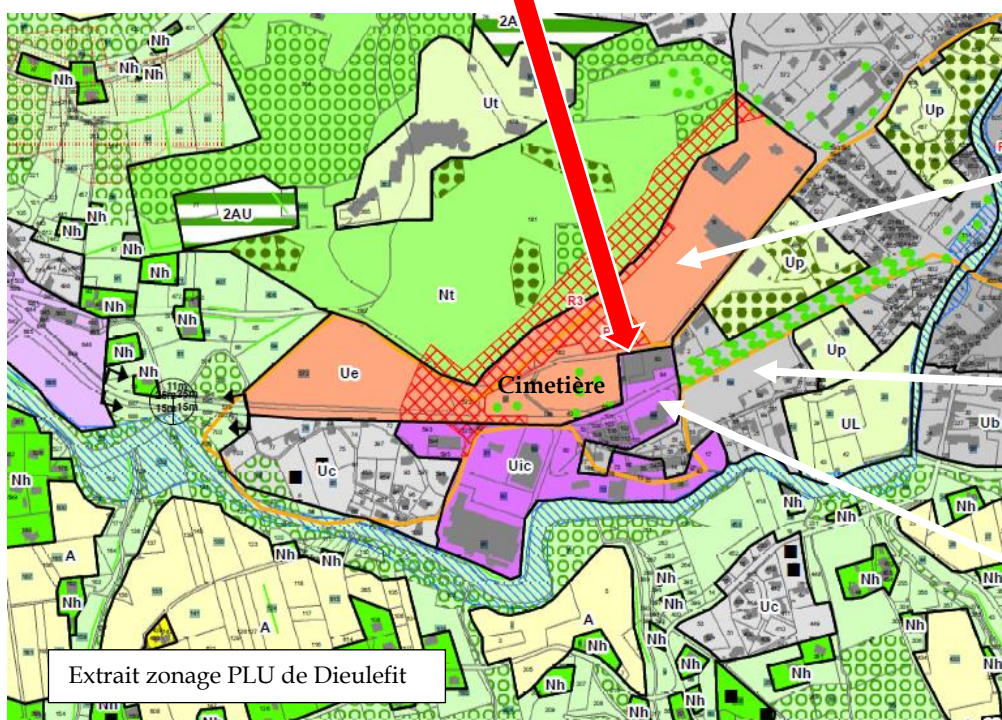
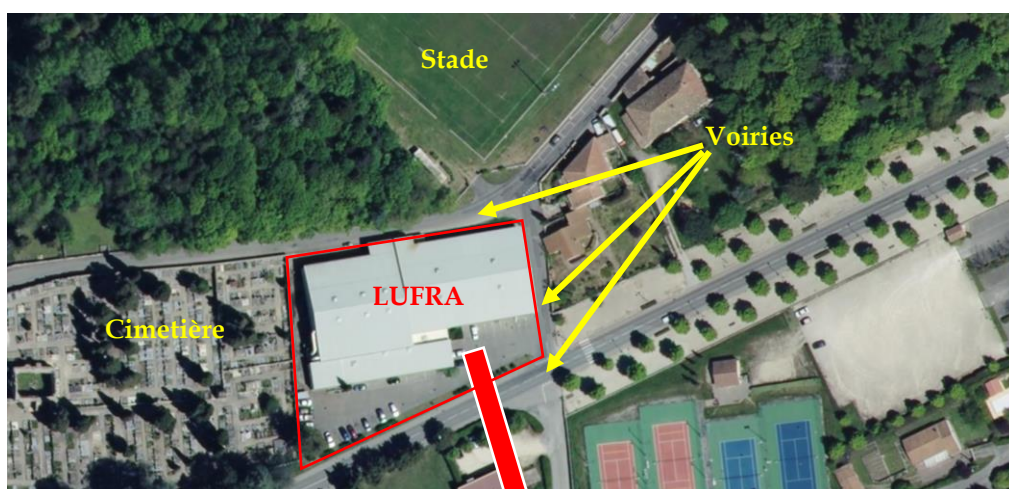
A la suite du rachat de la société LUFRA par BEA INGRANAGGI et au développement de l'activité la surface de l'atelier a été portée à 2 000 m² et celle des bureaux à 500 m². Les parties anciennes ont été reconstruites (sauf la dalle de l'ancien atelier pour des raisons de fonctionnement).

Ses locaux sont aujourd'hui exiguës et archaïques par rapport au développement de la société.

En novembre 2013, la société a ouvert, un magasin de 3 500 m², 50 impasse Denis Papin, ZA de Fontgrave à MONTBOUCHER-SUR-JABRON. Les services commerciaux et administratifs sont délocalisés dans ce lieu qui emploie 16 personnes.

b) Présentation du projet

- Aujourd'hui, l'usine et l'atelier de fabrication de DIEULEFIT ne peuvent plus être étendus et deviennent vétustes.



Zone Ue dédiée aux équipements d'intérêt collectif (Commerce, industrie, artisanat et bureaux interdits)

Zone Ub : zone urbaine multifonctionnelle (industrie, entrepôt interdits)

Zone Ui dédiée aux activités économiques (Uic à dominante commerciale)

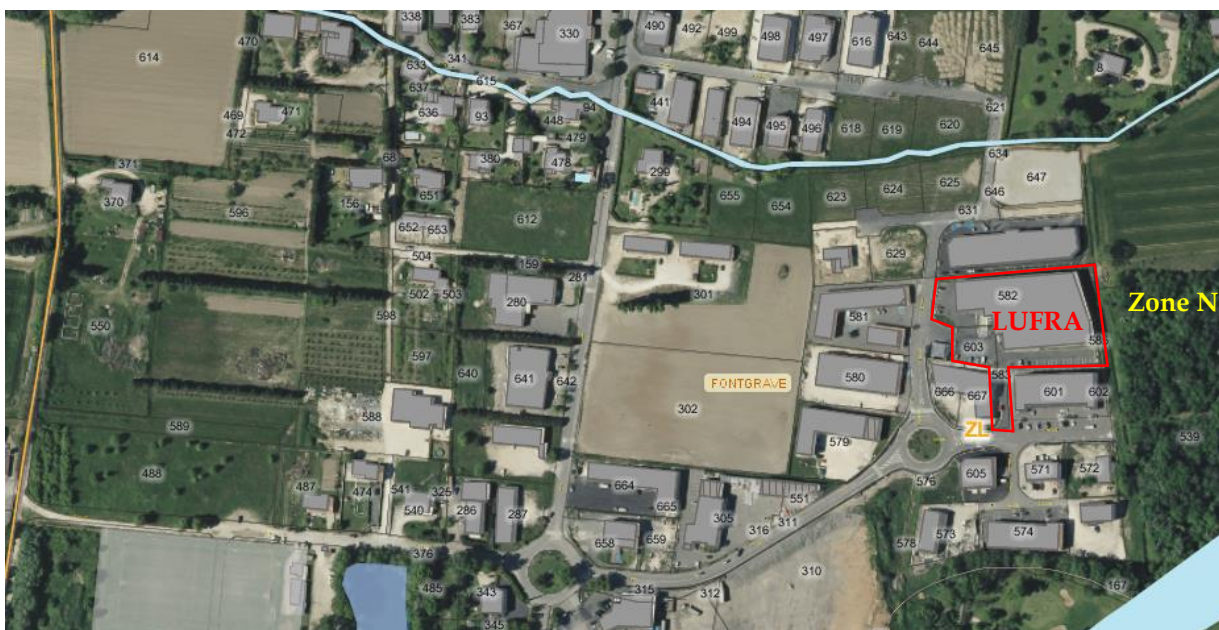
Extrait zonage PLU de Dieulefit



Les locaux de la société LUFRA sont bordés, sur trois côtés, par des voiries. Le quatrième côté est contigu au cimetière. Il est donc impossible d'envisager une extension sur le site.

De plus, si les locaux sont situés en zone Ui du PLU (dédiée aux activités économiques), les terrains non bâtis situés au Nord du tènement sont classés en zone Ue dédiée aux équipements d'intérêt collectif et font l'objet, au PLU, d'un emplacement réservé n° 9 pour la création d'un équipement sportif et socio-culturel.

- Le magasin situé à MONTBOUCHER-SUR-JABRON, malgré ses 3 500m², est devenu trop petit alors que de nouveaux produits sont fabriqués et mis en vente.





Le magasin, situé dans la zone d'activités de Fontgrave, est entouré de parcelles bâties au Nord et au Sud, d'une voie de desserte à l'Ouest et d'une zone naturelle à l'Est. Il ne peut donc s'étendre sur le site actuel.

Dans le cadre de sa chaîne de production la société LUFRA entend séparer la fabrication pure de la transformation de pièces de stock qui doivent être entreposées près du stock et du lieu de vente.

Ainsi, aujourd'hui, en plus de la fabrication, l'atelier de DIEULEFIT transforme, par semaine, environ 3 tonnes des pièces qu'elle achemine ensuite au magasin de MONTBOUCHER SUR JABRON.

Pour toutes ces raisons, la société LUFRA projette donc de regrouper l'ensemble de ses locaux à MONTBOUCHER-SUR-JABRON, en construisant un second magasin, des bureaux ainsi qu'un atelier de fabrication/production, sur la ZA de Fontgrave à proximité du magasin déjà existant.

