

Elaboration du
**PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL TENANT
LIEU DE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT**
du Pays Bellegardien

PIECE 1.3 : ANNEXE – Etudes urbaines « Entrée de ville » L111-8 du Code de l'Urbanisme

Approuvé le 16 décembre 2021

Valserhône

Secteur « En Segiat » et « Ecopole »

AMENDEMENT DUPONT

ETUDE L.111-8

SOMMAIRE

A. L'OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

- 1. La situation géographique des deux sites de l'étude**
- 2. Le rappel du cadre réglementaire**
- 3. Le classement des zones au PLU en vigueur**

B. L'ETAT INITIAL DU SECTEUR D'ETUDE

- 1. La desserte de qualité du secteur**
- 2. Les perceptions du site des deux secteurs d'étude**
- 3. L'environnement du site**
- 4. Le caractère et occupation du site**
- 5. Les milieux naturels en présence**
- 6. La topographie du site et nature du sol**

C. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'URBANISATION DES DEUX ZONES

- 1. Les Enjeux**
- 2. Les objectifs**

D. LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

- 1. La prise en compte des nuisances sonores**
- 2. La prise en compte de la sécurité routière**
- 3. La prise en compte de la qualité architecturale**
- 4. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages**

E. LA CONCLUSION

A. L'OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

1. La situation géographique des deux sites de l'étude

Les deux sites de l'étude Amendement Dupont selon l'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme se situent sur le territoire de Valserhône qui est une commune nouvelle née de la fusion des communes de Bellegarde-sur-Valserine, Châtillon-en-Michaille et Lancrans.

Elle regroupe environ 17000 habitants et devient la troisième ville la plus importante du département de l'Ain et constitue le pôle urbain majeur du Pays Bellegardien qui regroupe actuellement 12 communes totalisant une population de 22000 habitants.

Elle occupe une situation stratégique au carrefour de Genève, Lyon, Bourg-en-Bresse et Paris, notamment grâce à sa gare TGV internationale ainsi qu'aux axes autoroutiers/routiers à proximité immédiate.

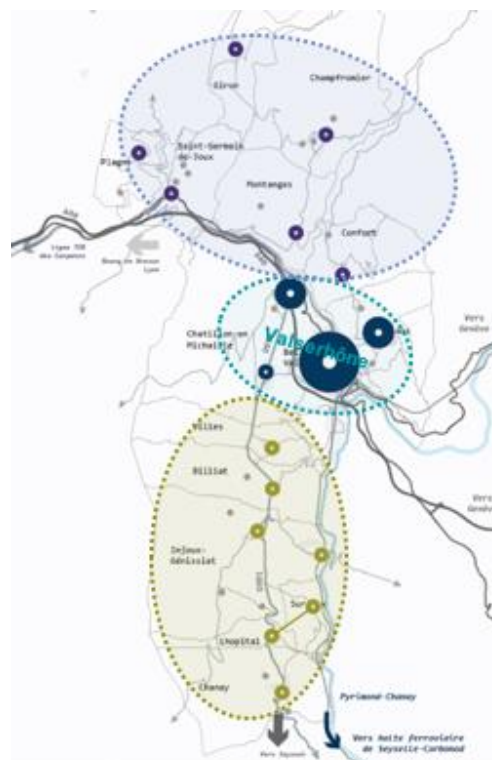
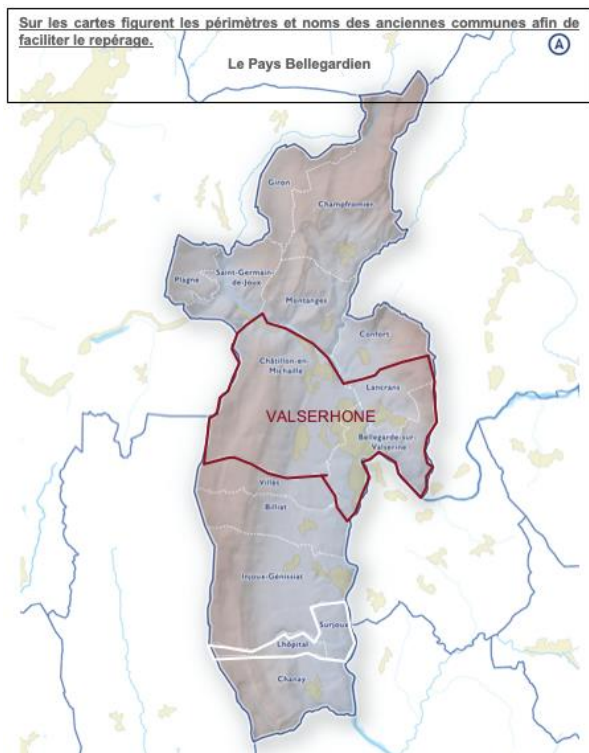
Elle bénéficie en outre d'une offre importante en équipements publics, activités de commerce et de services et d'un bassin d'emploi diversifié lui permettant d'exercer une influence territoriale élargie, allant jusque dans le Pays de Gex, Oyonnax, Seyssel/Belley, ...

Le développement urbain de Valserhône notamment tient du développement des activités industrielles qui ont marqué le territoire pendant des décennies. D'ailleurs, le plan de la ville de Bellegarde-sur-Valserine renvoie à une typo-morphologie urbaine de type anglo-saxonne en lien avec les entreprises anglaises qui se sont développées le long du Rhône.

Son attractivité économique repose aujourd'hui sur sa capacité à offrir des espaces de développement puisque les espaces existants sont saturés.

