



# Plan Local d'Urbanisme

Commune de  
**CHARMES  
SUR  
L'HERBASSE**  
(26260)

*Prescription : 5 mars 2013*

*Arrêt : 20 décembre 2016*

*Approbation : 13 février 2018*

## 1b. Annexe au Rapport de Présentation Etude Loi Barnier



10 rue Condorcet - 26100 Romans-sur Isère  
Tél : 04 75 72 42 00 - Fax : 04 75 72 48 61  
Courriel : [contact@beaur.fr](mailto:contact@beaur.fr) - Site : [www.beaur.fr](http://www.beaur.fr)

5.13.136

Fév.  
2018



LOI BARNIER

CHARMES - SUR -  
L'HERBASSE  
Secteur  
Cabaret - Neuf



## ➤ Etude d'aménagement

en vue de l'intégration au PLU de la  
commune de Charmes-sur-l'Herbasse  
de dispositions permettant de déroger  
aux reculs imposés par l'article  
L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme



**BEAUR**  
10 rue Condorcet - 26100 Romans-sur Isère  
Tél : 04 75 72 42 00 - Fax : 04 75 72 48 61  
Courriel : [contact@beaur.fr](mailto:contact@beaur.fr) - Site : [www.beaur.fr](http://www.beaur.fr)

513.136

Janvier  
**2018**

# SOMMAIRE

<b>1. LE CONTEXTE.....</b>	<b>1</b>
• Le contexte légal .....	1
• Les motivations du projet d'extension de la zone d'activités de Cabaret-Neuf .....	2
• La situation géographique .....	2
• Les contraintes réglementaires .....	3
<b>2. ETAT DES LIEUX .....</b>	<b>4</b>
• Un secteur en pleine évolution.....	4
• Le contexte viaire .....	5
• Le contexte bâti.....	5
• Le contexte paysager .....	7
• La gestion des Eaux Pluviales .....	8
• Les perceptions extérieures sur le terrain .....	8
• Les perceptions intérieures depuis le terrain du futur quartier .....	11
<b>3. LES ENJEUX PAYSAGERS ET URBAINS.....</b>	<b>13</b>
• Déterminer les nouvelles marges de recul par rapport à la Route Départementale RD538	13
• Eviter la banalisation du paysage .....	13
• Permettre des activités dans ce carrefour stratégique .....	13
• Assurer une desserte sûre et aisée de la nouvelle Zone d'Activité.....	13
<b>4. LE PROJET URBAIN.....</b>	<b>14</b>
• La desserte du site .....	14
• Les marges de recul par rapport aux Routes Départementales .....	16
• Espaces communs et aménagements paysagés.....	18
• Formes urbaines et typologie de construction .....	18
• Cohérence du projet urbain.....	19
<b>5. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES.....</b>	<b>21</b>
• Plan de zonage .....	21
• OAP .....	22
• Règlement.....	22
• Rapport de Présentation .....	23

# 1. LE CONTEXTE

## Le contexte légal

L'ancien article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme issu de la loi Barnier (article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement) a été recodifié à droit constant par l'ordonnance du 23 septembre 2015 aux articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme.

En application de cette loi, les espaces non urbanisés sont inconstructibles 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(\*). (art. L.111-6 du C.U.)

Cependant, « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 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.* » Extrait art. L.111-8 du code de l'urbanisme.

L'objectif de cette loi est donc d'inciter les collectivités à engager une réflexion préalable et globale sur la qualité de l'urbanisation aux abords de ces voiries classées à grandes circulation.

Cette réflexion a pour objet de définir les conditions d'ouverture à l'urbanisation des espaces riverains des voies en proposant un « Projet Urbain » qui doit être justifié et motivé au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité urbaine, architecturale et paysagère.

Ce « Projet d'Aménagement » est alors traduit en règles architecturales, paysagères et d'urbanisme, transcrites dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Sur le territoire de CHARMES-SUR-L'HERBASSE, cette règle s'applique à la RD538, voie classée à grande circulation.

A l'entrée nord-est de la commune de CHARMES-SUR-L'HERBASSE, la zone inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de la Route Départementale concerne une grande partie du terrain pressenti pour l'extension de la zone d'activités de Cabaret-Neuf.

**L'objet du présent dossier est de proposer des règles pour l'extension de la Zone d'Activités de Cabaret-Neuf qui soient justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Ces règles permettront de réduire, au droit de ce quartier, le recul de 75 mètres qui s'applique aujourd'hui.**

---

(\*) Exceptions : constructions ou installations nécessaires aux infrastructures routières,  
Services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,  
Bâtiments d'exploitation agricole,  
Réseaux d'intérêt public.

## ❖ Les motivations du projet d'extension de la zone d'activités de Cabaret-Neuf

La présente étude est réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLU de CHARMES-SUR-L'HERBASSE.

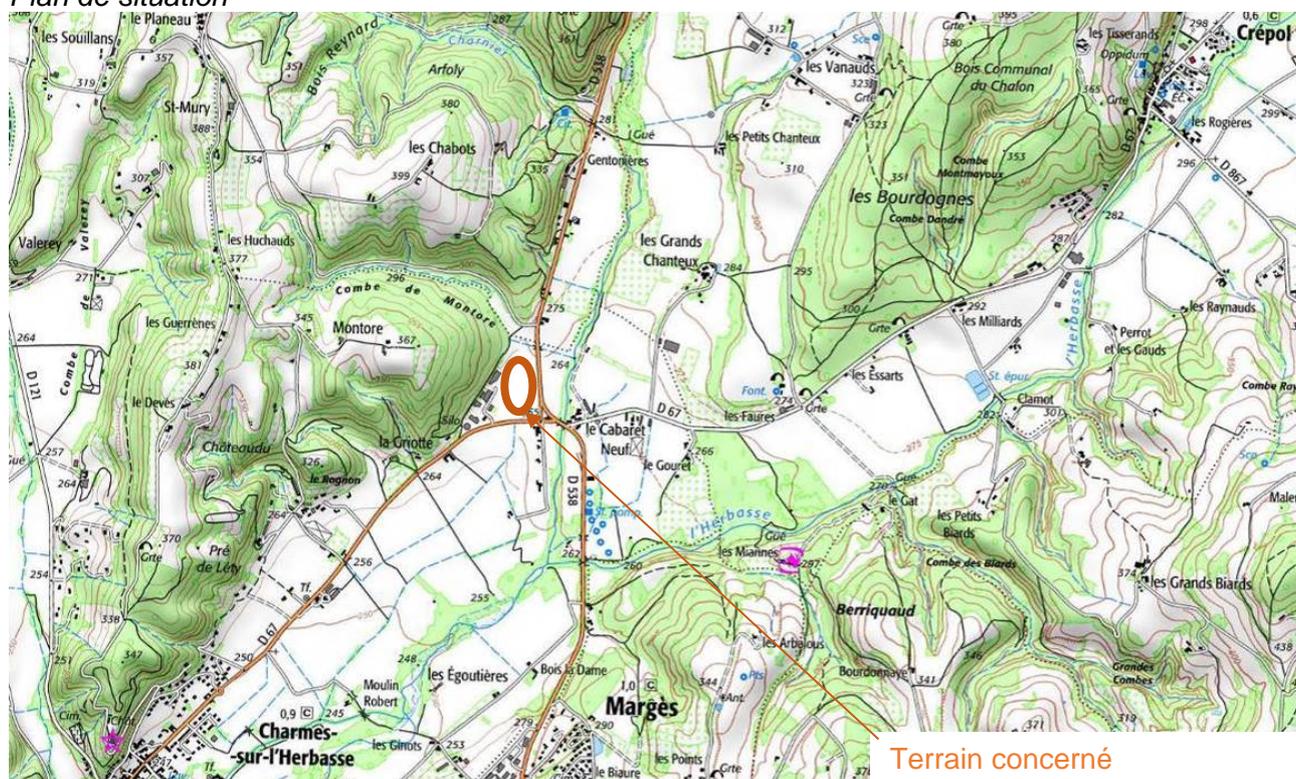
La municipalité souhaite développer, sur une surface réduite de 1 ha, la Zone d'Activité existante classée en zone Ui située dans un secteur stratégique à l'entrée de la commune, dans un carrefour routier majeur entre la RD67 et la RD538 récemment réaménagé et valorisé.