L'objectif du projet est de :

- rassembler en un même lieu l'ensemble des locaux de la société (siège social, atelier de fabrication/production, magasins),
- augmenter la capacité de production,
- permettre le développement de la société.

Les bâtiments seront envisagés de façon analogues à ceux existants, par le cabinet d'architecture SORHA.

Les locaux seront dotés de quais de déchargement adaptés aux véhicules de livraisons afin de sécuriser et d'accélérer le temps de déchargement.

C – PRESENTATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

La déclaration de projet prise sur le fondement de l'article L. 300-6 du Code de l'urbanisme s'applique indifféremment aux projets publics ou privés. **Sont en effet visés par le code toute action ou opération d'aménagement ainsi que les programmes de construction, qu'ils soient publics ou privés.**

La notion d'action ou d'opération d'aménagement doit être entendue au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme selon lequel :

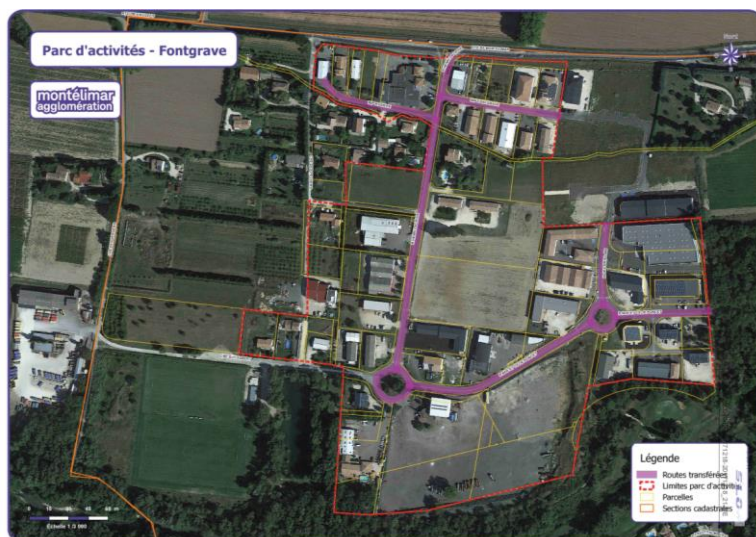
« Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, **d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques**, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels. L'aménagement, au sens du présent livre, désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations. »

a) Plus-value pour les collectivités locales

Conformément à l'article L.5216-5 du Code général des collectivités territoriales, la Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, la compétence en matière de développement économique. A ce titre, elle est compétente notamment pour :

- La création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire,
- La politique locale du commerce et le soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire.

Les compétences de l'agglomération ont évolué en 2017 du fait des transferts liés à la mise en œuvre de la loi NOTRe. Ainsi depuis le 1^{er} janvier 2017, la compétence économique s'est élargie aux Zones d'Activités Économiques, sans distinction d'intérêt communautaire : ce transfert concerne 10 zones d'activité situées sur 7 communes (Montélimar, Montboucher-sur- Jabron, Châteauneuf du Rhône, Saulce sur Rhône, La Laupie, Sauzet, Les Tournettes).



De plus, dans son projet de territoire 2015-2020, la Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION fait de l'accueil des entreprises, de la création d'emplois et du soutien aux projets économiques une priorité. Ainsi son objectif est, dans les parcs d'activités existants, d'encourager les projets économiques, d'accueillir de nouvelles entreprises et de permettre le développement des entreprises déjà implantées.

Le développement d'une entreprise, déjà implantée, sur son territoire, plutôt qu'une délocalisation de la production (en Italie par ex, pays de la maison mère), constitue pour la Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION un enjeu majeur à la fois en termes de dynamisme économique et d'emplois.

En effet, sa politique vise à optimiser l'emploi local et à répondre aux besoins des entreprises du bassin montilien. Elle tend à offrir les meilleures conditions d'accueil aux entreprises qui s'implantent sur son périmètre pour enrayer la progression du chômage et créer du dynamisme économique dans les secteurs industries et marchands.

La commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON a exprimé sa volonté, dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU, de « **Poursuivre le développement économique en lien avec la communauté d'agglomération** » en faisant le choix de développer la zone d'activités tout en contenant les espaces réservés aux activités économiques entre la RD540 et le Jabron dans la continuité de l'existant et en tenant compte du risque inondation lié au Jabron.

Le développement économique se conçoit à l'échelle intercommunale, comme le développement de l'habitat est encadré par le PLH intercommunal.

La commune dispose déjà de la zone artisanale de Fontgrave, réalisée dans le cadre de la ZAC du Jabron. Le périmètre de cette ZAC est aujourd'hui entièrement aménagé et en grande partie occupé.

Les extensions de cette zone pour répondre aux besoins des entrepreneurs sont prévues en continuité immédiate, en tenant compte des risques d'inondation identifiés lors d'une étude réalisée en 1998.

D'une manière générale, la commune s'est appuyée sur une logique urbaine pour réserver les espaces entre RD 540 et Jabron au développement économique actuel et futur. En effet dans cet espace, s'inscrivent déjà la zone d'activités de Fontgrave et un secteur accueillant plusieurs entreprises à l'est, le long de la RD 169. Les terrains vierges du secteur sont pour la plupart en mutation : l'agriculture n'est présente qu'à l'état résiduel, le plus souvent les terrains sont en friche (dont certaines en état d'embroussaillage avancé).

Ces caractéristiques expliquent le choix communal de contenir les activités dans cette zone en mutation. Compte tenu de la taille importante de cet espace, il n'a pas été classé entièrement en zone constructible au PLU. Il était prévu de l'aménager au fil du temps, en fonction de la demande des entreprises et en prenant en compte le projet d'aménagement de la RD 540. »

b) Plus-value pour la société

Le projet de regrouper l'ensemble des locaux à MONTBOUCHER-SUR-JABRON, présente de nombreux avantages pour la société LUFRA.

En plus de la fabrication, l'atelier de DIEULEFIT transforme plus de 3 tonnes par semaine de pièces. Cette production doit ensuite être acheminée vers le magasin de MONTBOUCHER-SUR-JABRON.

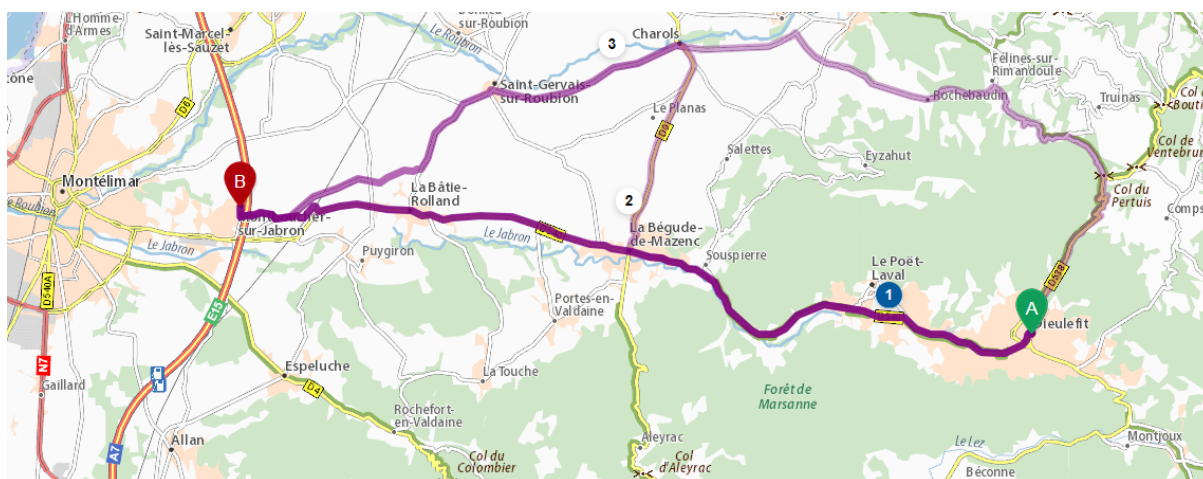
Or, les pièces transformées ne peuvent pas être expédiées directement de DIEULEFIT pour des problèmes de couverture de transport (horaires / accès poids lourds compliqué avec le passage dans le centre bourg de La Bégude de Mazenc notamment, gabarit des voies pas toujours adapté à Dieulefit) et pour des contraintes de regroupement avec d'autres éléments non transformés du magasin.

De plus, une famille d'articles est encore stockée sur DIEULEFIT aujourd'hui. Cette famille d'articles est actuellement en développement positif grâce au site internet marchand. La société s'est engagée à des expéditions de commande internet le jour même jusqu'à 17h30.

Or, ces produits ne peuvent plus être acheminés sur MONTBOUCHER-SUR-JABRON après 16h00.

En effet, après 16h, la commune de Dieulefit n'est plus desservie par les transports express et de messagerie pour les expéditions de produits.

Cette situation conduit actuellement la société à effectuer trois liaisons aller-retour par jour sur la RD540 en dehors des éventuelles livraisons directes faites sur DIEULEFIT.



Traversée de La Bégude de Mazenc





Le rapprochement des deux sites va donc permettre :

- Une cohérence et une amélioration du fonctionnement global de la société avec la réunion sur un même site de toute la chaîne de fabrication/stockage/vente/gestion administrative et comptable.
- une diminution des contraintes et coûts de transport et une optimisation de la flexibilité de l'outil de travail vis à vis du site internet marchand,
- la sécurisation des déplacements à la fois pour la société mais aussi pour tous les usagers de la RD540 et des habitants des communes traversées.