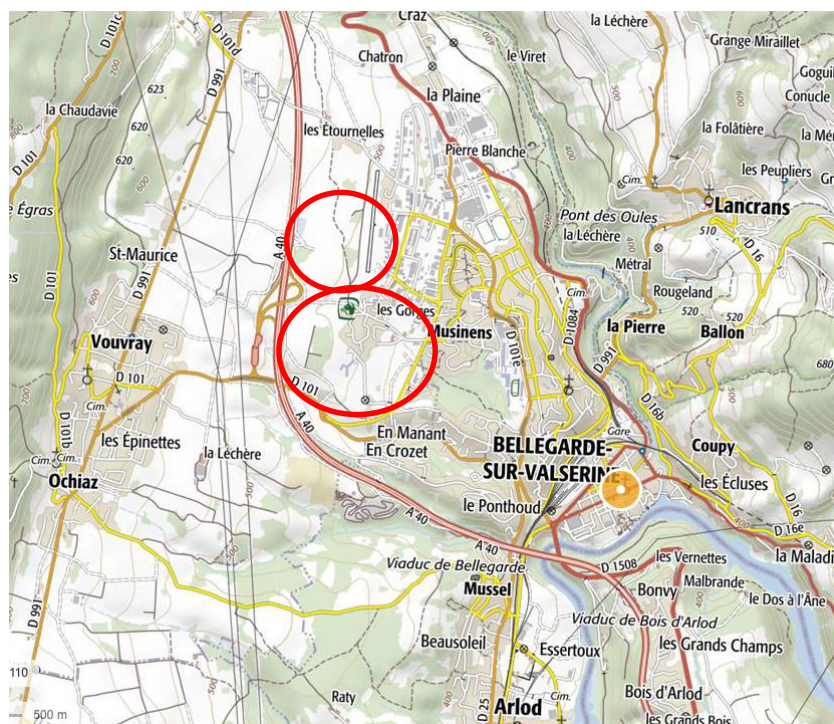


La situation géographique de Valserhône entre Genève et Lyon

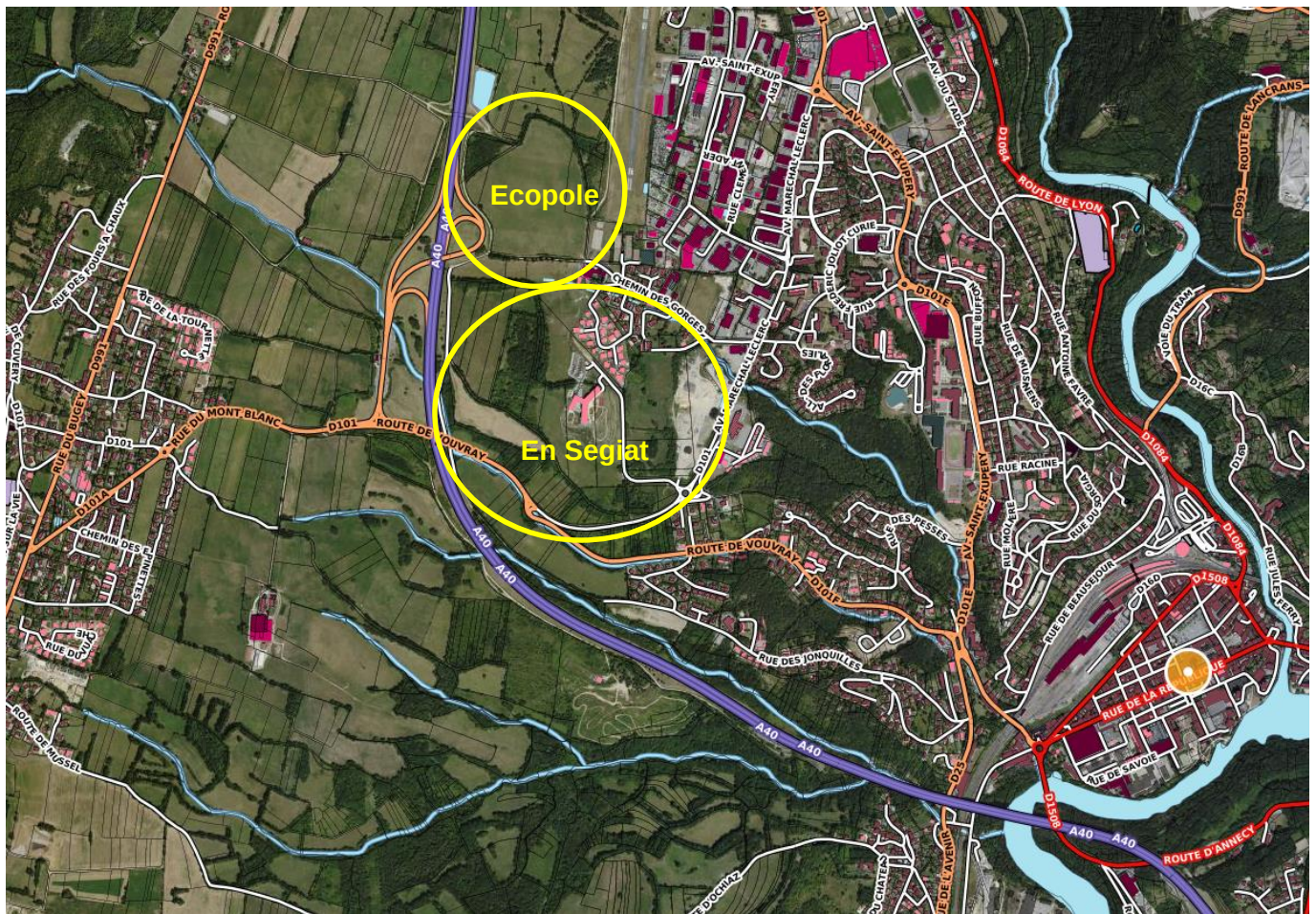


La situation de Valserhône dans le Pays Bellegardien

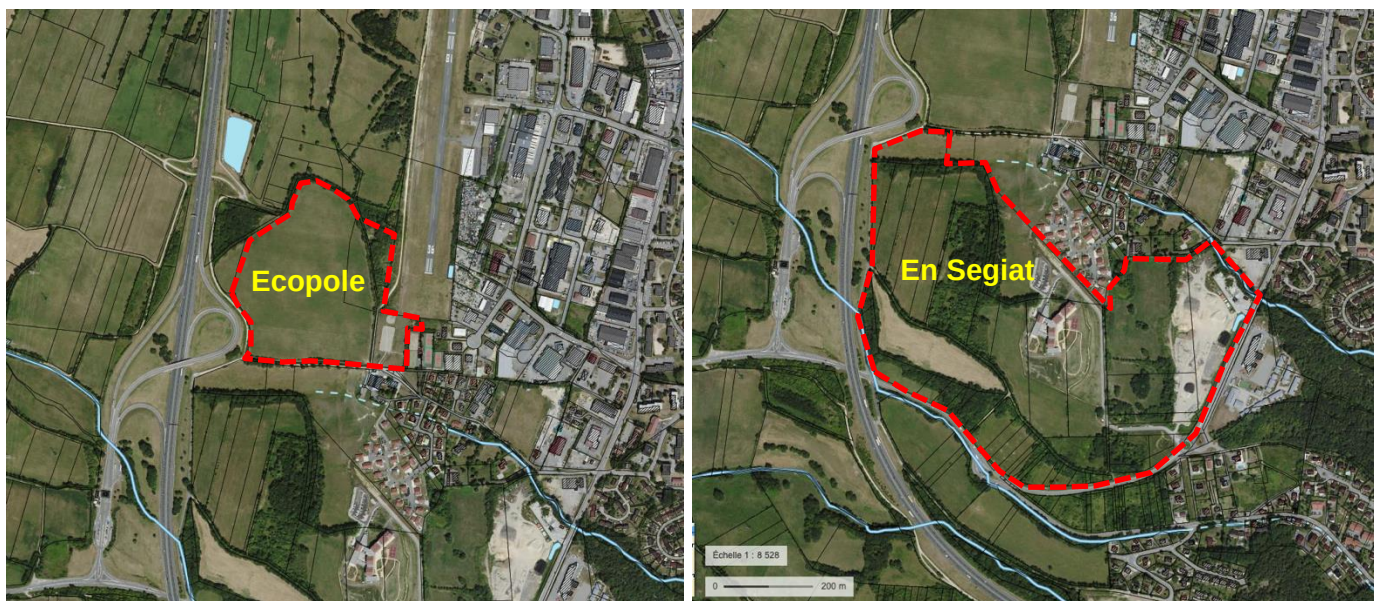
Les polarités urbaines du Pays Bellegardien



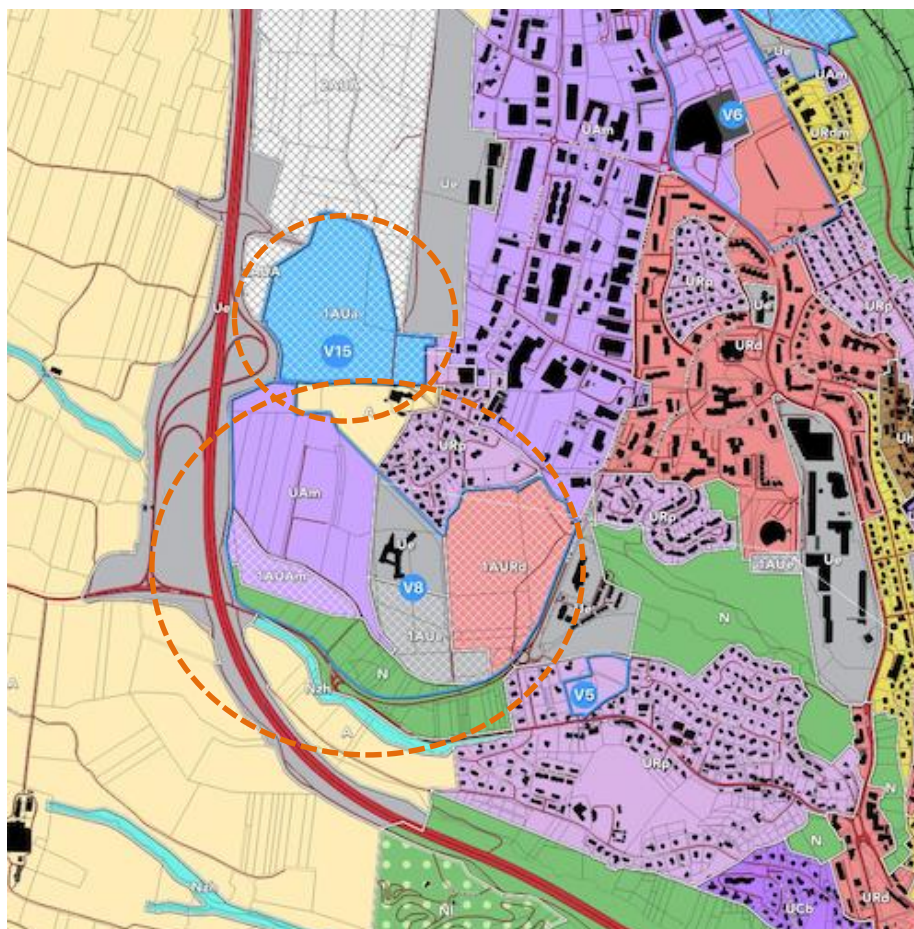
La situation géographique du secteur d'étude et ses 2 sites



La localisation des deux sites de l'étude : « Ecopole » au Nord et « En Segiat » au Sud en contact avec l'A40 à l'Ouest et la RD 101 au Sud et à l'Est.