En effet, la Zone d'Activité existante classée en zone Ui ne dispose plus de potentiel disponible et la commune, qui ne compte aucun commerce en centre village, souhaite pouvoir offrir des possibilités de développement économique en utilisant cette opportunité de vitrine en bordure de la RD538, comme pour les 2 commerces existants au sud-est du carrefour.

Ce projet fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation qui tient compte de l'ensemble des réflexions urbaine, paysagère et architecturale de la présente étude.

## ❖ La situation géographique

### Plan de situation



Le secteur étudié se situe à un carrefour d'échanges important entre les communes de CHARMES-SUR-L'HERBASSE, CREPOL et MARGES, dans la vallée agricole de l'Herbasse.

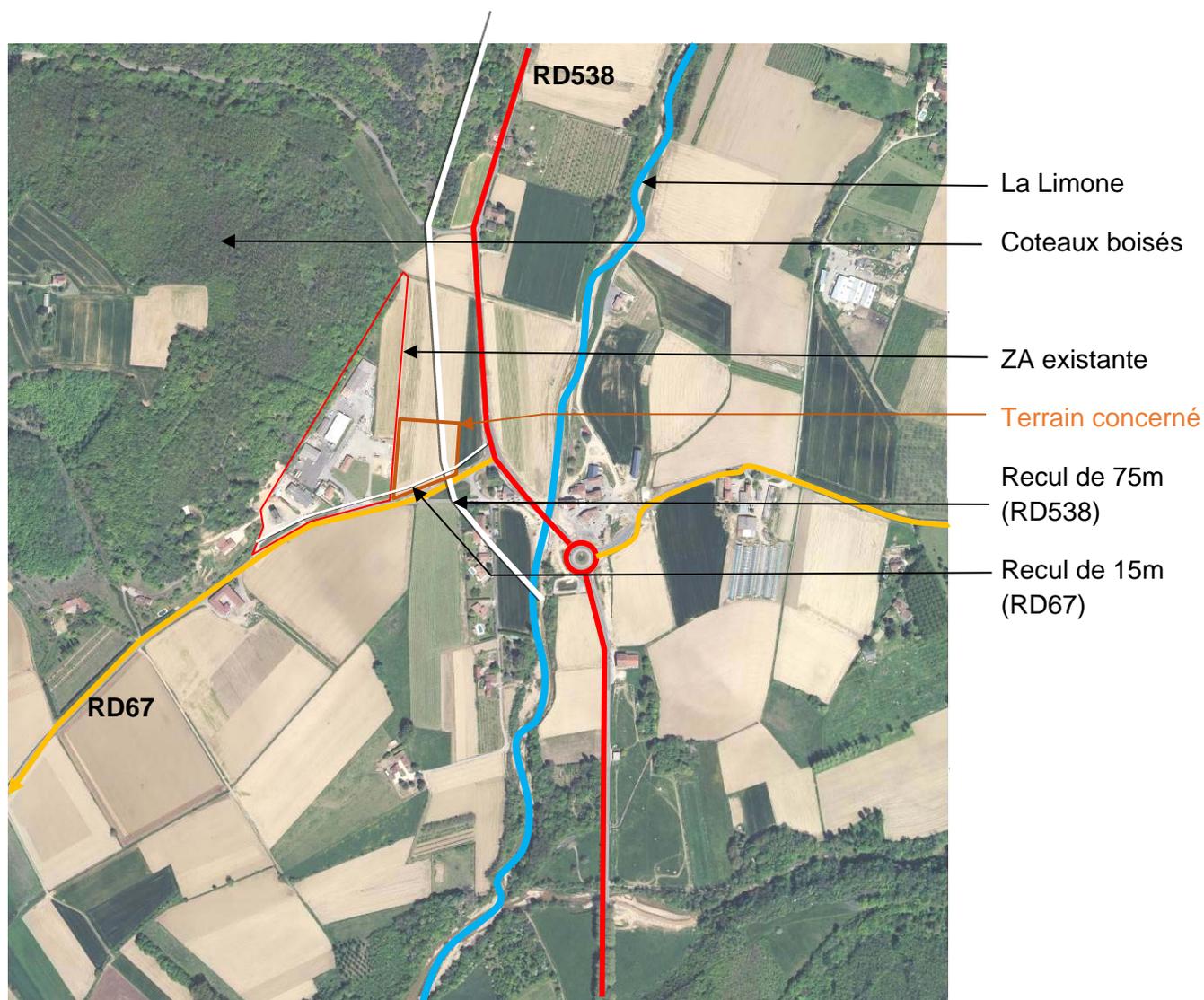
Il est bordé :

- A l'est, par la RD538 (voie classée à grande circulation) et par une parcelle agricole qui confère au secteur un recul paysager par rapport à la RD538.
- A l'ouest, par un coteau boisé, un chemin communal et la Zone d'Activité existante aménagée au pied du coteau
- Au sud, par la RD67
- Au nord, par des terrains agricoles puis un ruisseau qui se rejette dans la Limone

Le secteur destiné à l'extension de la ZA actuelle s'étend sur une surface de 10 000m<sup>2</sup>.

Il est actuellement occupé des cultures agricoles.

Quasiment plat, il est en légère pente du nord-est vers le sud-ouest.



### Les contraintes réglementaires

Actuellement, la commune est soumise au Règlement National d'Urbanisme.

La présente étude fait partie de l'élaboration du PLU de CHARMES-SUR-L'HERBASSE. Il classe le secteur en zone AUai.

Le secteur n'est pas soumis aux risques d'inondation.

Il existe une marge de recul par rapport à la RD67. Elle est de 25m pour les bâtiments d'habitation et de 15m pour les autres bâtiments.

## 2. ETAT DES LIEUX

### ◆ Un secteur en pleine évolution

Le secteur objet de l'étude constitue la partie sud d'une parcelle agricole qui se réduit au fur et à mesure de l'aménagement du secteur.

La parcelle agricole en lanière qui le sépare de la RD538 a elle aussi connu une réduction récente au sud.

2000



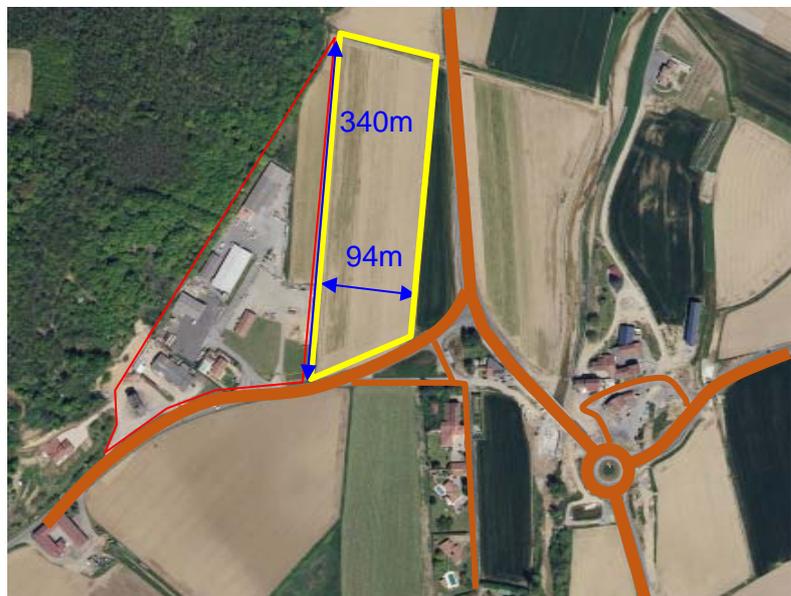
2008

1<sup>ère</sup> extension de la Zone d'Activité



2016-2017

2<sup>ème</sup> extension de la Zone d'Activité  
(Permis de Construire déposé)  
Remaniement du carrefour