En effet, cumuler une unité d'action, de lieu et de temps permet une excellente productivité et une meilleure compétitivité.

c) Plus-value pour les employés

En termes d'emplois, l'effectif actuel de la société est de 43 personnes (42 CDI et 1 CDD). Elle prévoit à terme la création d'une dizaine d'emplois supplémentaires. La majorité des salariés vient de MONTELMAR et ses environs.

Sur les 25 salariés qui travaillent sur DIEULEFIT :

- 11 habitent sur Dieulefit et ses environs,
- 13 habitent sur Montélimar et ses environs,
- 1 vient de Valence.

Les 18 employés qui travaillent sur le site de MONTBOUCHER-SUR-JABRON habitent dans ses environs.

Ainsi c'est 25 emplois supplémentaires qui viendront s'implanter sur la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON, et donc sur le territoire de l'Agglomération, augmentés, à moyen terme de 10 emplois supplémentaires.

C'est autant de personnes voire de familles qui constitueront des chalands pour l'économie locale et des utilisateurs des services mis à la disposition du public.

MONTELMAR, ville centre de l'Agglomération et deuxième ville de la Drôme, bénéficie d'un très bon dynamisme démographique et économique et soutient de nombreux projets de constructions de logements neufs.

Il y est donc plus facile de s'y loger et d'y trouver des compétences industrielles qu'à DIEULEFIT, plus tournée vers le tourisme.

d) Plus-value en termes de sécurité, déplacement et d'environnement

Le secteur le plus spécifique de l'économie locale reste celui des transports et de l'entreposage, fort de 2 800 postes. Il est ainsi deux fois plus représenté que dans la zone de référence. Son développement est à l'origine du cinquième pôle logistique de la vallée du Rhône. Situé non loin du sud de Valence déjà spécialisé dans ce type d'activité, il s'étend jusqu'à Pierrelatte. Quelques établissements importants se déploient : Chalavan et Duc, Amazon.fr Logistique, CLM Logistic, Mazet, Wurth.

Actuellement, l'implantation du bâtiment de la société LUFRA à DIEULEFIT n'est plus en adéquation avec les moyens de transport nécessaires pour l'activité :

- l'accès pour les camions de plus de 12 tonnes à Dieulefit est très compliqué car non prévu à cet effet (carrefours et voiries peu sécurisés ou mal adaptés, circulation difficile dans les centres bourg des communes traversées).
- La couverture de transport est problématique. Compte tenu de sa localisation et de la faiblesse de l'activité industrielle, DIEULEFIT connaît un déficit des transports notamment en ce qui concerne les livraisons pour les entreprises : pas de ligne régulière, livraison spécifique, horaires mal adaptés ...

En plus de la fabrication, l'atelier de DIEULEFIT transforme plus de 3 tonnes par semaine de pièces. Cette production doit ensuite être acheminée vers le magasin de MONTBOUCHER-SUR-JABRON.

Cette situation conduit actuellement la société à effectuer trois liaisons aller-retour par jour sur la RD540 en dehors des éventuelles livraisons directes faites sur DIEULEFIT.

Le site de MONTBOUCHER-SUR-JABRON est, quant à lui, bien desservi d'un point de vue viaire : la commune est traversée par un axe routier national : l'autoroute A7. Les échangeurs les plus proches sont Montélimar Nord (à 15 km) et Montélimar Sud (à 15 km).

De plus, elle est au centre d'un réseau dense de routes départementales et notamment la RD 540, classée voie à grande circulation et faisant l'objet d'un important projet départemental de d'aménagement.

Le site est également proche de MONTELMAR où sont implantés la majorité des sous-traitants et fournisseurs de la société LUFRA (Ets SIBILLE, Ets LOUDET, Drôme Ardèche Acier, LPI, Hydrosystem, Rexel ...) ainsi que de nombreux clients (agriculteurs, filière bois, TOP SEMENCE...).

Descriptif de la RD 540 actuelle

La route départementale (RD) 540 est un axe important du réseau routier du département de la Drôme, qui relie MONTELMAR à DIEULEFIT. Elle est classée en 2ème catégorie (n°2C15) dans le cadre du Schéma d'Orientation des Déplacements Routiers (SODeR) mis à jour en 2013. Cet axe est également classé route à grande circulation (RGC) entre Montélimar et La Bégude-de-Mazenc dans le décret n°2010-578 du 31 mai 2010.

Son tracé, orienté Est - Ouest, suit peu ou prou celui du Jabron, à partir de DIEULEFIT et dessert successivement LE POËT-LAVAL, LA BEGUDE-DE-MAZENC, LA BATIE-ROLLAND, PUYGIRON, MONTBOUCHER-SUR-JABRON en convergeant vers le centre de MONTELMAR.

De DIEULEFIT à MONTBOUCHER-SUR-JABRON, la RD 540, s'inscrit dans un paysage ouvert de plaine agricole et présente de grands alignements droits. Cependant, elle traverse les villages de LA BÉGUDE DE MAZENC et de LA BATIE ROLLAND où le bâti occupe une frange continue de part et d'autre de la voie.

Plusieurs sections ont déjà fait l'objet d'un réaménagement sur place de type qualitatif s'appuyant essentiellement sur un élargissement de la plateforme routière. Cependant les critères de sécurité et de confort d'utilisation pour les usagers ne sont pas toujours remplis.

Entre MONTELMAR et MONTBOUCHER-SUR-JABRON, la plate-forme routière à 2 voies de circulation de la RD 540 présente des caractéristiques géométriques insuffisantes et offre, au regard du trafic, un niveau de confort insuffisant pour les différents usagers. En outre, la présence de fossés profonds sur l'ensemble du linéaire, l'état de la chaussée, en présence de nombreux accès riverains ou débouchés de voies communales, rendent cet axe dangereux.

Le trafic actuel

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la période 2000-2015 varie entre 9 200 et 10 200 véhicules par jour. Il s'agit d'un trafic relativement constant qui connaît depuis 2010 une augmentation régulière, de l'ordre de 0,7 % en moyenne. La part des poids lourds dans ce trafic est éminemment variable. Elle est de 3,27 % pour l'année 2015.

Côté ouest, la RD 540 **se raccorde au Boulevard des Présidents**, voie désormais départementale de contournement sud-est de l'agglomération montilienne. Cet axe supporte un trafic supérieur à 10 000 véh/jour.

Les perspectives d'évolution du trafic

Les perspectives d'évolution du trafic concernent essentiellement l'habitat dans les communes proches de l'agglomération montilienne.

Cependant, des perspectives importantes de développement existent sur l'Est de Montélimar, avec en particulier la réalisation envisagée de deux infrastructures majeures :

- **La gare TGV d'Allan** au sud-est, à proximité de l'échangeur de l'A7 de Montélimar-Sud, qui concernent également les RD 56, 126 et 169 ;

- **Le contournement Est de Montélimar** dont le raccordement au Sud est prévu sur la RD 540 entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron. A ce jour, seule la section entre la RN 7 en entrée Nord de Montélimar et le centre hospitalier général de Montélimar a été réalisée et inaugurée fin 2013.

La section du contournement entre l'hôpital (RD 6) et la RD 540 est programmée à long terme. Le raccordement de ce contournement à la RD 540 est prévu au niveau du chemin de Ruty.

Le trafic routier supporté par le Boulevard des Présidents risque également de fortement augmenter dans les années à venir avec la poursuite de l'aménagement de la ZAC Maubec qui devrait à terme accueillir quelque 2 000 logements.

Le projet de réaménagement de la RD 540 porté par le Conseil Départemental de la Drôme

Au vu de l'état des lieux, du niveau de l'accidentologie mais surtout de l'importance du trafic sur cette section, l'aménagement de la RD 540 entre MONTELMAR et MONTBOUCHER-SUR-JABRON figure parmi les aménagements sur place les plus prioritaires à réaliser sur le réseau des routes départementales de la Drôme.

Le Conseil Départemental porte donc un projet de réaménagement de cet axe routier. Un dossier préalable à la déclaration d'utilité publique et un dossier parcellaire ont été soumis à enquête publique conjointe du 30 juin au 31 juillet 2017.

Par arrêté n°26-2018-05-31-003 du 31 mai 2018, le Préfet de la Drôme a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de la route départementale 540 entre les communes de MONTELMAR et de MONTBOUCHER-SUR-JABRON, pour le compte du Conseil Départemental de la Drôme.

L'aménagement envisagé concerne le tronçon se développant du PR 3+920 au PR 6+120, entre MONTELMAR et MONTBOUCHER-SUR-JABRON. Ce tronçon de 2,2 km s'étend du carrefour avec le boulevard des Présidents côté Ouest (commune de MONTELMAR) au carrefour du Béal côté Est (commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON).

Dans un double objectif d'optimisation financière et de prise en compte du développement durable, les services départementaux ont retenu les principes d'aménagement suivants :

- Première phase :

- aménagement d'un profil de route à 2 x 1 voie de circulation, adapté à la classe de trafic relevé et correspondant aux nouvelles orientations du SODeR mis à jour en 2013.

- création de bandes multifonctionnelles de largeur 1,50 m de part et d'autre des voies circulables.

- mise en place d'un dispositif de séparation des voies, matérialisé par un terre-plein central. Ce dispositif sera destiné à empêcher les dépassements (et à éviter ainsi les chocs frontaux) et les manœuvres de tourne-à-gauche dangereuses.