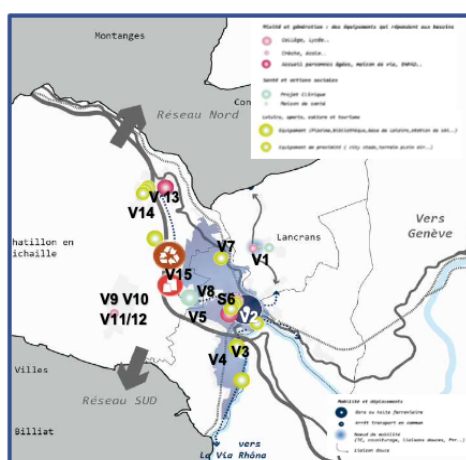
Les périmètres d'intervention des deux sites de l'étude qui se touchent



Le zonage selon le PLUIH avec deux OAP V8 et V15 qui sont projetées

L'OAP V15 se situe dans une zone unique 1AUa au PLUIH et l'OAP V8 se situe dans un périmètre constitué de plusieurs zones : 1AURd, 1AUe, 11AUAm, UAm, Ue, N, avec des secteurs de projet réalisé comme la clinique ou en cours comme le village de marques.

Localisation des orientations d'aménagement et de programmation à l'échelle du pôle de centralité VALSERHÔNE

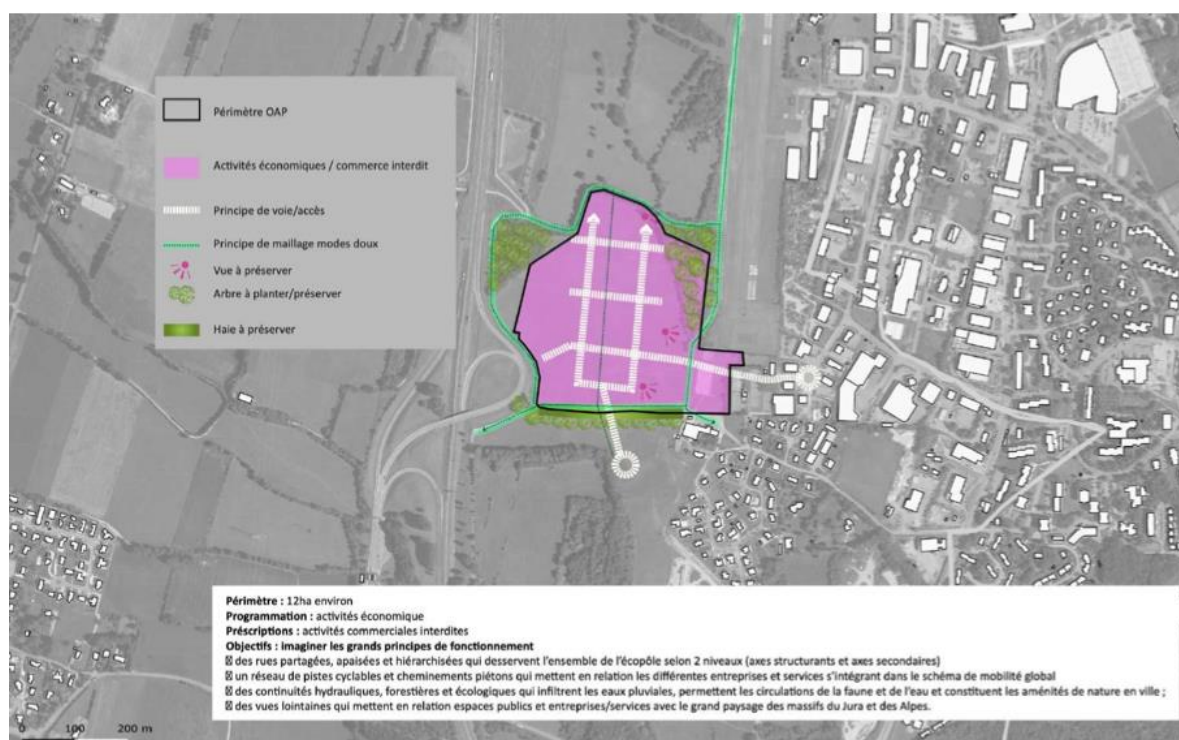


Les OAP concernent les secteurs suivant :

- V1. Le secteur « SOUS LA VILLE » qui permettra de renforcer la centralité de Lancrans
- V2. Le secteur « GARE » qui permettra de renforcer la centralité principale de Valsérhône autour du pôle d'échange multimodal régional
- V3. Le secteur « ARLOD » qui permettra d'organiser le renouvellement urbain dans ce secteur sud autour du site industriel géré au regard des risques pollutions
- V4. Le secteur « LA VIGNETTE SUD » qui permettra d'accompagner le renforcement de ce secteur sud
- V5. Le secteur « LA BARBIÈRE » qui permettra de finaliser l'organisation du quartier au sud d'En SEGIAT
- V6. Le secteur « PIERRE BLANCHE » qui permettra de développer un écoquartier
- V7. Le secteur « LA PLAINE » qui permettra d'améliorer le fonctionnement économique en accueillant un nouveau site en lien avec d'autres activités et en permettant la reconversion de l'ancien site d'activité pour un quartier mixte stratégique (EN SEGIAT)
- V8. Le secteur « EN SEGIAT » qui permettra d'organiser un nouveau quartier mixte stratégique associant le PAE de vouvray (village de marque), des équipements et notamment un pôle santé (clinique), et des logements associés à des activités économiques urbaines
- Les secteurs 9, 10, 11/12 qui permettront de renforcer et d'optimiser l'espace sur la centralité de Vouvray
 - V9. « SOUS LA CROIX »
 - V10. « VOUVRAY CENTRE »
 - V11. « PLACE DE LA MICHAÏLE » associé à
 - V12. « LE VILLAGE »
- V13. Le secteur « MALCOMBE » permettra quant à lui de renforcer le centre de Chatillon
- V14. Le secteur « ROUTE d'ARDON » qui permettra
- V15. Le secteur « ECOPOLE » qui permettra de développer une première phase de ce secteur d'avenir stratégique pour l'économie du territoire

I UTN pour développer des activités autour du cheval est prévu au nord est de Vouvray

Les deux sites de l'étude font partie de plusieurs OAP selon le PLUIH dans le pôle de centralité de Valsérhône. L'OAP V8 pour « En Segiat » et l'OAP V15 pour « Ecopole ».



L'OAP « Ecopole »

OAP V15 « ECOPOLE » (Châtillon)

Contexte:

Cette opération est à destination économique et non-commerciale.

Objectifs de programmation

Ce secteur est destiné à recevoir des activités économiques de toute nature y compris des bureaux, mais hors commerce, conformément au règlement de la zone UA.

Objectifs d'aménagement

Le site est accessible depuis le sud et l'est, un réseau interne de voies hiérarchisées selon deux niveaux (structurant et secondaire) permettant de desservir l'ensemble de l'écopôle.

Un maillage de modes doux ceinture le site et le raccorde aux cheminements doux existants.

Objectifs de Gestion environnementale

La capacité d'accueil est encore compatible avec la STEP d'autant plus qu'elle correspond à des activités économiques.

Des haies et des arbres à préserver et/ou à planter sont identifiés sur le pourtour de l'opération. Elle participe de continuités hydrauliques, forestières et écologiques qui limitent l'impact de l'urbanisation sur un secteur élargi.

Concernant la biodiversité, le règlement prévoit un « Coefficient de Biotope » applicable à cette opération afin d'optimiser la perméabilité écologique et faciliter l'infiltration.

Objectifs paysagers et architecturaux

La préservation et la plantation des haies et des arbres sur le pourtour de l'opération doivent créer un écran végétal permettant l'insertion paysagère mais aussi une qualité de vie pour les personnes travaillant sur le site.

Pour les constructions, et au-delà du règlement, les façades des bâtiments devront être particulièrement soignées avec des ouvertures sur façade donnant sur les voies

Mise en œuvre opérationnelle

Cette OAP devra être réalisée dans le cadre d'une opération d'ensemble en 1 ou plusieurs phases.



L'OAP « En Segiat »

OAP V8 « EN SEGIAT » (nouvelle centralité Valserhône)

Contexte:

Ce secteur situé sur l'ancienne commune de Châtillon-en-Michaille, est un espace stratégique pour le Pays Bellegardien, lié à sa proximité avec l'échangeur autoroutier (A40) et à son développement récent avec la nouvelle clinique psychiatrique et le Villages de Marques.