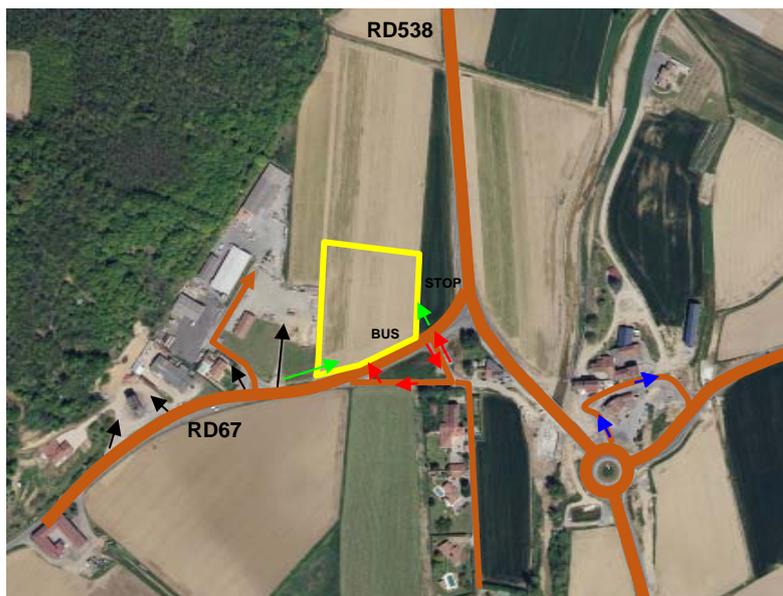
## ◆ Le contexte viaire

Le récent remaniement du carrefour de Cabaret-Neuf a occasionné de nombreuses modifications dans le quartier :

- Les maisons individuelles situées au sud du terrain objet de l'étude sont desservies par une nouvelle voie qui dessert aussi un espace de collecte des déchets. Cet espace bénéficie d'une sortie sur la RD67.
- Les commerces de l'est de Cabaret-Neuf sont dégagés des flux de la RD67, desservis par une voie à sens unique et assortis de places de stationnement

Au carrefour entre la RD538 et la partie ouest de la RD67 situé à l'angle sud-est du terrain, la circulation est régulée par un STOP. La Zone d'Activité existante est desservie par la RD67. Elle comporte une voirie interne en impasse.

- Aux alentours, 4 propriétés sont directement branchées sur la RD67.
  - 2 accès aux parcelles agricoles existent aussi depuis la RD67.
- Un arrêt de bus est aménagé en bordure sud du terrain.



## ◆ Le contexte bâti

La Zone d'Activité existante comporte des hangars, des zones de stockage, mais aussi du logement. Ses clôtures sont caractérisées par une grande disparité : grillage, murs béton et/ou haie. Ses espaces communs viennent d'être réaménagés.



Le secteur rural de Cabaret-Neuf est aussi marqué par la présence de bâtiments massifs en R+1 et R+2 : fermes, hangars agricoles, commerces..., et de maisons individuelles en RdC.



## Le contexte paysager

Le paysage du secteur est un paysage ouvert de plaine agricole, limité par les coteaux boisés, ponctué par des bosquets d'arbres accompagnant les quelques fermes et par les ripisylves de la Limone et de l'Herbasse. Les travaux récents aux abords de la Limone ont comporté des plantations d'arbres sur sa rive droite afin de reconstituer la ripisylve.

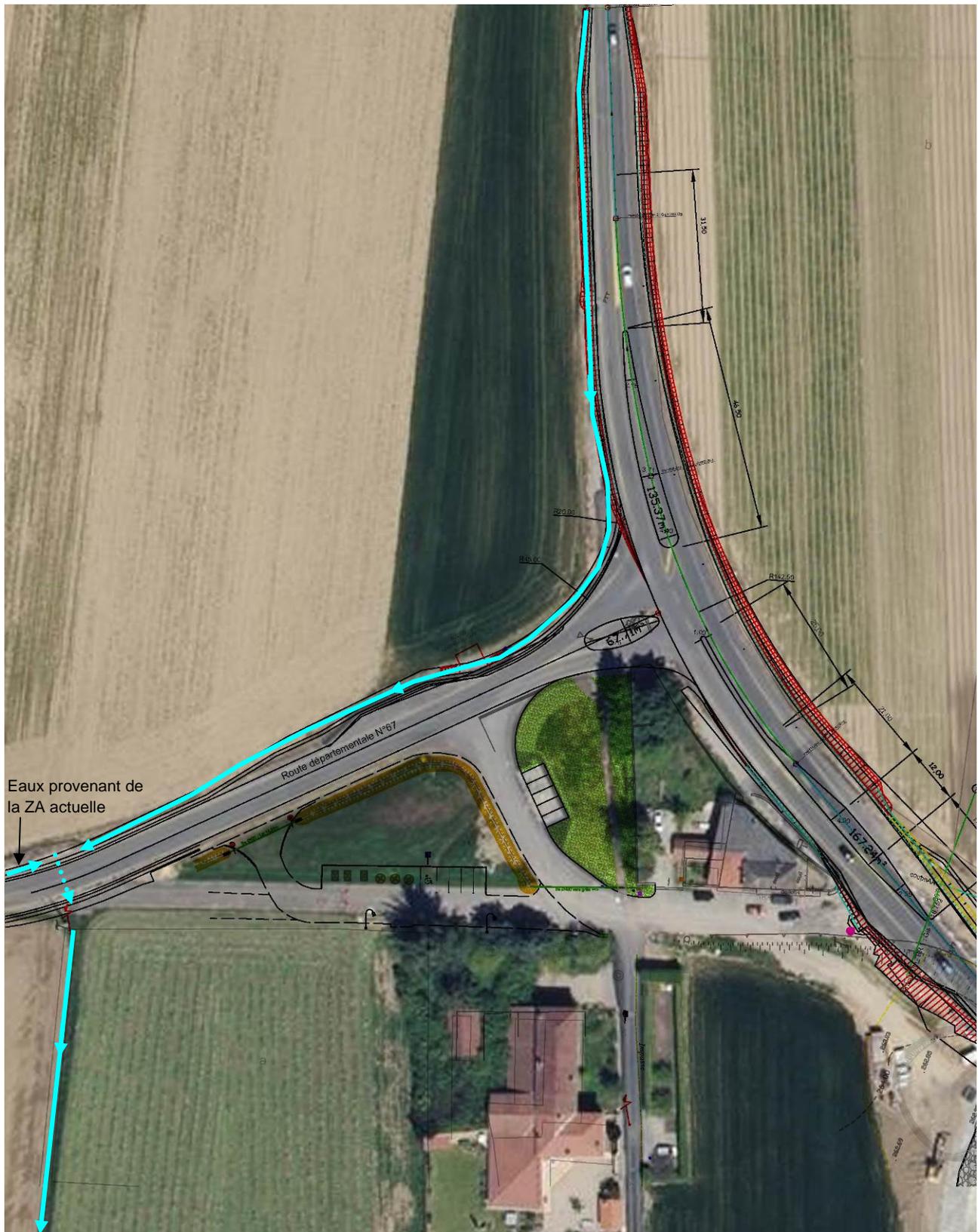
La parcelle agricole située entre le secteur objet de l'étude et la RD538, non impactée par l'opération, conserve sa vocation agricole, et donc sa fonction paysagère.



## La gestion des Eaux Pluviales

Une partie des Eaux Pluviales de la voirie de la Zone d'Activité actuelle s'écoule dans un fossé en bordure sud de la ZA avant de traverser la chaussée dans un réseau pour se déverser dans un canal existant.

En bordure est et sud du terrain objet de l'étude, un fossé récolte les eaux pluviales des Routes Départementales pour les évacuer par ce même canal au sud de la RD67.



## Les perceptions extérieures sur le terrain

Le terrain objet de l'étude dispose globalement d'une bonne visibilité depuis les voies de communication.