- aménagement de deux carrefours giratoires : l'un dit « de Ruty » permettant le retournement des véhicules et rétablissant les communications avec le chemin des Vergers et le chemin de Ruty ; l'autre dit « du Béal », permettant également le retournement des véhicules et rétablissant les communications avec la rue Saint-Martin et les voies de desserte de la zone artisanale de MONTBOUCHER-SUR-JABRON.

- repositionnement stratégique et réaménagement des arrêts de bus.

Ces dispositions conduisent à retenir une largeur d'emprise du projet de 17,50 m en section courante.

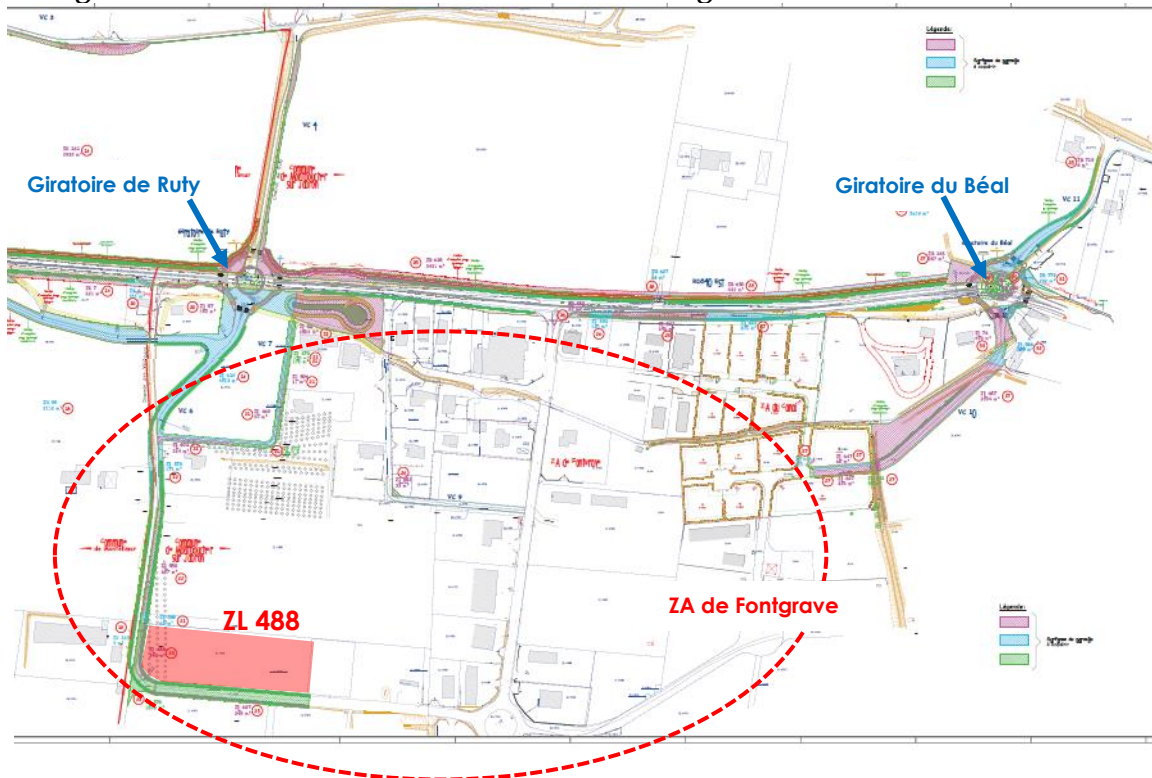
- A terme et après achèvement du contournement sud-est de MONTELMAR :

- aménagement d'un profil de route à 2 voies + 1 voie de circulation, avec créneau de dépassement alternativement dans les deux sens ouest-est et est-ouest.
La largeur d'emprise du projet sera alors portée à 21 m en section courante.

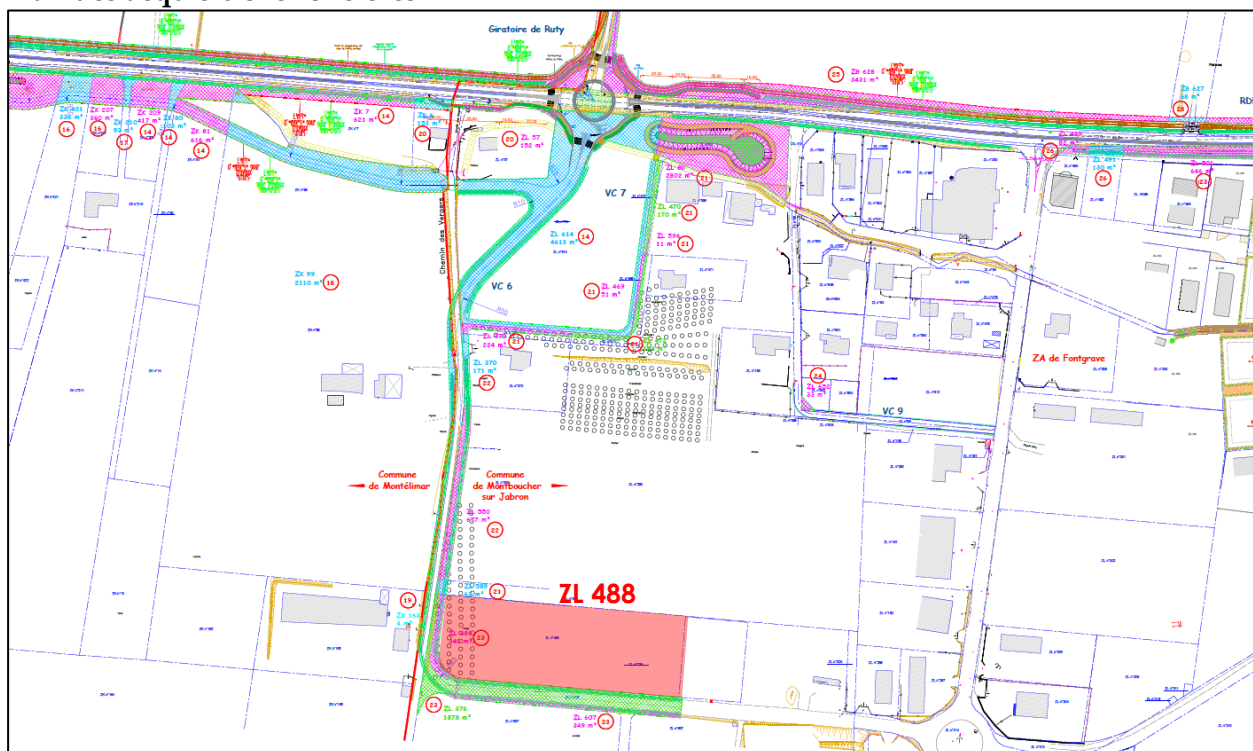
Les objectifs de l'aménagement sont :

- Améliorer la sécurité et le confort pour les usagers sur la RD et sur les voies secondaires, suppression des mouvements de tourne à gauche sur la RD 540
- Assurer la fluidité du trafic en entrée Est de Montélimar,
- S'inscrire durablement et permettre éventuellement le bouclage avec le futur projet de contournement Nord-Est de Montélimar.

Plan général des travaux au droit de la zone de Fontgrave



Plan des acquisitions foncières



Non seulement le projet d'aménagement de la RD 540 facilitera la circulation routière mais permettra également de mieux desservir le terrain d'implantation du projet de la société LUFRA. La création du giratoire de Rutty et d'une voie sur l'emplacement réservé n°4 sécuriseront les flux routiers et amélioreront l'accessibilité au site.

Du point de vue de l'environnement, les transports ont de nombreuses conséquences environnementales et sanitaires. Ils contribuent à la consommation de ressources et d'espace, à la fragmentation des espaces naturels, aux émissions sonores, aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre... En France, ils sont responsables de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre et de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote.

Le mode de transport routier prédomine. En France, la route représente 87% du transport intérieur de passagers (en voyageurs-km) et 83% du transport de marchandises (en tonnes-km). Et ce dernier ne cesse d'augmenter.

Il pèse fortement dans le bilan global des émissions des substances impliquées dans la pollution atmosphérique. Les émissions de polluants des transports sont d'autant plus nocives pour la santé que les rejets se produisent surtout en milieu urbain, à proximité des populations. Les particules, notamment les plus fines, sont un indicateur pertinent pour les risques sanitaires du fait de leur nocivité. C'est aussi le cas des émissions d'oxydes d'azote (NOx) parce qu'elles sont fortement corrélées aux émissions de nanoparticules provenant des pots d'échappement.

En octobre 2013, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé la pollution de l'air extérieur et les particules de l'air extérieur comme cancérigènes certains pour l'homme. Les polluants atmosphériques, et en particulier les particules, représentent un enjeu sanitaire majeur. En France, il est estimé que l'exposition aux particules fines PM 2,5 réduit l'espérance de vie de 8,2 mois. Selon l'OMS, la pollution par les particules PM10 est à l'origine de 6 % des décès prématurés en France en

moyenne, dont la moitié est attribuée aux émissions du trafic routier. Les dernières données scientifiques renforcent encore le lien entre la pollution de l'air extérieur et des pathologies respiratoires et cardiovasculaires et mettent en évidence des effets sur la reproduction, le développement fœtal ou neurologique.