Constituant une zone mixte dédiée aux équipements et services, au résidentiel et aux activités économiques et commerciales, le secteur a vocation à renforcer son rôle commercial et touristique d'envergure régionale autour du Village de Marques, et à organiser la structuration d'un pôle santé autour de la clinique.

Une partie du périmètre est actuellement naturelle, en revanche un enjeu de requalification et de renouvellement est identifié dans la partie est, le long de la D101, en face de la gendarmerie.

Objectifs de programmation

Cet OPA a également vocation à accueillir :

Secteur 1 : le permis d'aménager est déjà délivré pour l'accueil du village de marques

Secteur 2 : Il est dévolu à une opération commerciale complémentaire au Village de Marques et comprendra un espace d'animation et de promotion touristique.

Secteur 3 des équipements en complément du secteur de la clinique déjà réalisé

Secteur 4 : Des logements et des activités urbaines (bureau, petit artisanat, équipements et services,) : Cette opération a vocation à comporter **300 logements, dont 25 % en logements locatifs sociaux** dans sa partie nord-est.

Une salle de spectacle de 500 places dont la localisation au sein du site reste à définir pourra être envisagée

Objectifs d'aménagement

La desserte du site se fait depuis plus plusieurs points :

- Un accès sud par la création d'un giratoire pour la desserte du Village de Marques ;
- Un accès sud-est par giratoire existant pour la desserte de la clinique ;
- Des accès au nord, notamment depuis le chemin des Gorges, pour desservir le secteur résidentiel.

Le site sera desservi par le réseau de transport urbain. La mutualisation des stationnements pourra être envisagée compte tenu des usages diurnes et nocturnes des équipements et services projetés sur le site. Un espace dédié au covoiturage sera aménagé.

Un maillage doux interne devra permettre les déplacements piétons et vélos et favoriser la déambulation des visiteurs et usagers.

A l'est du site, un linéaire commercial en RDC est prévu le long de la voie, pour assurer une transition avec les espaces commerciaux extérieurs.

Objectifs de Gestion environnementale

La capacité de traitement des eaux usées est conditionnée à la réalisation des travaux programmés pour la STEP de Bellegarde prévue pour 2025

Concernant la biodiversité, le règlement prévoit un « Coefficient de Biotope » applicable à cette opération afin d'optimiser la perméabilité écologique et faciliter l'infiltration.

Objectifs paysagers et architecturaux

Les aménagements et constructions devront s'adapter à la déclivité du site et veiller à une bonne intégration paysagère.

Une attention particulière sera donnée à la qualité et l'homogénéité architecturale du secteur.

Afin de conserver une ambiance paysagère de bocage sur le site et veiller à son intégration paysagère, les haies devront être préservées, le cas échéant recrées.

Cette inscription paysagère sera confortée par la création d'une zone tampon le long des axes autoroutiers et routiers. L'interface entre le tissu pavillonnaire et le site devra être traité au moyen d'une frange paysagère.

Mise en œuvre opérationnelle

Cette OAP devra être réalisée par secteur dans le cadre d'opérations d'ensembles.

2. Le rappel du cadre réglementaire

Les articles L 111.6, L 111.7, L 111.8 du Code de l'Urbanisme relatifs à l'Amendement Dupont :

L111-6

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 s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L11-7

L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :

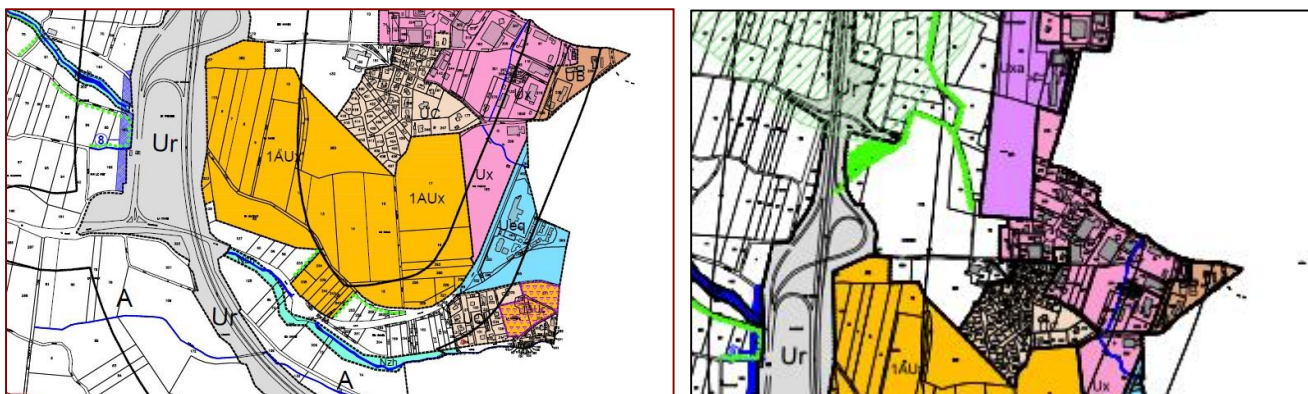
- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par 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.

3. Le classement des zones au PLU en vigueur

Il s'agit de l'ensemble de la zone à urbaniser "1AUx", et du secteur "Ux" contigüe pour « En Segiat ». L'ensemble correspondait à un futur pôle d'activité économique reconnu d'intérêt communautaire : le PAE de Vouvray (environ 38.8 ha) pour le secteur « En Segiat ». Et la zone agricole « A » pour le secteur « Ecopole ».



Extrait du PLU en vigueur (approuvé le 10 mars 2014).

Un cadre réglementaire qui ne répond pas aux exigences de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme (amendement "Dupont") en lien avec l'autoroute A40 et la RD 101. Ce pôle central de référence a vocation à un développement économique prioritaire (par rapport aux autres bourgs et pôles de proximité du territoire), car reconnu comme le plus favorable (du point de vue de l'accessibilité et des possibilités d'optimisation de l'espace) à l'accueil des logements, ainsi que des équipements et zones d'activités à caractère structurant.

B. L'ETAT INITIAL DU SECTEUR D'ETUDE

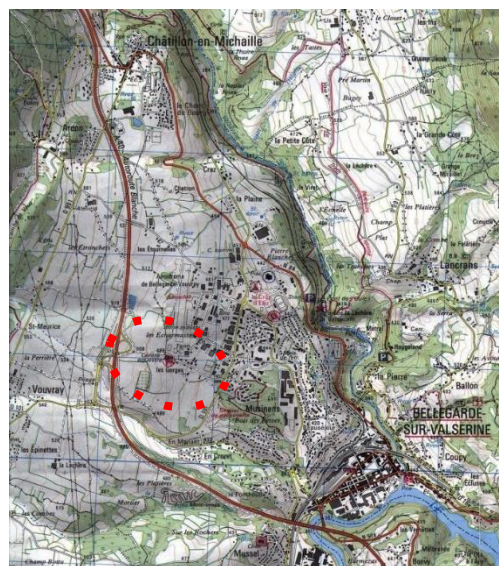
1. La desserte de qualité du secteur

Les deux sites du secteur, sont situés au Sud du territoire communal ancien de Châtillon-en-Michaille, et en limite de Bellegarde-sur-Valserine.

Ils bénéficient d'une desserte particulièrement favorable par de grands axes de communication :

- L'autoroute A 40 et sa barrière de péage située à moins de 500 m en partie Ouest.
- La Route Départementale RD 101, qui ceinture une grande partie (au Sud et à l'Est).

Ils sont situés en bordure Est d'un vaste plateau pentu, dominant le site de la ville de Bellegarde.



2. Les perceptions du site des deux secteurs d'étude

Les deux sites du secteur sont perçus dans le "grand paysage" :

En perception lointaine depuis l'A 40 en provenance de Genève et en direction de Lyon-Paris.



En perception dominante depuis les pentes du Retord et du Grand Crêt d'Eau.



En continuité visuelle depuis les villages de Vouvray et d'Ochiaz.



Les deux sites du secteur d'étude offrent une vue panoramique sur le bassin Bellegardien, et par beau temps, sur les Alpes du Nord et le Mont-Blanc : ce qui constitue, avec leur accessibilité, un autre atout majeur d'attractivité.



*Vues des sorties d'autoroute dans les 2 sens :
Les deux sites d'étude sont masqués par les talus de l'autoroute.*



Vue de l'échangeur autoroutier sur le secteur de l'étude. L'échangeur offre une paysage ouvert sur les montagnes.



Vue de l'autoroute sur le secteur de l'étude. La végétation offre une paysage fermé sur le site.