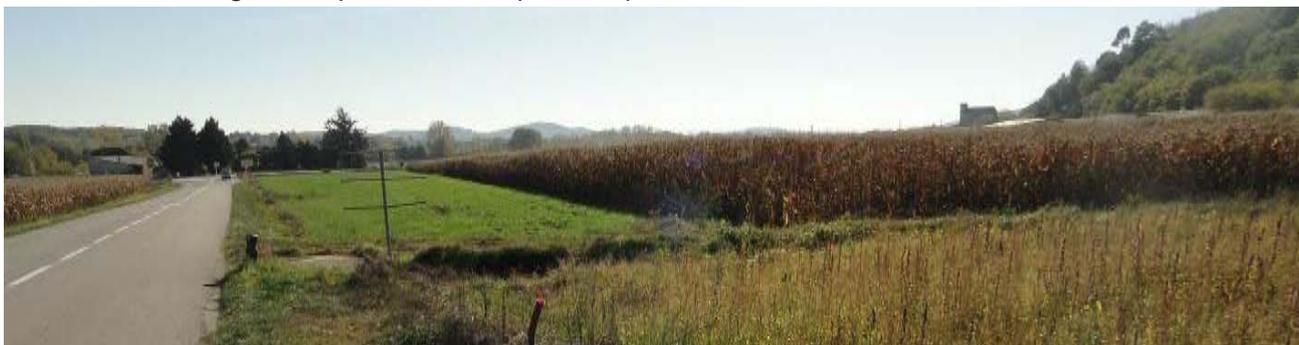
### Depuis la RD67

- depuis l'est (1), le terrain est tout de même partiellement masqué par la Zone d'Activité existante



### Depuis la RD538

- depuis le nord (2), le terrain est plus ou moins visible selon la saison et la hauteur des cultures agricoles présentes en premier plan



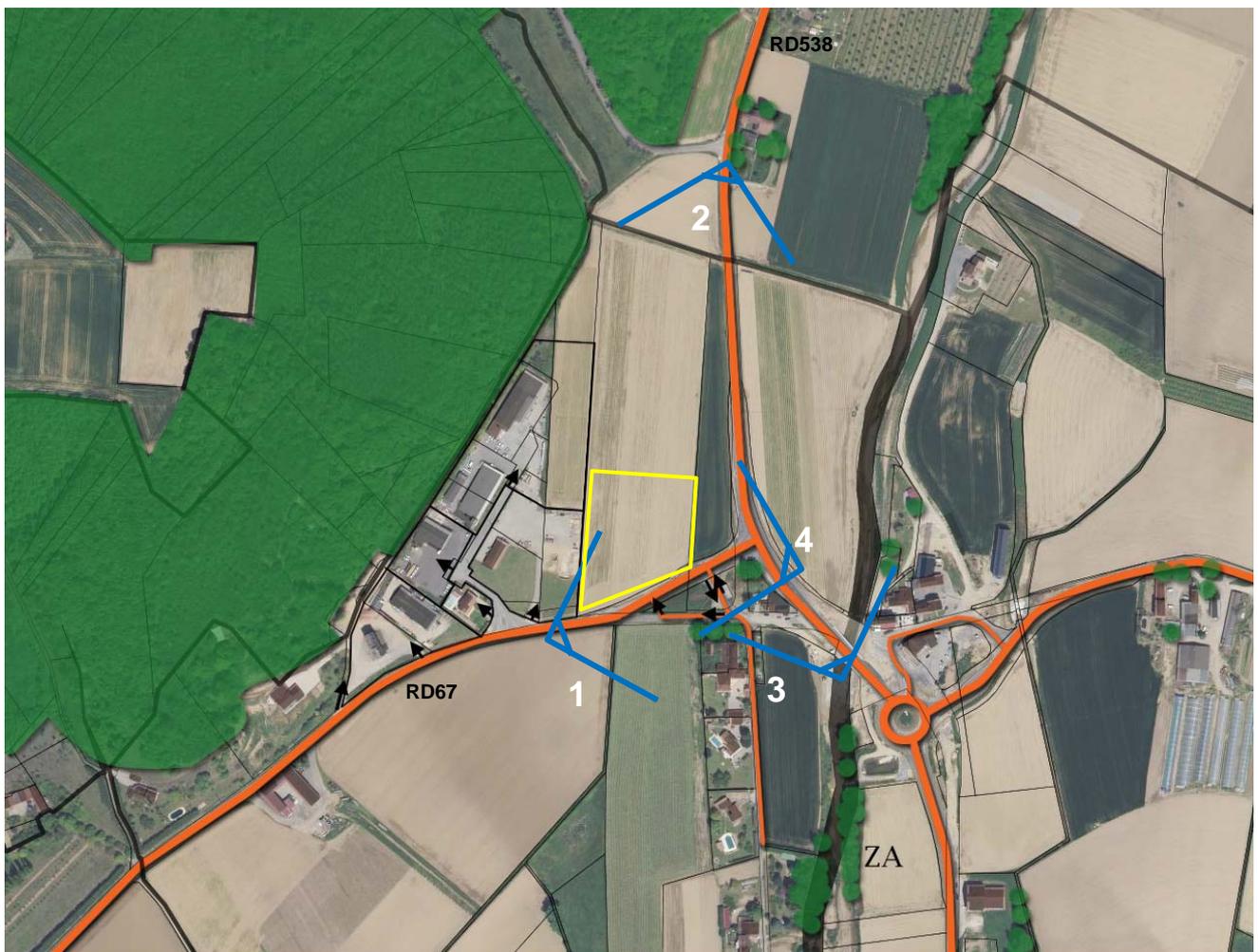
- depuis le sud (3), le terrain est partiellement masqué par une massive maison d'habitation et ses bosquets d'arbres



- depuis le carrefour (4), le terrain est entièrement visible



*Plan de repérage des vues sur le secteur*



## Les perceptions intérieures depuis le terrain du futur quartier

Vue depuis le terrain vers le sud (1) : l'arrêt de bus, les voies de desserte des maisons et des colonnes de collecte des déchets