Le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃) s'avèrent également toxiques pour l'homme et ont des effets néfastes sur les écosystèmes. Les coûts de santé (décès prématurés, bronchites chroniques...) de la pollution représentent chaque année entre 20 et 30 milliards d'euros (Md €) en France. L'Europe a fixé des valeurs limites admissibles dans l'air ambiant pour les particules PM 10 et PM 2,5 ainsi que pour le NO₂. Au 1^{er} janvier 2014, la Commission européenne a poursuivi la France pour non-respect des valeurs limites de PM 10 et non-mise en place de plan d'action dans 11 zones. Elle pourrait continuer pour non-respect des limites de concentration de NO₂ dans 24 zones. De même, la France ne respecte pas le plafond pour le dioxyde d'azote (NO_x) depuis 2010, fixé par la directive européenne NEC (National Emissions Ceilings) sur les polluants.

Outre la pollution atmosphérique, les dommages sur l'environnement causés par les transports routiers, et notamment celui des poids-lourds, concernent également les atteintes au milieu physique et aquatique ainsi que le bruit :

- production, transformation et utilisation des ressources énergétiques et émissions atmosphériques associées : acidification des sols et des végétaux (pluies acides), diminution de la couche d'ozone ou encore problèmes liés au réchauffement climatique (effet de serre),
- modification du milieu aquatique aussi bien des eaux de surface que des eaux souterraines : modification des écoulements et ruissellement des eaux, pollution des eaux qui lessivent les surfaces asphaltées pour s'infiltrer dans le milieu naturel,
- les transports sont également fortement responsables des nuisances sonores. En France, 10 millions de personnes seraient exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dBA en façade, dont 3 millions à des niveaux supérieurs à 70. Le bruit est essentiellement dû au trafic routier.

Ainsi, le projet d'implantation de tous les locaux sur un même site permettra à la société LUFRA de diminuer les flux routiers induits par son activité et par là même son incidence sur l'environnement :

- diminution des flux routier de l'ensemble du personnel,
- diminution des flux routier "interne" (de site à site) en moyenne 3 poids-lourds/jour,
- diminution des flux routier externe : en moyenne 2 poids-lourds et 4 petits-porteurs livrent l'atelier chaque jour en empruntant la RD540,
- sécurisation des flux par l'adaptation des quais aux moyens de transport et passage sur des axes routiers de gabarit et de conception adaptés aux poids-lourds.

Le projet répond donc aux principes de développement durable, minimise l'effet négatif sur l'environnement et la santé (limitation des émissions d'effet de gaz) ainsi que sur la consommation d'énergie (diminution de la consommation de carburants) en maximisant la sécurité.

III - L'INCOMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME / LE DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

L'objectif est de mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet d'implantation de l'ensemble des locaux de la société LUFRA sur la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON, projet d'intérêt général.

A - LE PLU DE LA COMMUNE DE MONTBOUCHER-SUR-JABRON

La commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON dispose d'un PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 15 novembre 2011.

Ce PLU a fait l'objet de trois modifications simplifiées en date du 13 novembre 2012, 4 avril 2013 et 20 septembre 2016 ainsi que d'une mise à jour en date du 28 janvier 2016 (ERIDAN).

B - LES POINTS INCOMPATIBLES AVEC LE PROJET

Le projet et la mise en compatibilité ne remettent pas en cause les orientations du PADD du PLU de la commune puisqu'il prévoit de « Poursuivre le développement économique en lien avec la communauté d'agglomération :

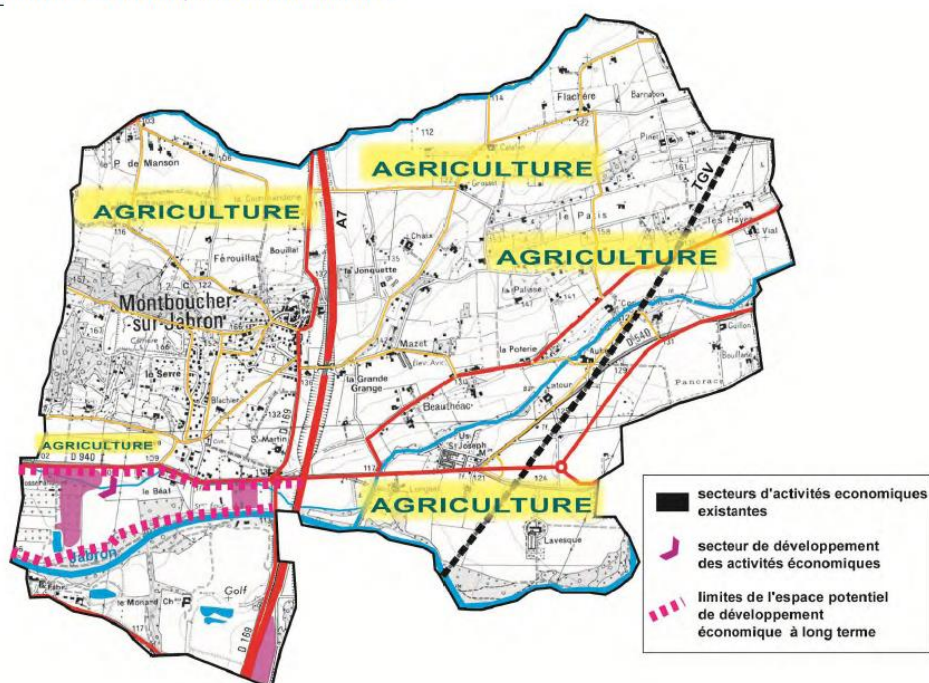
- développer la zone artisanale en tenant compte du risque inondation lié au Jabron ;
- contenir les espaces réservés aux activités économiques entre la RD540 et le Jabron dans la continuité de l'existant ;

Extrait du PADD du PLU de Montboucher-sur-Jabron

14/12/11

Plan Local d'Urbanisme - MONTBOUCHER SUR JABRON - P.A.D.O.

Schéma illustratif – ACTIVITES ECONOMIQUES & AGRICULTURE



La mise en compatibilité a pour objet d'adapter la zone inondable aux nouvelles études hydrauliques réalisées en 2015 et de pouvoir classer en zone constructible (UJ) la partie de la parcelle ZL 488 actuellement classée en zone naturelle (Ns).

En effet, depuis 2015, la Direction Départementale des Territoires de la Drôme conduit une étude hydraulique sur les cours d'eau principaux du bassin versant Roubion-Jabron. La société HYDRETUDES, en charge de la réalisation de cette étude, a livré les premiers résultats début 2018.

L'étude réalisée sur MONTBOUCHER-SUR-JABRON, a porté sur les cours d'eau Jabron, Vermenon et Manson.

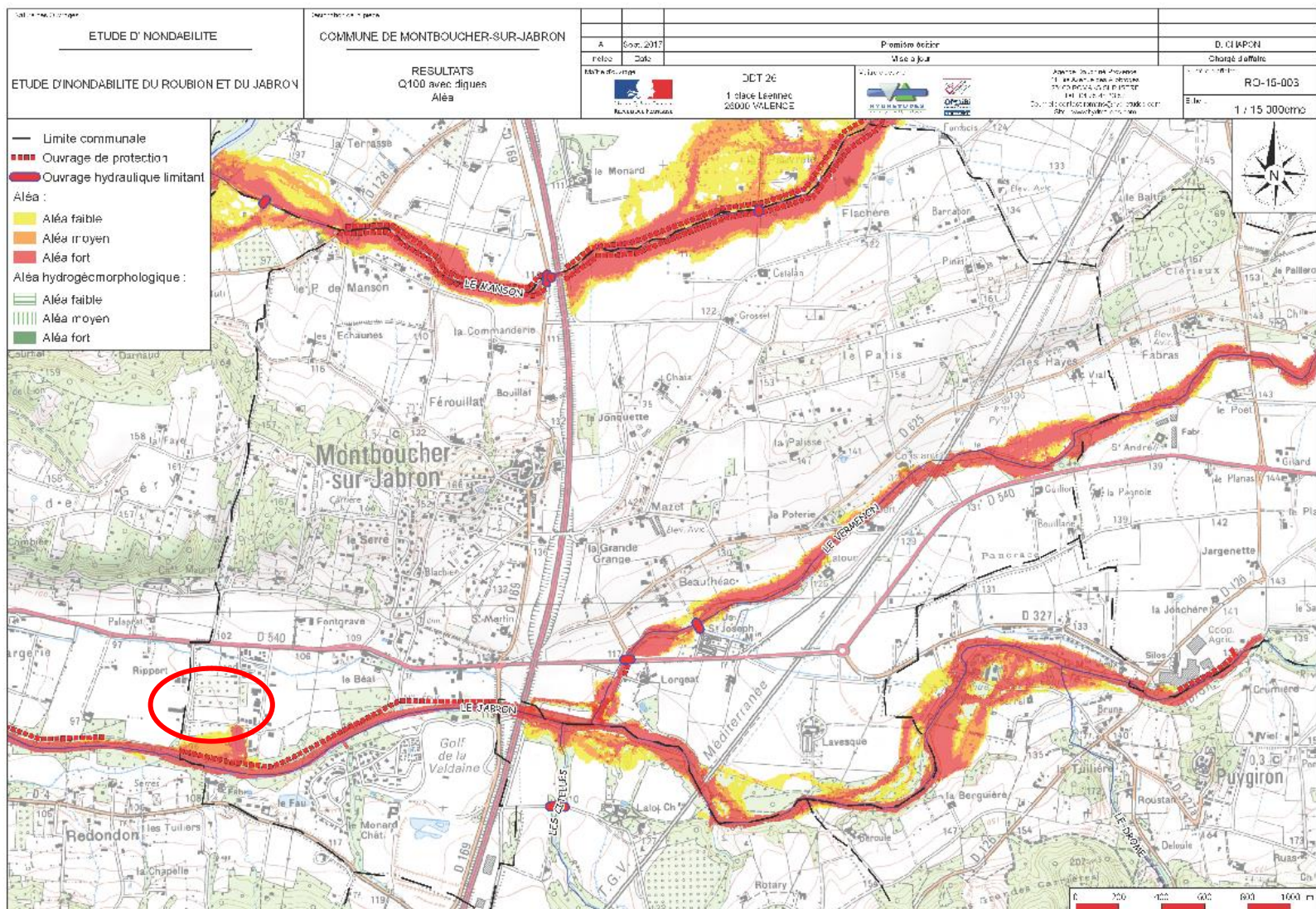
Le risque inondation a été analysé avec modélisation hydraulique SANS et AVEC effacement de digue. Plusieurs occurrences de crues ont été testées : Q30, Q100 et Q1000.