Le péage autoroutier ne permet pas de voir le secteur caché derrière la végétation.

Les sites restent peu visible "de près", compte-tenu :

- de l'orientation topographique générale de ce dernier, opposée à l'autoroute,
- de l'encaissement de l'axe autoroutier à hauteur du site (entre 9 et 15 mètres),
- de la végétation existante, notamment dans ses abords Sud et Nord ou Ouest.



- Vue générale du site à hauteur des bretelles d'accès à l'A40 -



- Séquences visuelles autoroutières -



3. L'environnement du site

L'environnement immédiat du secteur est urbanisé, ce qui l'a déconnecté des milieux naturels à enjeux du secteur (Valserine, plateau de Retord, massifs boisés au Sud) :

En limite Nord ou Est du site et en continuité, se trouvent :

1/ Un centre équestre, aux abords du chemin communal des Gorges (ce dernier ayant, par ailleurs, une fonction reconnue d'itinéraire de promenade).



- Les abords du chemin communal des Gorges -



2/ Un quartier d'habitat.

3/ Le parc d'activité économique des Echarmasses.

A l'Est et à l'aval de la RD 101 (avenue du Maréchal Leclerc) :

4/ Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (S.D.I.S.) et la Gendarmerie : équipements participant à la requalification engagée de cette entrée d'agglomération, avec le carrefour giratoire aménagé récemment.

Sans oublier la place récente de la clinique et du projet en cours du village de marques.

4. Le caractère et occupation du site

La zone 1AUx du document d'urbanisme en vigueur :

Le site est aujourd'hui utilisé **essentiellement en prés de fauche**, ponctué de haies bocagères, de bosquets, et d'une ancienne pépinière à l'abandon.



- Une ambiance générale de paysage agricole et bocager -

Une étude pédologique menée sur la zone a révélé la présence d'eau stagnante qualifiant le site de zone humide. *On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année.* (extrait article L221-1 du Code de l'environnement).

La zone Ux :

La partie Est du site, bordant la RD 101 (avenue du Maréchal Leclerc) est occupée par une entreprise de BTP comme plate-forme de stockage et traitement de matériaux inertes.



- Les abords de la RD 101 en limite Est du site
(avenue du Maréchal Leclerc) -



Cette activité, peu valorisante pour une entrée d'agglomération, devrait être appelée à se délocaliser à moyen terme.

La zone le long de l'autoroute est en zone agricole à faible valeur agronomique.

5. Les milieux naturels en présence

Les autres éléments naturels en présence ne présentent guères d'enjeux significatifs, qu'il s'agisse des prairies, de la pépinière en friche ou des bosquets boisés.

6. La topographie du site et nature du sol

Le site présente un plan incliné, variant globalement entre 510 mètres côté Ouest (aux abords de l'autoroute), et 450 mètres côté Est, aux abords de la RD 101 et sur 900 mètres (au plus large) d'Ouest en Est, par 400 à 600 mètres environ, du Nord au Sud.

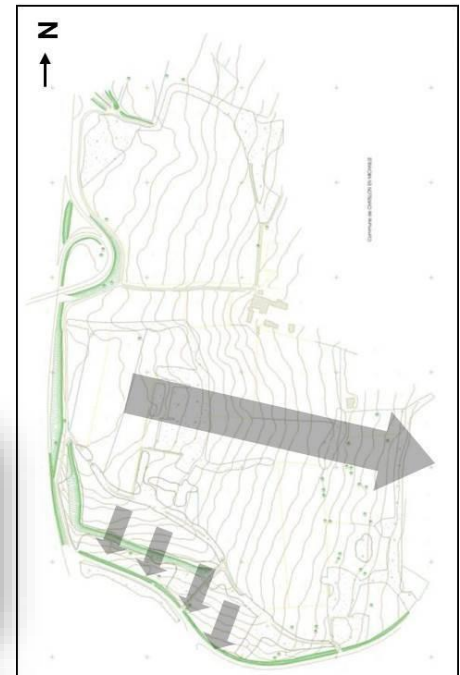
Il offre un modelé régulier, traduisant en périphérie du site, une assez bonne stabilité naturelle.



- Une pente globalement régulière -



- Une rupture de pente au Sud -



- Topographie du site -

Les caractéristiques géotechniques du sol seront reconnues à l'occasion de chaque projet le justifiant.



Le nouveau rond-point aménagé pour la desserte de la clinique.



Plusieurs vues le long de la RD 101 qui laissent une image peu valorisante d'entrée de ville actuellement avec la présence de l'entreprise de stockage de matériaux.

C. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'URBANISATION DES DEUX ZONES

1. Les Enjeux

L'aménagement des deux zones de l'étude s'exprime en termes d'enjeux d'emploi, de développement économique ou de logement et d'image - d'échelle communale et communautaire :

1/ Eviter la dégradation du différentiel emplois (offerts sur le territoire) / actifs (résidents sur le territoire) en proposant une nouvelle offre d'emploi local, accompagnant l'évolution démographique attendue.

La stabilité, voire le développement de l'emploi constitue non seulement une source de vitalité, de richesse pour les populations locales et les collectivités (de par la fiscalité locale), mais aussi un moyen de contenir les flux quotidiens "domicile/travail".

2/ Offrir au Pays Bellegardien une attractivité plus affirmée et plus rayonnante, notamment par la structuration de l'offre économique et touristique future et la programmation de logements.

En effet, dans le contexte propre du Pays Bellegardien, le secteur a été reconnu comme l'un des secteurs structurant son tissu économique futur et devant contribuer fortement à la redynamisation économique du territoire, mais aussi à sa structuration.

Considérant le contexte particulier de ce territoire, qui a connu de fortes mutations durant la dernière décennie (marquées principalement par sa "désindustrialisation", avec en corollaire, une perte importante d'emplois), le devenir économique du Pays Bellegardien est apparu très tôt comme un thème mobilisateur, motivé par le refus des élus locaux, de voir s'aggraver sa "dépendance" et de se laisser enfermer dans l'image d'un "pays-dortoir", et par la ferme intention d'offrir une nouvelle attractivité économique autterritoire.

3/ Développer les deux zones du secteur de l'étude par l'accueil d'équipements et d'activités pouvant saisir l'opportunité de la situation, de l'accessibilité et de la valorisation envisagée.

2. Les objectifs

Ces objectifs ont été notamment exprimés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays Bellegardien.

Il s'agit d'accompagner et conforter la redynamisation économique du territoire, dans la diversité de ses activités et dans leurs potentiels d'innovation ainsi que dans ses besoins en logement.

L'objectif étant de renforcer l'attractivité du Pays Bellegardien, en favorisant l'implantation de certaines activités économiques, dans un respect d'équilibre avec le commerce de proximité, en particulier celui du centre-ville de Bellegarde et le développement du logement en réponse au besoin de l'emploi.

Il s'agit plus particulièrement, de se donner une image forte dans ce secteur économique, en favorisant la création d'un projet emblématique innovant, intégrant les nouvelles tendances de consommation et redynamisant l'offre économique existante.

Par ailleurs, cet objectif économique s'inscrit bien dans le cadre des Orientations Régionales visant à *"accompagner le développement économique du territoire"*, notamment sur la question des zones d'activités économiques.

Cette stratégie économique est également traduite plus globalement, à l'échelle du Projet d'agglomération du "Grand Genève" (PA2), le site étant reconnu comme pôle d'attractivité métropolitain au sein d'une aire de développement urbain.

Les enjeux propres à l'aménagement des deux zones du secteur d'étude sont exposés dans les OAP ainsi que leur programme et opérationnalité.

D. LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Il est rappelé que ce secteur est appelé à devenir le pôle d'activité économique reconnu d'intérêt communautaire : le PAE de Vouvray, concentrant les principaux projets d'activités et de services structurants du Pays Bellegardien, situé en continuité de l'urbanisation du secteur Nord - Ouest de l'agglomération Bellegarde – Châtillon-en-Michaille.