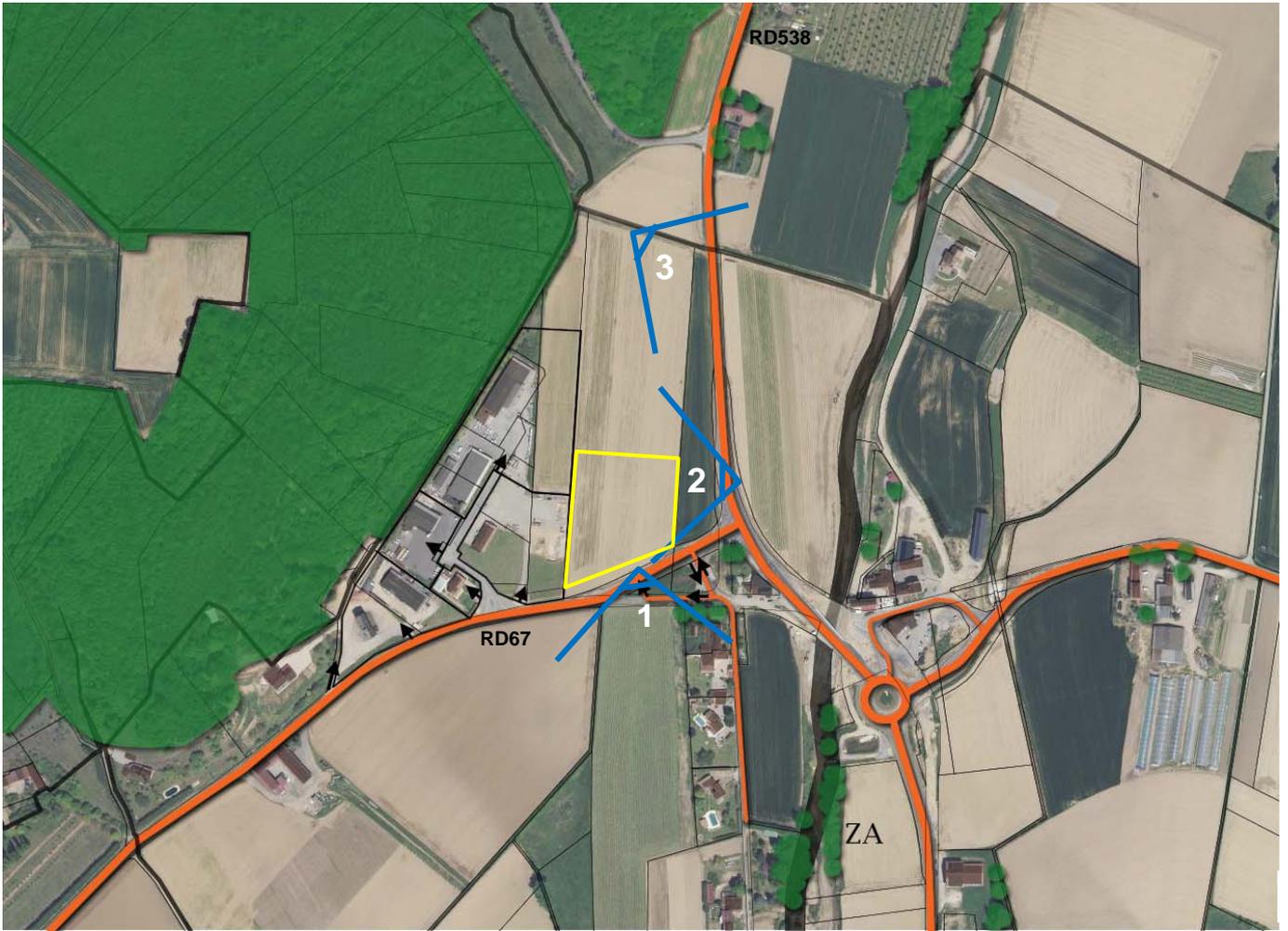


Vue depuis le terrain vers l'ouest (2) : les hangars de la Zone d'Activité actuelle calée au pied du coteau, plus ou moins visibles selon la saison et la hauteur des cultures agricoles

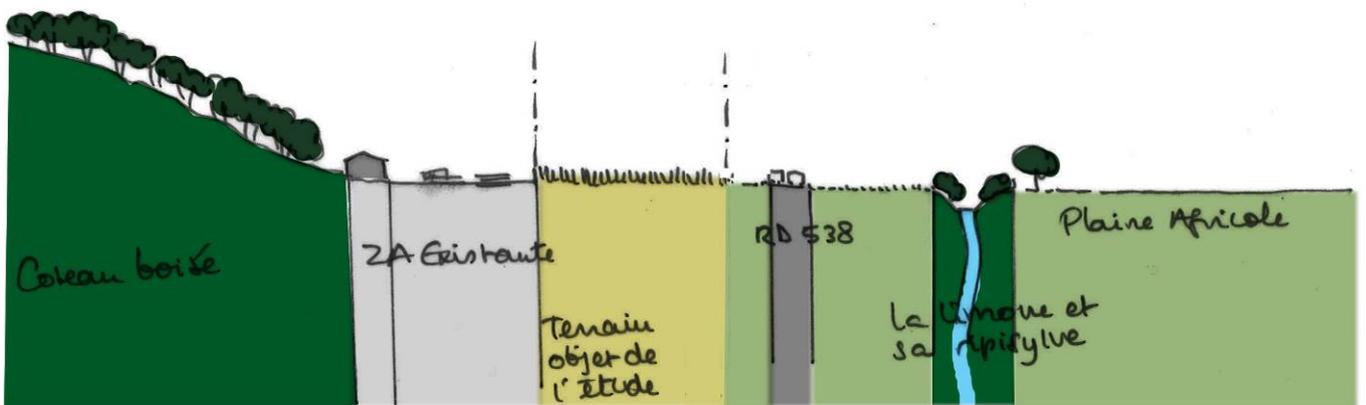


Vue depuis le terrain vers l'est (3), l'étendue de la plaine agricole





Depuis l'intérieur du terrain, l'impact visuel et sonore de la RD 538 qui le longe à l'est est d'autant plus fort que le paysage est ouvert.



Coupe ouest/est sur le terrain

### 3. LES ENJEUX PAYSAGERS ET URBAINS

#### **Déterminer les nouvelles marges de recul par rapport aux Routes Départementales RD67 et RD538**

Il convient de maintenir des marges de recul des nouveaux aménagements où l'espace doit rester ouvert, pour des raisons :

- paysagères : maintien des vues sur les coteaux et conservation de la perception de la plaine agricole
- de visibilité à l'approche des carrefours afin d'assurer la sécurité.

#### **Eviter la banalisation du paysage**

Ce secteur de carrefour stratégique d'un point de vue économique mérite aussi de conserver son caractère rural. Les nouveaux aménagements et les nouvelles constructions doivent s'inscrire dans ce contexte et les éléments risquant de mettre en cause ce caractère méritent d'être dissimulés.

#### **Permettre des activités dans ce carrefour stratégique**

Ce secteur autorisera uniquement :

- Les constructions à usage :
  - de commerce, uniquement s'il est lié à l'activité de l'entreprise (vente directe d'usine...)
  - de bureaux ou de services,
  - d'artisanat,
  - d'industrie,
  - d'entrepôt,
  - de stationnement
  - d'équipement collectif
- Les installations classées

#### **Assurer une desserte sûre et aisée de la nouvelle Zone d'Activité**

## 4. LE PROJET URBAIN

Afin de répondre aux enjeux paysagers et urbains déterminés au chapitre précédent et d'apporter une réponse aux exigences issues de la loi Barnier, nous proposons les principes d'intervention suivants :

### ◆ La desserte du site

La desserte du site ne peut pas se faire depuis la voie de distribution interne de la Zone d'Activité existante. En effet, celle-ci est en impasse au centre de la zone et peu propice aux croisements de camions.

La desserte du site se fera donc essentiellement depuis le sud, depuis la RD67 et en aucun cas depuis la RD538.

L'accès au secteur (en entrée/sortie) sera aménagé en face de la sortie de l'aire de collecte des déchets.



*Vue depuis la sortie de l'aire de collecte des déchets*



*Vue depuis l'ouest de la RD67*

Le nouvel accès sera aménagé de façon similaire à l'accès de la zone existante.