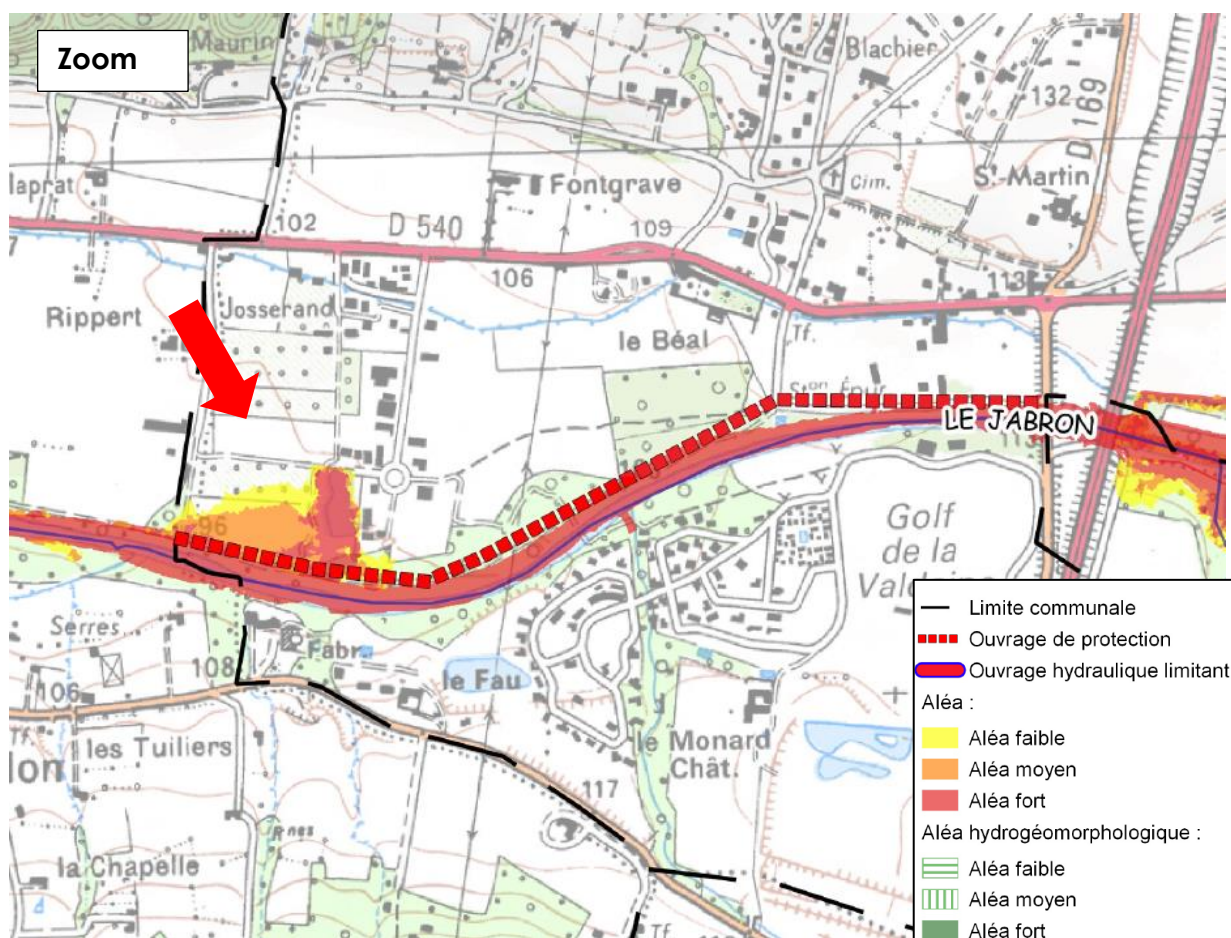
Les crues des cours d'eau sur la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON, sont des crues de type méditerranéen causées par l'apparition de cellule d pluie convective intense sur le bassin versant. Le temps de réponse du Jabron est de 8 à 9h pour atteindre le pic de crue d'une pluie touchant l'ensemble du bassin versant.

Le Jabron est marqué par la présence de deux seuils et un lit contraint en rive droite par la présence d'une digue au niveau de la Z.A. de Fontgrave. Le lit n'est pas très large (35 à 45 m) par rapport au tronçon à l'amont de la confluence avec le Vermenon sur la commune mais la profondeur y est plus importante. La capacité du lit est donc importante et les possibilités de débordements sont donc faibles. Les seuls débordements se situent au niveau des terrains de foot de la ZA de Fontgrave.

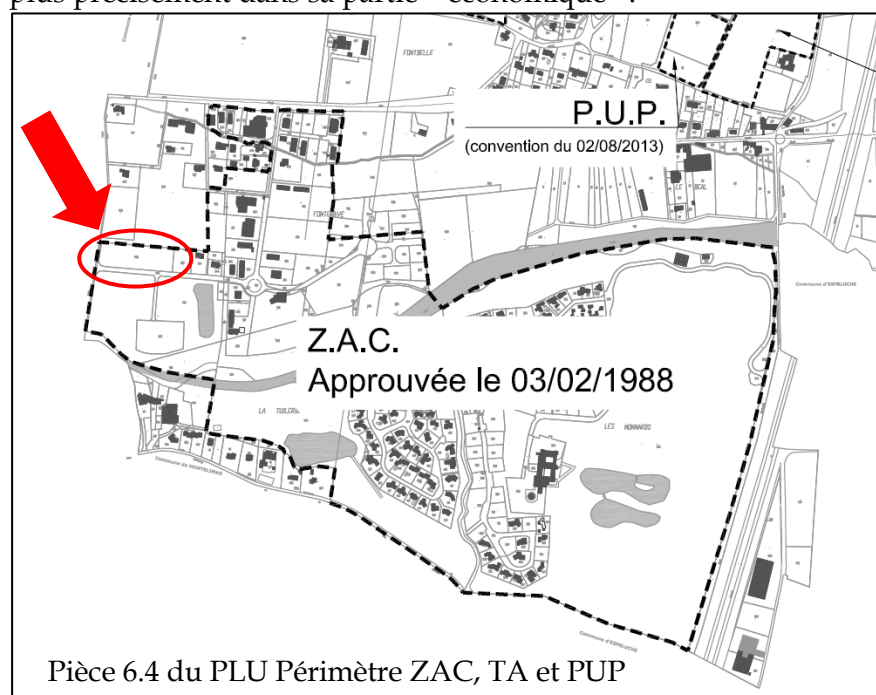
Sur le Jabron, le secteur fait apparaître peu de stockage alluvial et une certaine tendance à l'incision. L'incidence du transport solide sur les écoulements est donc faible.

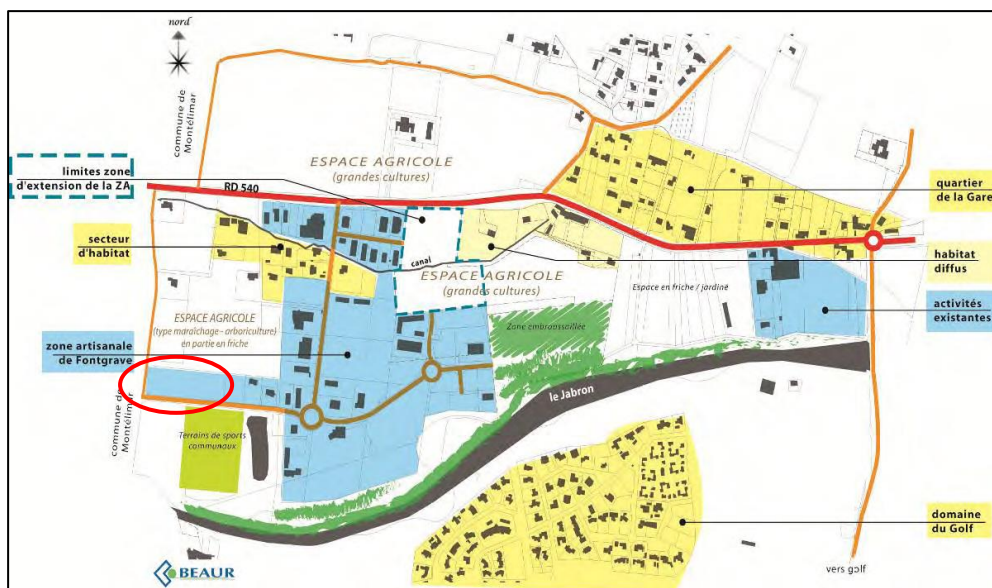
La nouvelle carte d'aléas réalisée par le cabinet HYDRETUDES fait apparaître une diminution de la zone inondable sur la ZA de Fontgrave libérant ainsi la parcelle ZL 488 du risque inondation.