Cette zone couvre environ 38,8 ha et distingue trois secteurs opérationnels, dont la destination est définie comme suit :

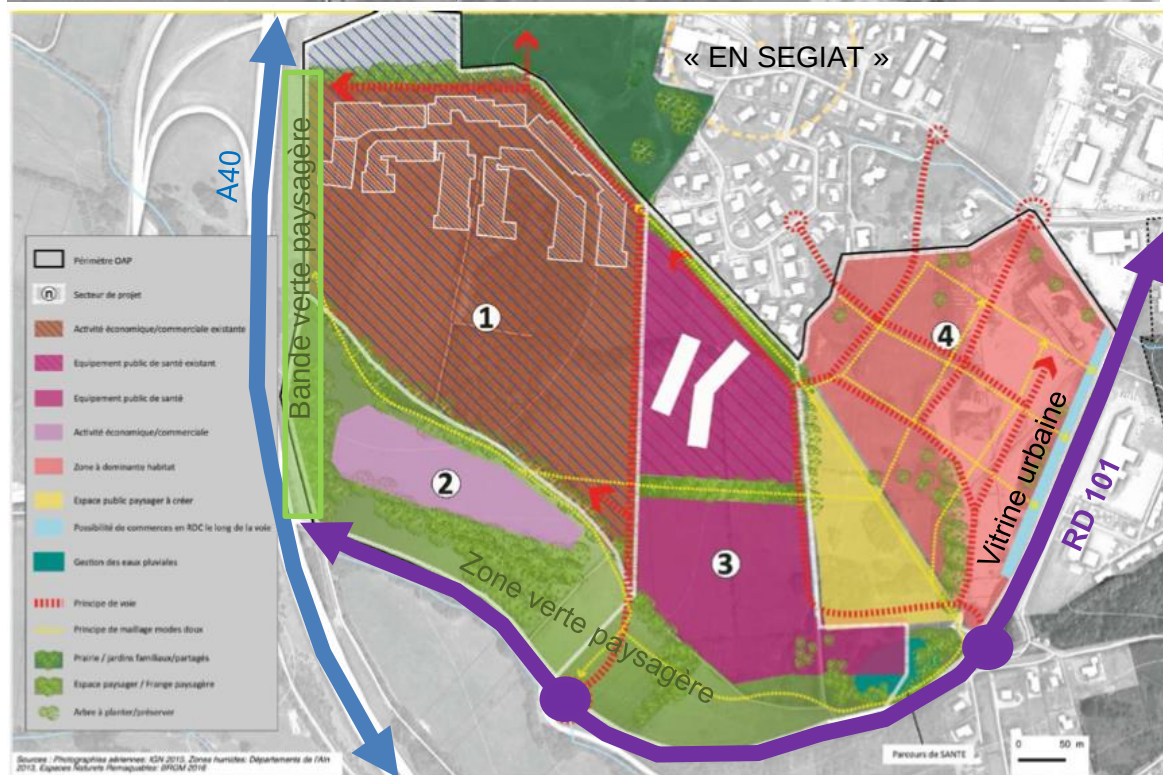
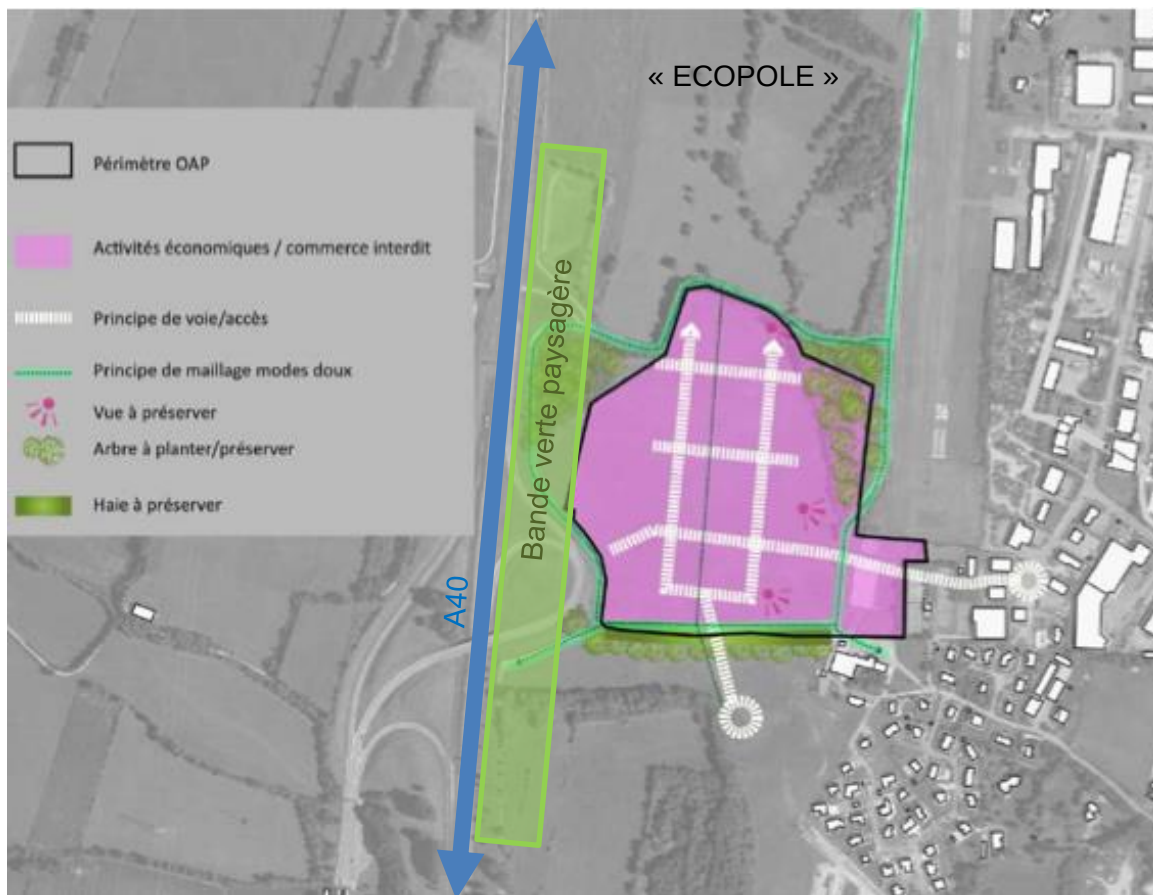
- Un secteur à vocation commerciale et touristique.
- Un secteur d'équipements publics et d'intérêt collectif (notamment, d'équipements de santé), de restauration et d'hôtellerie.
- Un secteur d'activités et d'équipements.
- Un secteur de logement.

L'aménagement de ce périmètre peut être assuré pour chaque secteur opérationnel, par tranche(s) fonctionnelle(s).

S'articulant avec les dispositions réglementaires, et à l'appui d'un schéma d'aménagement, l'OAP précise, de façon commune ou spécifique à chaque sous-secteur :

- Les modalités d'accessibilité et de desserte "tous modes" : par les véhicules motorisés individuels, par les transports collectifs, et par les modes "doux" (piétons, cycles).
- Les conditions relatives à l'aménagement des aires de stationnement.
- Les principes de composition urbaine.
- Les préconisations architecturales et de qualité environnementale des constructions.
- Les principes d'aménagement paysager des aires de stationnement et des espaces extérieurs.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) proposée comme cadre d'urbanisation de la zone, ainsi que le règlement écrit applicable à la zone, ont été conçus dans une préoccupation renforcée quant à la **prise en compte des nuisances (nuisances sonores pour l'essentiel), de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**



1. La prise en compte des nuisances sonores

- Dans le secteur à vocation commerciale, l'implantation et le positionnement des bâtiments commerciaux ("à contre-courant" de l'autoroute) seront conçus de façon à protéger au mieux les personnes travaillant ou visitant cette zone contre les nuisances sonores produites par l'autoroute A 40. La compacité recherchée des volumétries et les principes de circulations piétonnes internes au centre commercial, contribuent à cette protection phonique.

Par ailleurs :

- Côté Ouest (A 40) : d'une part le dénivelé important entre l'A 40 et le plateau qui accueillera le projet représente en soi une protection, vis-à-vis des nuisances sonores. Cette protection est garantie en outre par la règle de recul minimum des 50 mètres imposée par rapport à l'axe de l'autoroute A 40, et perpendiculairement à celle-ci.
L'essentiel de l'aménagement de ce secteur (côté Ouest) résidera dans la réalisation de "nappes" de stationnement paysagères.
- Côté Sud (RD 101) : le principe de prise en compte de la haie bocagère existante (le long du chemin rural), favorise une protection phonique "naturelle" contre les nuisances sonores. Plus au Sud et au-delà de cette haie, la préservation d'un espace naturel (en grande partie boisée), maintenu classé en zone "A" du PLU, garantit un éloignement significatif entre le site du projet et les nuisances sonores induites par un accroissement prévisibles de la circulation sur la RD 101 qui est classée au niveau 3 des nuisances sonores.

Le projet de construction suivra un plan de composition compact dans ses volumétries, les modules seront implantés le plus souvent de façon contiguë.