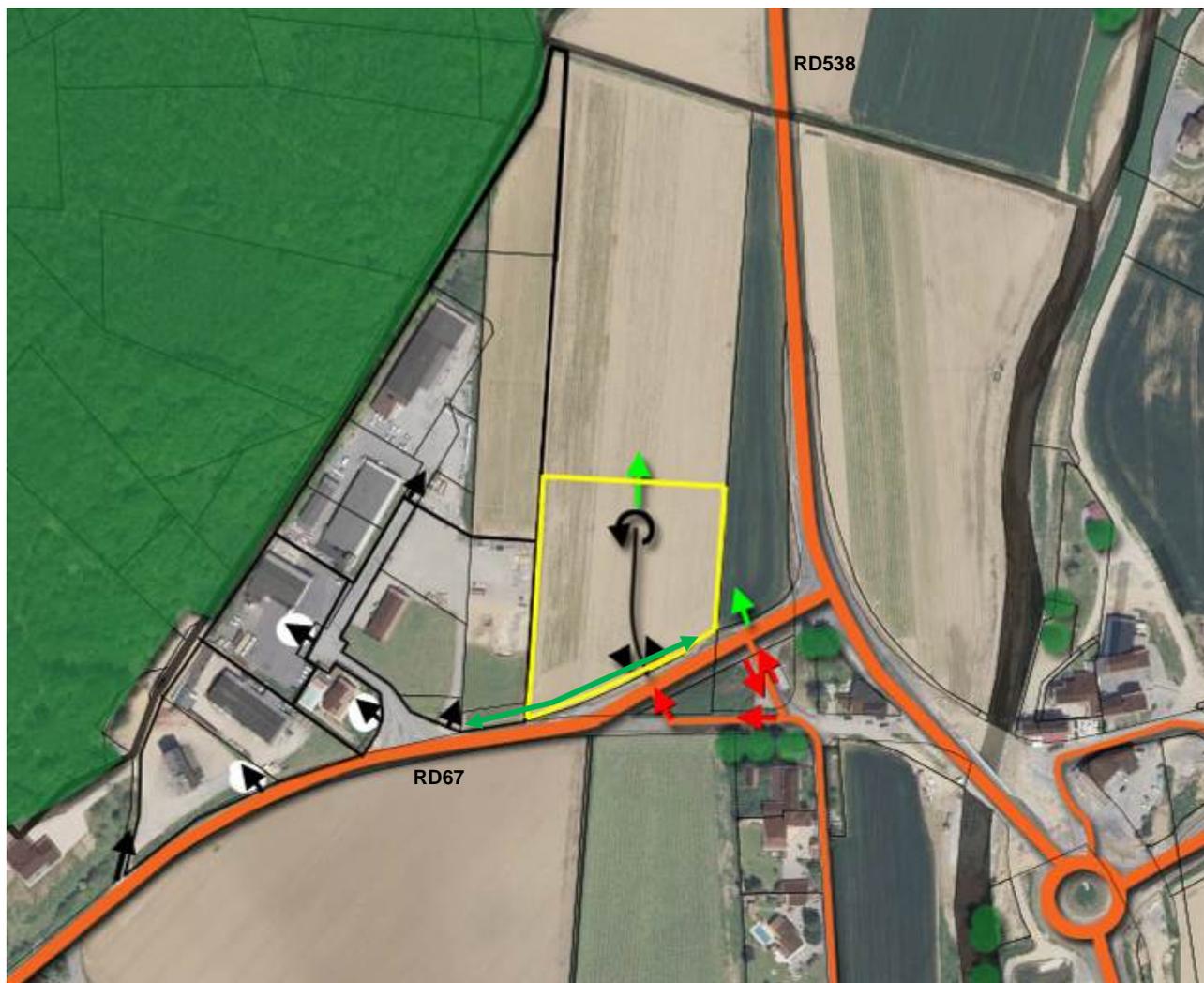


La voie de desserte du site sera à double sens, correctement dimensionnée en fonction des véhicules susceptibles de la fréquenter et comportera un espace de retournement.

L'accès à la parcelle cultivée voisine du site à l'est restera inchangé.

L'accès au restant de la parcelle agricole entamée par l'extension de la zone d'activité sera restitué à l'intérieur de la zone. Cet accès constituera une amorce en cas d'extension ultérieure éventuelle de la zone vers le nord.

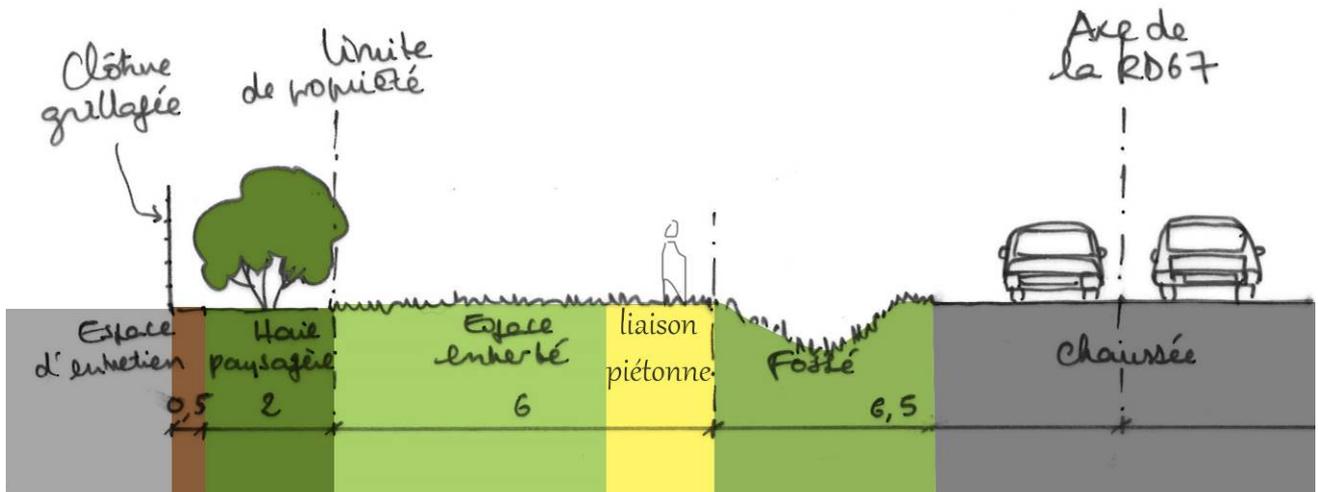
En limite sud, une liaison piétonne devra être aménagée entre la zone d'activité existante et l'arrêt de bus.



## Les marges de recul par rapport aux Routes Départementales

Au sud, en bordure de RD67 : une marge de recul de 15m par rapport à l'axe de la chaussée est demandée par le Département pour les constructions autres que l'habitat.

Pour des raisons de visibilité dans le carrefour à STOP et depuis l'ouest de la RD538, et pour des raisons de mise en valeur paysagère, le projet prévoit de prolonger la bande enherbée existante qui jouxte le terrain du côté l'ouest. A l'arrière de cette bande enherbée de 6m, une haie paysagère de 2m marquera la limite de la nouvelle Zone d'Activité. Ce projet de recul correspond au recul imposé pour les constructions (6.5m de voirie depuis l'axe + 6m + 2.5m =15m)



A l'est, en bordure de RD538 : la bande de recul de 75m est réduite à 40m. De cette manière,

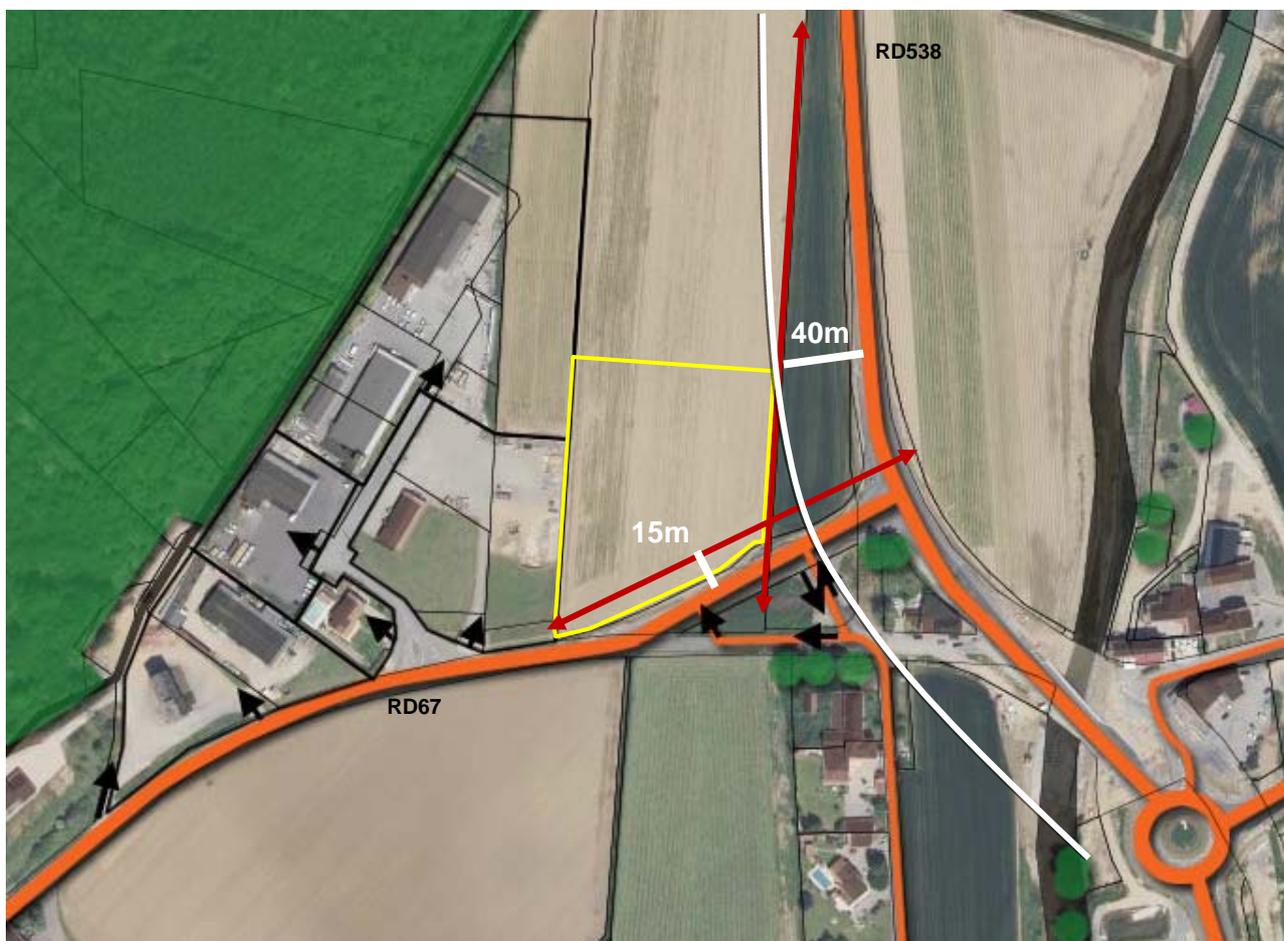
- depuis le nord de la RD538 : on maintient une vue dégagée à l'approche de Cabaret-Neuf et la perspective vers le bosquet d'arbres annonçant le quartier.