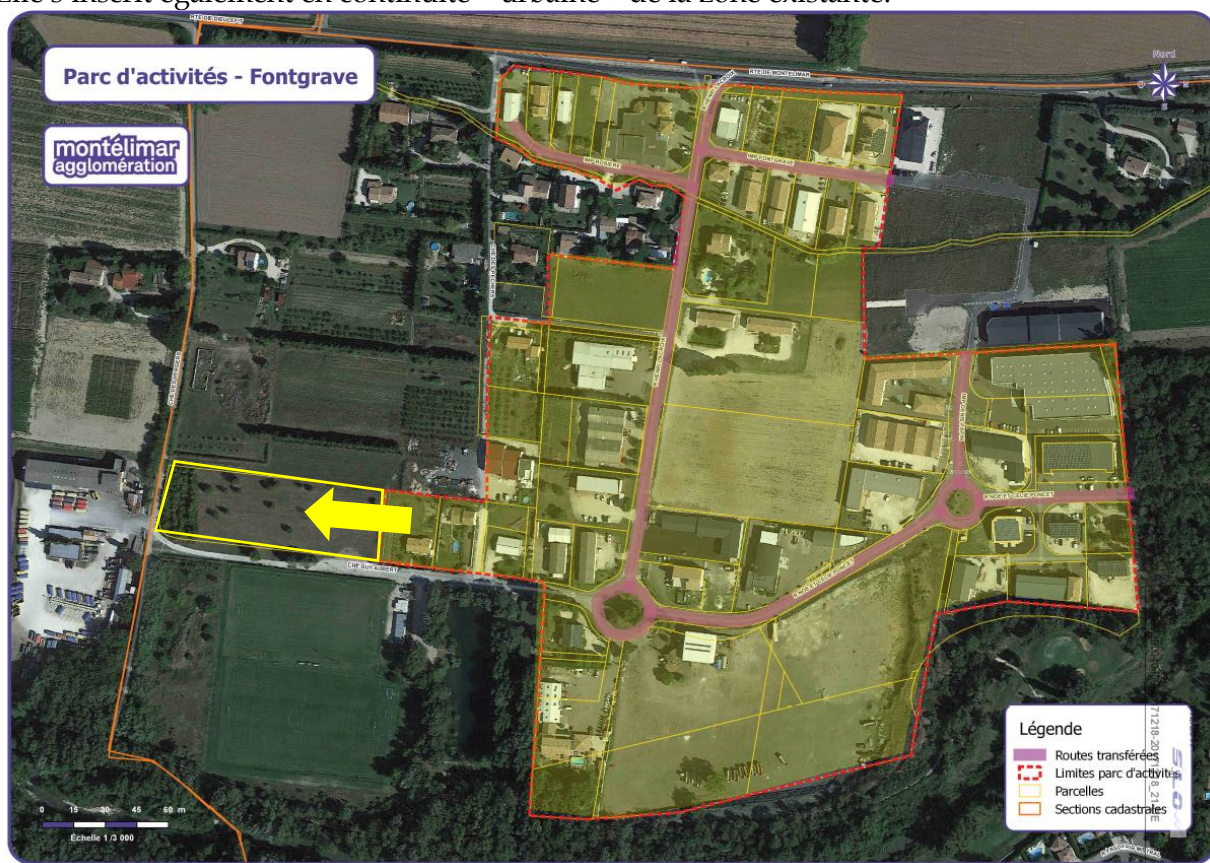


La vocation finale de la parcelle est bien de recevoir des activités économiques puisque dès l'approbation de la ZAC du Jabron, le 3 février 1988, elle était incluse dans son périmètre. Et plus précisément dans sa partie « économique ».





Elle s'inscrit également en continuité « urbaine » de la zone existante.



Les seuls points d'incompatibilité

Le projet se situe sur la parcelle, cadastrée ZL 488 classée, au PLU en vigueur de la commune :

- En zone inondable : ce classement s'explique par le risque inondation du Jabron identifié dans le cadre d'une étude réalisée en 1998.
- Pour 70% en zone Ns : il s'agit d'une zone naturelle à vocation de sports et loisirs, qui s'explique également par le caractère inondable du site.

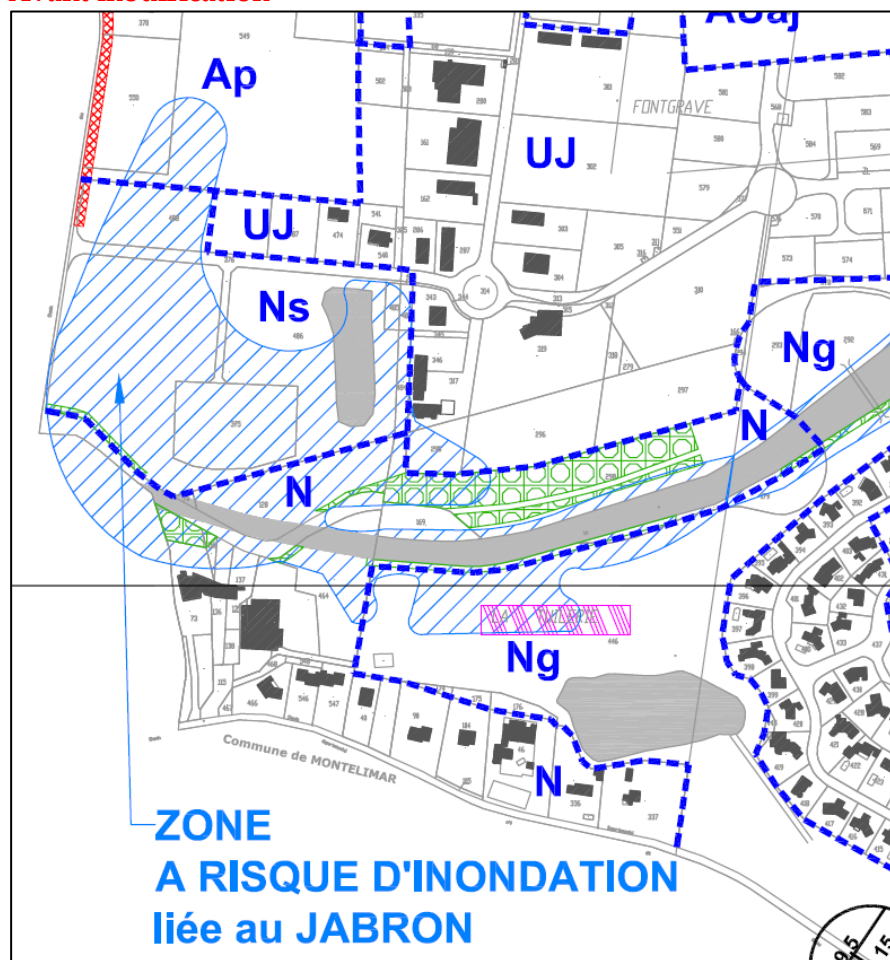
C - LES POINTS MODIFIES DANS LE PLU POUR LE METTRE EN COMPATIBILITE AVEC LE PROJET

Les incidences du projet sur les éléments du PLU consistent en :

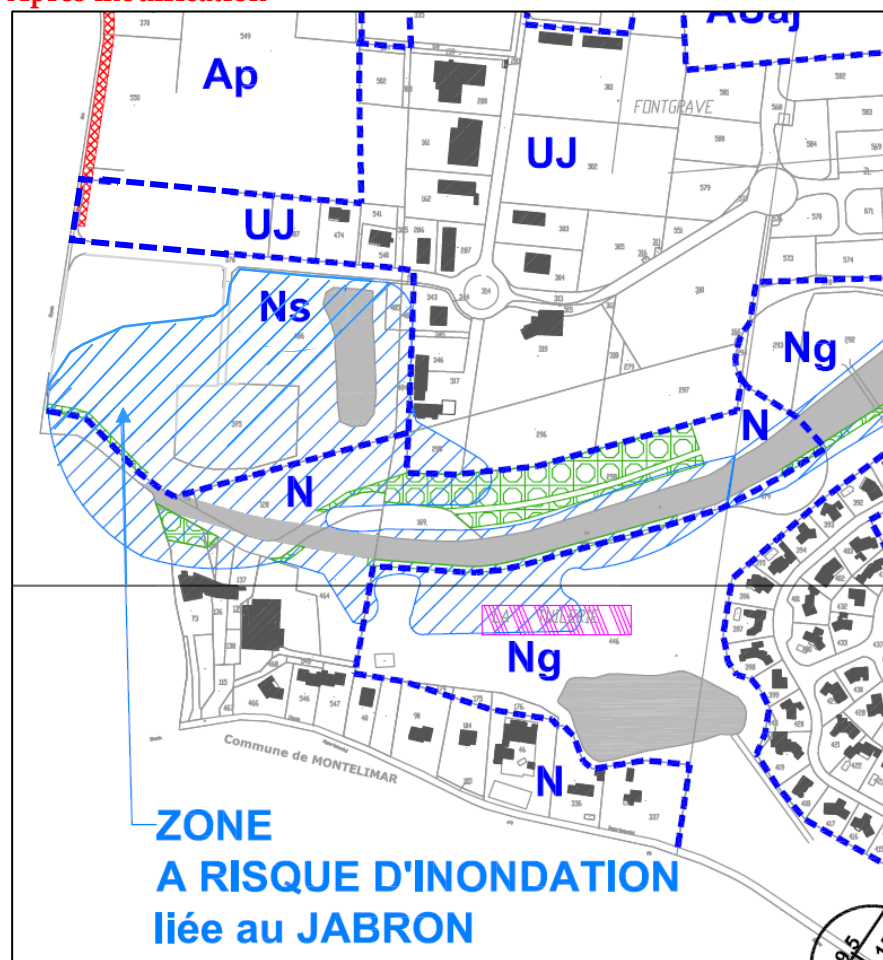
- Le classement en zone urbaine (UJ) de la partie de la parcelle ZL 488 actuellement classée en zone Ns
- La diminution de la zone inondable.