- Dans le secteur à vocation d'activités et de services, l'implantation des bâtiments se fera dans le respect de la marge de 18 mètres de reculement minimum définie par rapport à l'axe de la RD 101.

Un talus planté protégera les personnes fréquentant ce secteur.

2. La prise en compte de la sécurité routière

- Dans le secteur à vocation commerciale, une accessibilité adaptée et sécurisée sera assurée, grâce :
 - Au réseau de transports en commun existant qui sera renforcé en conséquence,
 - A l'aménagement de deux giratoires (en sortie de l'A 40 et pour l'accès direct au secteur S1 au niveau de l'embranchement actuel entre la RD 101 et la RD 101f).
- Dans les secteurs à vocation d'activités et de services, l'accès routier sera assuré à partir du carrefour giratoire existant sur la RD 101 ; *un accès et une desserte sécurisés par modes « doux » sont à prévoir en accompagnement des voies de dessertes mais également en jalonnement dissocié.*

Ainsi, les principes d'accès définis pour la zone, à partir de carrefours giratoires existant et à créer permettent-ils, non seulement de limiter le nombre des accès sur le réseau routier départemental, mais aussi de garantir une certaine fluidité du trafic en périodes de pointe estimées concernant la fréquentation de la zone.

3. La prise en compte de la qualité architecturale

- Dans le secteur à vocation commerciale, une attention particulière sera portée aux bâtiments commerciaux et touristiques qui devront conserver une ambiance de village afin d'être le plus cohérent possible avec le paysage communal. Afin de respecter la topographie du site, les constructions devront s'adapter à la pente selon les courbes de niveau. Les bâtiments seront principalement de plain-pied et les toitures seront majoritairement à deux pans et de teinte brun rouge. Des toitures terrasses pourront être autorisées sur les éléments restreints de liaison entre deux constructions.
- Dans les secteurs à vocation d'activités et de services, l'aménagement devra générer une ambiance générale de « parc », où le caractère végétal dominera sur le caractère minéral.

Les constructions et installations projetées dans ces secteurs devront, par leur nombre, leur positionnement, leur volumétrie et les matériaux employés en toitures comme en façades, contribuer à cette ambiance recherchée.

4. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages

- Dans le secteur à vocation commerciale, les aménagements respecteront les qualités paysagères du site et feront l'objet d'une intégration paysagère. Afin de préserver le paysage existant sur le site, le projet conservera en grande partie les haies présentes en limite de propriété. Les zones logistiques seront isolées des flux visiteurs par une barrière visuelle végétale conséquente. L'espace de stationnement sera aménagé comme un parking paysager.
- Dans les secteurs à vocation d'activités et de services, le traitement des espaces verts et des plantations fait partie intégrante du plan de composition paysagère de chaque secteur. Les voies de desserte et de circulation internes seront jalonnées de plantations générant différentes ambiances paysagères, et appropriées à la nature des flux. L'aménagement devra générer une ambiance générale de « parc », où le caractère végétal dominera.

On rappellera par ailleurs que la zone de par sa situation et sa topographie, reste peu visible « de près » ; et qu'elle se confondra dans le « grand paysage » par sa logique d'intégration paysagère, aux sites environnants.



E. LA CONCLUSION

L'étude réalisée sur l'urbanisation des zones du secteur d'étude, a permis de construire une vision du devenir de cet espace, en déterminant principalement (à l'appui de principes écrits et graphiques):

- Différents secteurs opérationnels.
- Des principes d'accès et de desserte routière (VP/TC/PL).
- Des principes de maillage par les modes "doux" (piétonniers, principalement).
- Des principes de stationnement.
- Des principes de composition urbaine (implantation et aspect des constructions).
- Des principes d'aménagements paysagers.
- Des principes de qualité environnementale des constructions.

Cette étude s'est traduite par une évolution de l'orientation d'aménagement et de programmation (concernant l'ensemble des deux zones du secteur d'étude) et par une adaptation du règlement écrit: la première (s'imposant en termes de compatibilité), associée au second (s'imposant en termes de conformité), permettant, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme :

- D'assurer la compatibilité de ces nouvelles dispositions 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 problématique des nuisances** a été intégrée au sein des réflexions d'aménagement de la zone : les bâtiments seront implantés de façon à minimiser les nuisances, déjà atténuées par le talus séparant l'A 40 du plateau.
- **La sécurité de la zone** est assurée par la création d'un giratoire à l'embranchement du secteur et par l'aménagement du giratoire existant, devant desservir les secteurs.
- **Les réflexions architecturales** ont intégré ces enjeux en voulant garantir une intégration à travers les volumes et les limites d'implantations des constructions (ambiance village), en recréant une trame bocagère proche de celle préexistante et en respectant la topographie de la zone.
- **Le parti d'aménagement paysager** choisi est, quant à lui, de s'appuyer sur la palette végétale existante afin de favoriser au mieux l'insertion de cette future zone dans son environnement.

Et ainsi :

- De justifier une dérogation aux dispositions dudit article, interdisant les constructions et installations, dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A40, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (en l'occurrence, la route départementale RD 101).

Par conséquent, l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies porte les reculs minimum applicables :

- de 100 mètres à 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A 40,
- de 75 mètres à 18 mètres par rapport à l'axe de la RD 101.

JUSTIFICATIONS PREVUES PAR L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Les objectifs de lutte contre les nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère prévus par l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme font partie intégrante des objectifs/enjeux des projets sur les zones de « En Segiat » et « Ecopole ».

- **Au regard des nuisances**

Afin de diminuer les nuisances de visuelles et sonores de la RD 101 et l'A40, un double travail sera engagé à la fois sur le traitement paysager, notamment par la plantation d'arbres capables d'absorber une partie des nuisances et sur la qualité des bâtiments à construire : recul paysager, caractéristiques techniques des bâtiments, ... etc.

- **Au regard de la sécurité**

La problématique de sécurité est au cœur des objectifs des deux projets complémentaires. En effet, l'enjeu majeur d'aménagement du secteur « En Segiat » et « Ecopole » réside dans sa capacité à offrir des espaces fluides, ouverts, accessibles à tous les usagers et sécurisés. A ce titre, une étude de faisabilité technique devra être menée afin de revoir le plan de déplacement global du secteur. Elle devra notamment mettre en exergue les solutions techniques permettant de sécuriser les accès/sorties et de fluidifier le trafic routier mais aussi de réduire la vitesse des automobilistes permettant de sécuriser les usagers modes doux.

De plus, les usagers modes doux vont bénéficier d'aménagements dédiés permettant de les relier aux différents espaces de la ville : pôle d'échanges multimodal, équipements publics/ espaces publics structurants (cité scolaire Saint-Exupéry, Plaine de jeux d'Arlod, pertes de la Valserine, ...).

- **Au regard de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages**

Afin de préserver la qualité des espaces naturels et améliorer l'aspect architectural des zones d'activités du secteur d'étude, un travail sur les formes urbaines et architecturales innovantes notamment sur les gabarits, les volumes, l'orientation et le traitement de l'aspect extérieur devra être entrepris pour chaque construction.

Au niveau des espaces de transitions, les éléments paysagers devront être mis en scène. En effet, une forte végétalisation devra répondre aux objectifs d'insertion des bâtiments dans leur environnement et assurer des transitions qualitatives avec les espaces alentours dans le respect du coefficient de biotope par surface corrélé au coefficient d'emprise au sol prévu par le règlement du PLUiH.

Valserhône

Secteur « Malcombe »

AMENDEMENT DUPONT
ETUDE L.111-8

SOMMAIRE

A. L'OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

1. La situation géographique du site de l'étude
2. Le rappel du cadre réglementaire
3. Le classement de la zone au PLU en vigueur

B. L'ETAT INITIAL DU SECTEUR D'ETUDE

1. Le desserte de qualité du secteur
2. Les perceptions du site d'étude
3. L'environnement du site
4. Le caractère et occupation du site
5. Les milieux naturels en présence
6. La topographie du site et nature du sol

C. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'URBANISATION DE LA ZONE

1. Les enjeux
2. Les objectifs

D. LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

1. La prise en compte des nuisances sonores
2. La prise en compte de la sécurité routière
3. La prise en compte de la qualité architecturale
4. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages

E. LA CONCLUSION

A. L'OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

1. La situation géographique du site de l'étude

Le site de l'étude Amendement Dupont selon l'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme se situe sur le territoire de Valserhône qui est une commune nouvelle née de la fusion des communes de Bellegarde-sur-Valserine, Châtillon-en-Michaille et Lancrans.