- depuis le sud au débouché de la voie secondaire : on maintient une ouverture visuelle jusqu'au pied du coteau



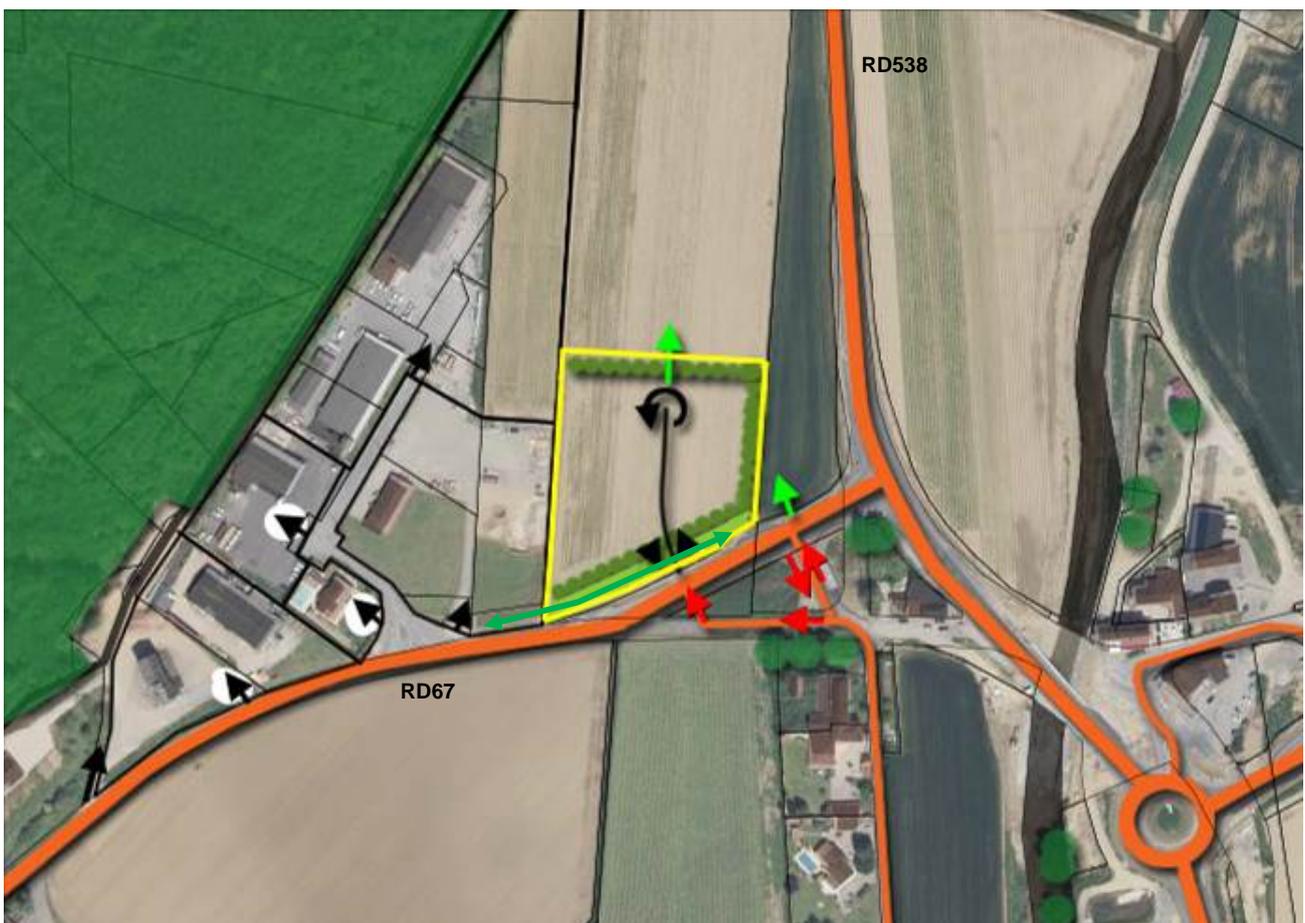
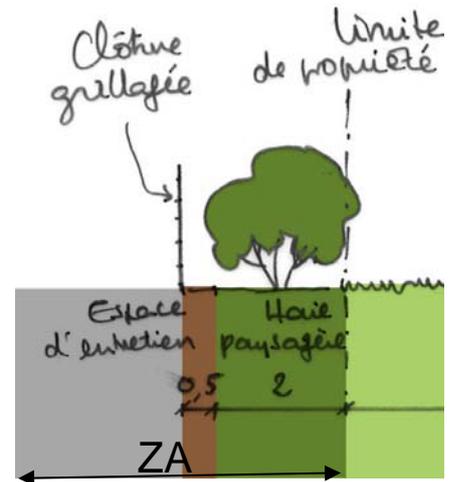
Ce recul de 40m permet avantageusement de maintenir la parcelle agricole existante en premier plan de la zone d'activité vis-à-vis de la RD538.



## ↳ Espaces communs et aménagements paysagés

Les espaces non clos situés au sud entre le secteur et la RD67 seront maintenus en prairie et comporteront une liaison douce reliant la zone d'activités actuelle et l'arrêt de bus.

Une haie plurispécifique devra être plantée en limites nord, sud et est du quartier en doublement d'un grillage de 2m de hauteur placé du côté intérieur, de manière à assurer une transition paysagère avec l'espace agricole.



## Formes urbaines et typologie de construction

Pour s'inscrire au mieux dans le contexte bâti et paysager, les nouveaux bâtiments devront respecter les règles suivantes :

- hauteur maximum des constructions : 8m à l'égout
- construction en longueur comme les hangars agricoles ou industriels environnant
- orientation générale du bâtiment et du faitage : nord-sud
- ouvertures réduites sur les façades est
- palette de couleurs : gris, ocres, beiges, bruns

*Exemple de hangar agricole récemment bâti dans le secteur*



Les différents stockages ne pourront pas dépasser 2m de haut.



*Insertion paysagère du projet*

### Cohérence du projet urbain

Les principes de projet énoncés plus haut répondent à la fois aux objectifs :

- **de qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :**
  - o maintien de la lisibilité du paysage de plaine, bordée de coteaux et ponctuée de hameaux
  - o typologie du bâti dans le respect de l'épannelage général environnant
- **de sécurité**
  - o aucun accès sur la RD538 depuis le quartier
  - o desserte sécurisée depuis la RD67
- **de protection contre les nuisances acoustiques relatives à la RD538**
  - o recul imposé de 40m
  - o les façades exposées au bruit relatif à la RD586 n'auront que peu d'ouvertures ; l'effort en termes d'isolation acoustique à réaliser sera donc moindre.