Le plan de zonage doit donc être modifié.

Avant modification



Après modification



IV - LES JUSTIFICATIONS

A - LES JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA PROCEDURE

La Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION a analysé le projet porté par la société LUFRA, avec le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON.

Sur la base de cet examen, il s'avère que certaines dispositions du PLU ne sont pas compatibles avec le projet envisagé.

Elle a donc décidé de lancer la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON afin de faire évoluer le contenu du PLU et permettre la réalisation du projet envisagé.

1) Le cadre législatif

Lorsque les dispositions d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) ne permettent pas la réalisation d'un projet public ou privé de travaux ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération projetée.

Si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, **le projet nécessite au préalable une procédure de Déclaration de Projet.**

L'article L.300-6 (Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006) dispose que l'Etat et ses établissements publics, **les collectivités territoriales** et leurs groupements ainsi que les établissements publics d'aménagement créés en application de l'article L. 321-1 **peuvent, après enquête publique** effectuée dans les conditions définies aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, **se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement** au sens du présent livre. Les articles L. 122-15 et L. 123-16 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département, une région ou un établissement public d'aménagement a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

L'ordonnance du 23 septembre 2015 et le décret du 28 décembre 2015 ont procédé à la recodification, à droit constant, du livre 1er du Code de l'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité est désormais règlementée aux articles L. 153-54 à L. 153-59 du Code de l'urbanisme.

Elle prévoit que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU font l'objet d'un **examen conjoint** par les Personnes Publiques Associées - visées aux articles L.132-7 et L.132-9 du Code de l'urbanisme - avant l'ouverture de l'enquête publique.

À l'issue de cet examen conjoint, est dressé un procès-verbal.

Le dossier de mise en compatibilité doit également faire l'objet de consultation :

- Au titre de l'article R.153-6 du Code de l'urbanisme et de l'article L.112-3 du Code rural, auprès de la chambre d'agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière lorsqu'il prévoit une réduction des espaces agricoles ou forestiers.

- Auprès de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lorsque la mise en compatibilité a pour conséquence une réduction des espaces naturels, agricoles ou forestiers doit être soumise, pour avis, à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)

ainsi que 'une demande de dérogation auprès du Préfet au titre de l'article L.142-5 du Code de l'urbanisme, la commune n'étant pas couverte par un Schéma de Cohérence Territorial (SCOT). La dérogation peut être donnée après avis de la CDPENAF et qu'à la condition que l'urbanisation envisagée ne nuise pas à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ou à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, ne conduise pas à une consommation excessive de l'espace, ne génère pas d'impact excessif sur les flux de déplacements et ne nuise pas à une répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services.

Le dossier fait également l'objet d'un examen au cas par cas auprès de l'Autorité Environnementale.

Le projet est soumis à enquête publique par le Président de EPCI compétent, conformément à l'article L.153- 55 du Code de l'urbanisme. L'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sera soumis au Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération MONTELMAR AGGLOMERATION.

Les nouvelles dispositions seront ensuite intégrées dans le dossier de PLU reconstitué.

2) L'adaptation du choix de la procédure

La procédure de mise en compatibilité du PLU de MONTBOUCHER-SUR-JABRON doit permettre la réalisation des différents éléments du projet de la société LUFRA :

Elle est motivée par :

- *Le classement en zone UJ*
- *La diminution de la zone inondable*

La procédure de déclaration de projet est adaptée aux changements apportés dans la mesure où :

- cette procédure ne comprend qu'un seul objet. Ce projet relève de l'intérêt général, comme démontré ci-avant,
- le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU concernant 2 points :
 - * la réduction de la protection édictée en raison du risque inondation, ce qui est possible au regard de la nouvelle étude hydraulique menée depuis 2015 par les services de l'Etat,
 - * le classement d'une zone N en zone U constructible.

3) Les pièces modifiées

- Le rapport de présentation (additif)
- Le Plan de Zonage

B – LES JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX

Aux termes de l'article L.151-1, al 2 du Code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme est compatible avec les documents énumérés à l'article L.131-4 : le schéma de cohérence territoriale (SCoT), le schéma de mise en valeur de la mer, le plan de déplacements urbains (PDU), le programme local de l'habitat et les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodrômes.

1) Le schéma de cohérence territoriale

Le territoire n'est pas couvert par un SCoT, il obéit donc au principe de constructibilité limitée. Une demande de dérogation sera déposée auprès de Monsieur le Préfet au titre de l'article L.142-5 du Code de l'urbanisme.

2) Le schéma de mise en valeur de la mer

Le territoire n'est pas couvert par un schéma de mise en valeur de la mer.

3) Le plan de déplacements urbains

Le territoire n'est pas couvert par un PDU.

4) Le programme local de l'habitat

La densité des logements et la limite des zones urbaines (à vocation d'habitat) initialement prévues au PLU ne sont pas modifiées et restent donc compatibles avec le Programme Local de l'Habitat.

5) Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodrômes

Le territoire n'est soumis à aucune disposition relative aux zones de bruit des aérodrômes.

V - LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2) a réformé les dispositions législatives du Code de l'urbanisme relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Le décret du 11 août 2016 et l'ordonnance du 2 août 2016 en ont précisé les modalités d'application.

Le Code de l'urbanisme précise les documents d'urbanisme et les procédures liées à ces documents pour lesquels une évaluation environnementale est systématiquement nécessaire (site Natura 2000) ou décidée selon une procédure de «cas par cas» (articles R.104-8 à 10 du Code de l'urbanisme).

En l'espèce, la commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON n'étant pas concernée par la présence d'un site NATURA 2000, l'autorité environnementale (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) est saisie d'une demande au cas par cas.

Il convient d'analyser les incidences notables, directes ou indirectes sur l'environnement, de la mise en compatibilité du PLU, au regard des facteurs suivants :

- La population et la santé humaine / élément du milieu humain
- La biodiversité, les espèces et habitats protégés, les milieux naturels et agricoles, la faune et la flore
- Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat et l'utilisation des ressources naturelles
- Les biens matériels, le patrimoine culturel, naturel (y compris les aspects architecturaux et archéologiques) et le paysage
- L'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets

La mise en compatibilité du PLU de MONTBOUCHER-SUR-JABRON porte principalement sur des modifications qui ont peu ou pas d'incidence sur l'environnement :

Les incidences du projet sur les éléments du PLU consistent en :

- Le classement en zone urbaine (UJ) de la partie de la parcelle ZL 488 actuellement classée en zone Ns
- La diminution de la zone inondable.

La modification du zonage n'aura que peu d'incidence sur l'environnement étant donné que la parcelle est déjà incluse dans le périmètre de la ZAC du Jabron, approuvée le 3 février 1988 et plus précisément dans sa partie économique. Il s'inscrit en continuité immédiate de la zone urbaine à vocation économique existante (UJ) en cohérence avec l'aménagement du secteur.

La diminution de la zone inondable s'explique par la nouvelle étude menée par les services de l'Etat qui a conduit à l'élaboration d'une nouvelle carte d'aléa faisant apparaître une diminution de la zone inondable sur la ZA de Fontgrave libérant ainsi la parcelle ZL 488 du risque inondation.

Bien au contraire, le projet porté par la société LUFRA aura un impact positif sur l'environnement par la diminution du trafic routier induit par son activité, comme vu ci-avant.

Enfin, la présente mise en compatibilité ne remet pas en cause les orientations du PADD qui s'articulent autour de plusieurs orientations :

- Organiser une réponse adaptée aux besoins en habitat générés par la dynamique du bassin de vie, dans un souci de mixité sociale,
- Poursuivre le développement économique en lien avec la communauté d'agglomération,
- Maintenir et préserver l'outil de travail agricole,
- Améliorer le fonctionnement et la qualité de vie dans la commune,
- Préserver et mettre en valeur les espaces identitaires de la commune

La présente procédure ne remet pas en cause la protection des ressources, du patrimoine urbain et architectural ni le maintien de la biodiversité et des continuités écologiques ou la valorisation des grands paysages. Elle renforce au contraire la maîtrise de l'extension urbaine et la lutte contre la consommation d'espaces.