- Périmètre de la zonz AUai – 1ha
- Nouveau recul par rapport à la RD538 (40m)
- Espace commun paysager ouvert (prairie) (6m)
- Haie plurispécifique en limites de la nouvelle zone d'activités (2.5m)
- Desserte de la nouvelle zone d'activités depuis la RD67
- Liaison piétonne entre la zone d'activité existante et l'arrêt de bus
- Desserte de l'aire de collecte des déchets et des maisons voisines depuis la RD67
- Desserte des parcelles agricoles
- Secteur constructible
- Orientation du bâti (nord-sud)
- Sens des faitages (nord-sud)

## 5. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

Afin de valider la levée des reculs le long de la RD 538 au droit du terrain support du projet d'extension de la zone d'activité, il est nécessaire que le PLU de CHARMES-SUR-RHONE intègre des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 et en 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 ;

La justification de ces nouvelles règles étant la présente étude.

Les différentes pièces du dossier de PLU prennent en compte ces règles de la façon suivante :

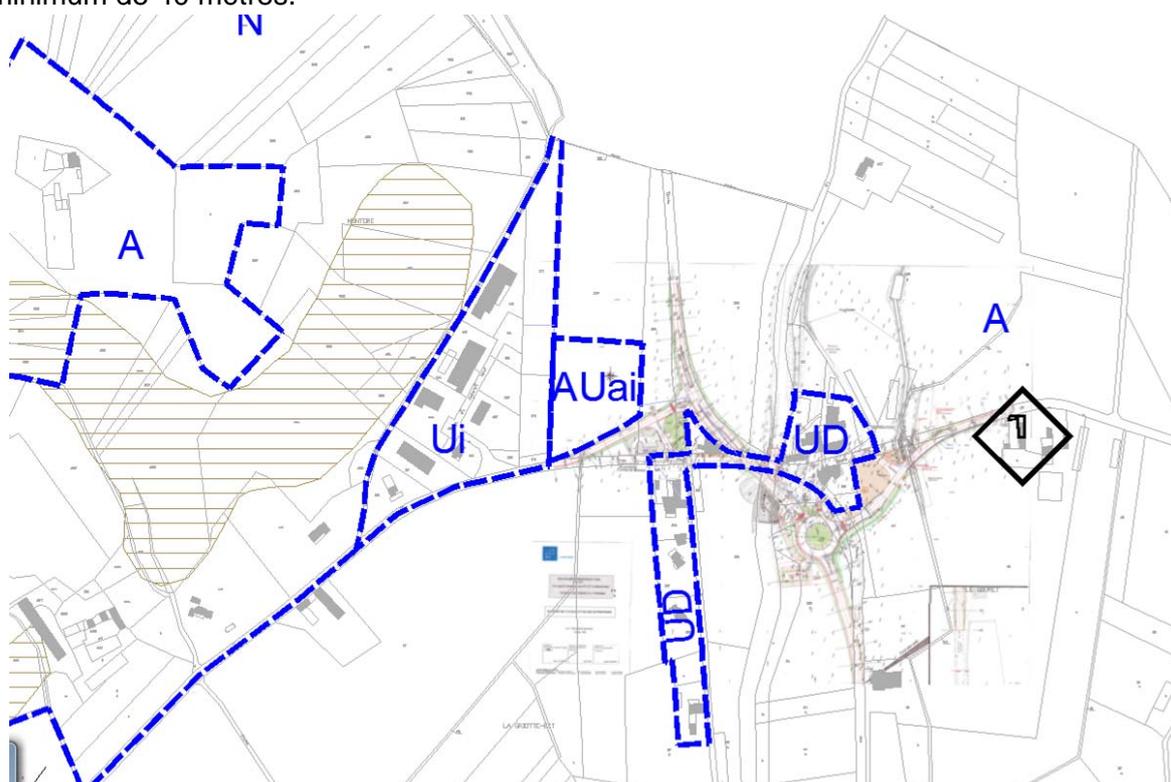
### Plan de zonage

Le plan de zonage du PLU de CHARMES-SUR-RHONE distingue pour ce secteur une zone AUai à l'intérieur duquel le règlement est adapté pour réduire le recul le long de la RD 538.

Ce secteur AUai a pour limites celles du terrain sur lequel est projetée la réalisation de l'ensemble du quartier.

Le règlement du secteur AUai intègre également les dispositions d'urbanisme qui permettent de justifier que ce nouveau recul est compatible 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.

Le plan de zonage, au droit du secteur AUai, contient par une pastille de recul qui mentionnera un recul minimum de 40 mètres.



## OAP

Le projet urbain décrit dans le présent document fera l'objet d'une OAP dans le PLU.

## Règlement

Le règlement de la zone AUai du PLU de CHARMES-SUR-RHONE contient les dispositions suivantes :

- L'entête du règlement de la zone AUai mentionne la raison d'être de cette zone;
- Les constructions admises :
  - Les constructions à usage :
    - de commerce, uniquement s'il est lié à l'activité de l'entreprise (vente directe d'usine...)
    - de bureaux ou de services,
    - d'artisanat,
    - d'industrie,
    - d'entrepôt,
    - de stationnement
    - d'équipement collectif
  - Les installations classées
- aucun accès ne sera possible depuis la RD538
- implantation des constructions par rapport aux emprises publiques : 3m
- implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : à l'alignement ou en retrait de 3m minimum
- le traitement architectural des ouvrages et constructions devra assurer leur bonne intégration dans l'ambiance du lieu
  - Hauteur maximale : 8m à l'égout et R+1+combles
  - Les constructions seront composées de volumes simples, s'étendant longueur dans le sens nord-sud
  - L'emploi en parement extérieur de matériaux destinés à être recouverts tels que briques creuses, agglomérés de béton, n'est autorisé que si ces matériaux sont enduits.
  - L'emploi en toiture ou en parement de tôle métallique est autorisé.
  - Les toitures pourront être à 2 pans ou plates
  - Les bâtiments devront respecter la palette de couleurs suivantes :



*Nuances de gris*



*nuances d'ocre*



*nuances de beige*



*nuances de brun*

- Enseignes : A l'exception de l'indication de la raison sociale et du sigle de l'entreprise, toute publicité ou affichage sur le terrain, sur les clôtures ou sur les bâtiments est interdit. Aucune enseigne ne pourra être mise en place au-dessus de l'acrotère de la toiture terrasse ou de l'égout de toiture du bâtiment. Elles devront être intégrées à la composition architecturale de la façade du bâtiment. Elles ne pourront en aucun cas être clignotantes et leur éclairage sera indirect. Elles ne devront pas réduire l'efficacité de la signalisation, éblouir les usagers ou distraire leur attention
- Aménagements extérieurs :
  - Une aire de retournement pour véhicules lourds devra être prévue dans l'espace commun de la zone
  - Un accès à la parcelle agricole située au nord devra être aménagé. Il sera dimensionné de manière à pouvoir desservir une éventuelle extension ultérieure de la zone
  - Les différents stockages ne pourront pas dépasser 2m de haut
  - Les remblais sont interdits
  - Une frange végétale plurispécifique en périphérie de la Zone d'Activité devra être prévue du côté extérieur en complément d'un grillage de 2m de haut, afin de limiter l'impact visuel de la zone d'activité depuis la RD 538
  - Stationnement : Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins engendrés par les occupations et utilisations admises dans la zone, y compris lors des aménagements et extensions de bâtiments existants, doit être assuré en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. Le stationnement des véhicules de livraison doit notamment être assuré sur le terrain support du projet. Le nombre de places pourra être imposé en fonction de la nature et de l'importance du projet. A ces places de stationnement s'ajoutent les aires pour la manœuvre et le stationnement des autocars et des véhicules de livraison, ainsi que les garages ou abris pour les deux roues.
- Espaces libres :
  - Les autres espaces libres situés dans la bande de recul de 15 m par rapport à l'axe de la RD67 seront traités en prairie et en liaison piétonne. Cet espace restera non clos.

## **Rapport de Présentation**

Le rapport de présentation :

- justifiera le choix de l'urbanisation et les règles d'urbanisme du secteur AUai : au cours des de récentes évolutions, postérieures à l'arrêt du PLU, la zone Ui est devenue totalement occupée, ce qui impose la nécessité de zone AUai.
- Comprendra la présente étude Loi Barnier en annexe