Elle regroupe environ 17000 habitants et devient la troisième ville la plus importante du département de l'Ain et constitue le pôle urbain majeur du Pays Bellegardien qui regroupe actuellement 12 communes totalisant une population de 22000 habitants.

Elle occupe une situation stratégique au carrefour de Genève, Lyon, Bourg-en-Bresse et Paris, notamment grâce à sa gare TGV internationale ainsi qu'aux axes autoroutiers/routiers à proximité immédiate.

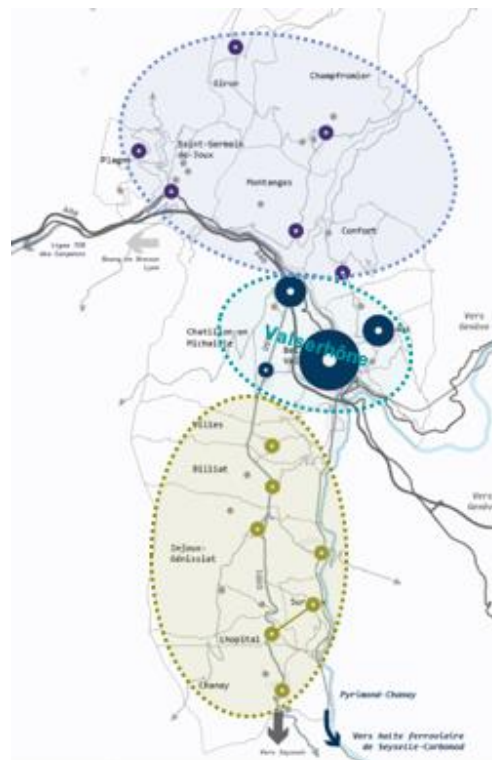
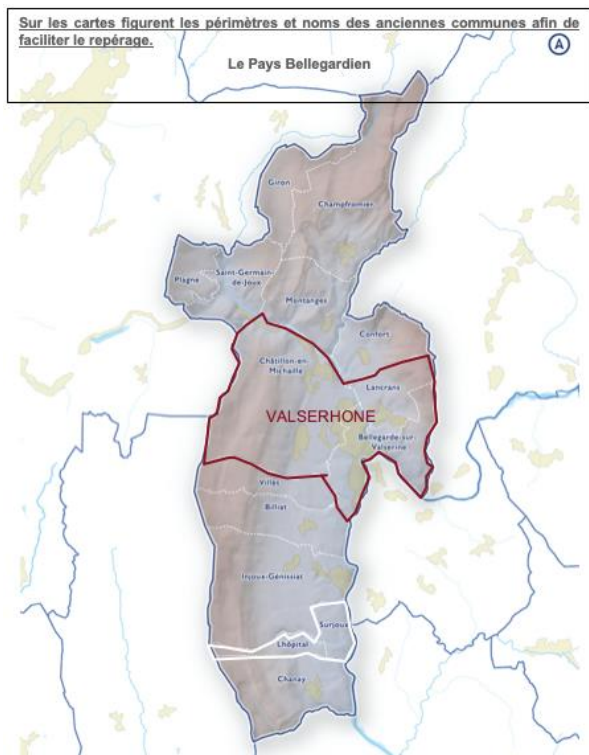
Elle bénéficie en outre d'une offre importante en équipements publics, activités de commerce et de services et d'un bassin d'emploi diversifié lui permettant d'exercer une influence territoriale élargie, allant jusque dans le Pays de Gex, Oyonnax, Seyssel/Belley, ...

Le développement urbain de Valserhône notamment tient du développement des activités industrielles qui ont marqué le territoire pendant des décennies. D'ailleurs, le plan de la ville de Bellegarde-sur-Valserine renvoie à une typo-morphologie urbaine de type anglo-saxonne en lien avec les entreprises anglaises qui se sont développées le long du Rhône.

Son attractivité économique repose aujourd'hui sur sa capacité à offrir des espaces de développement urbain et de logement puisque les espaces existants sont saturés.

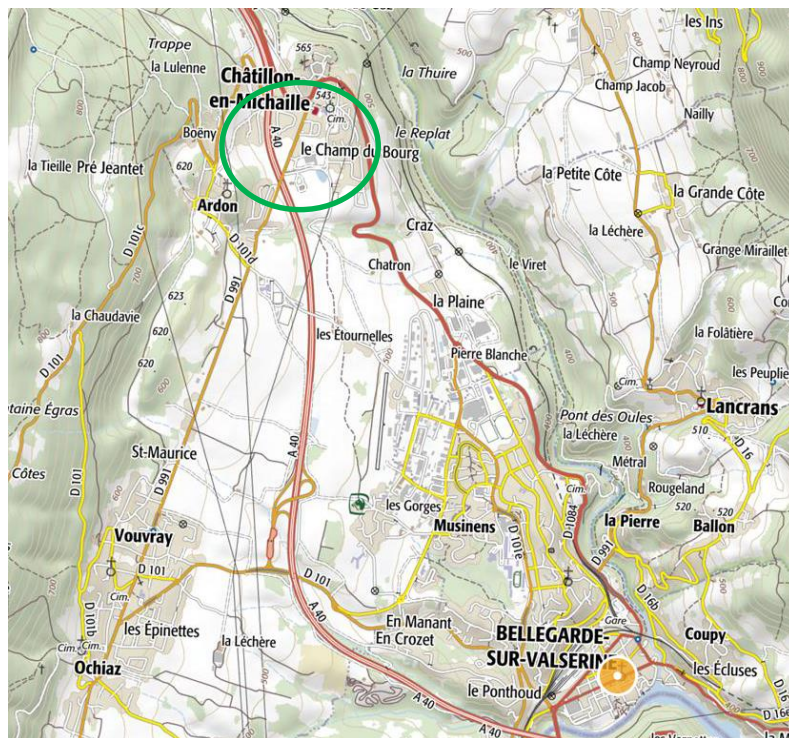


La situation géographique de Valserhône entre Genève et Lyon

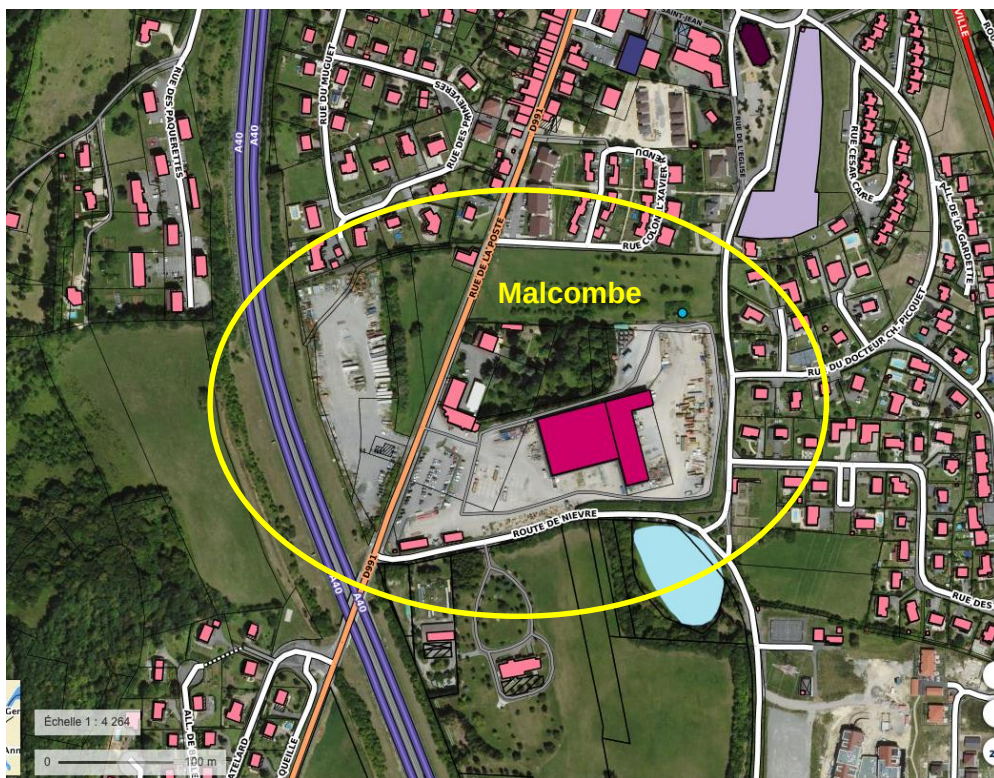


La situation de Valserhône dans le Pays Bellegardien

Les polarités urbaines du Pays Bellegardien



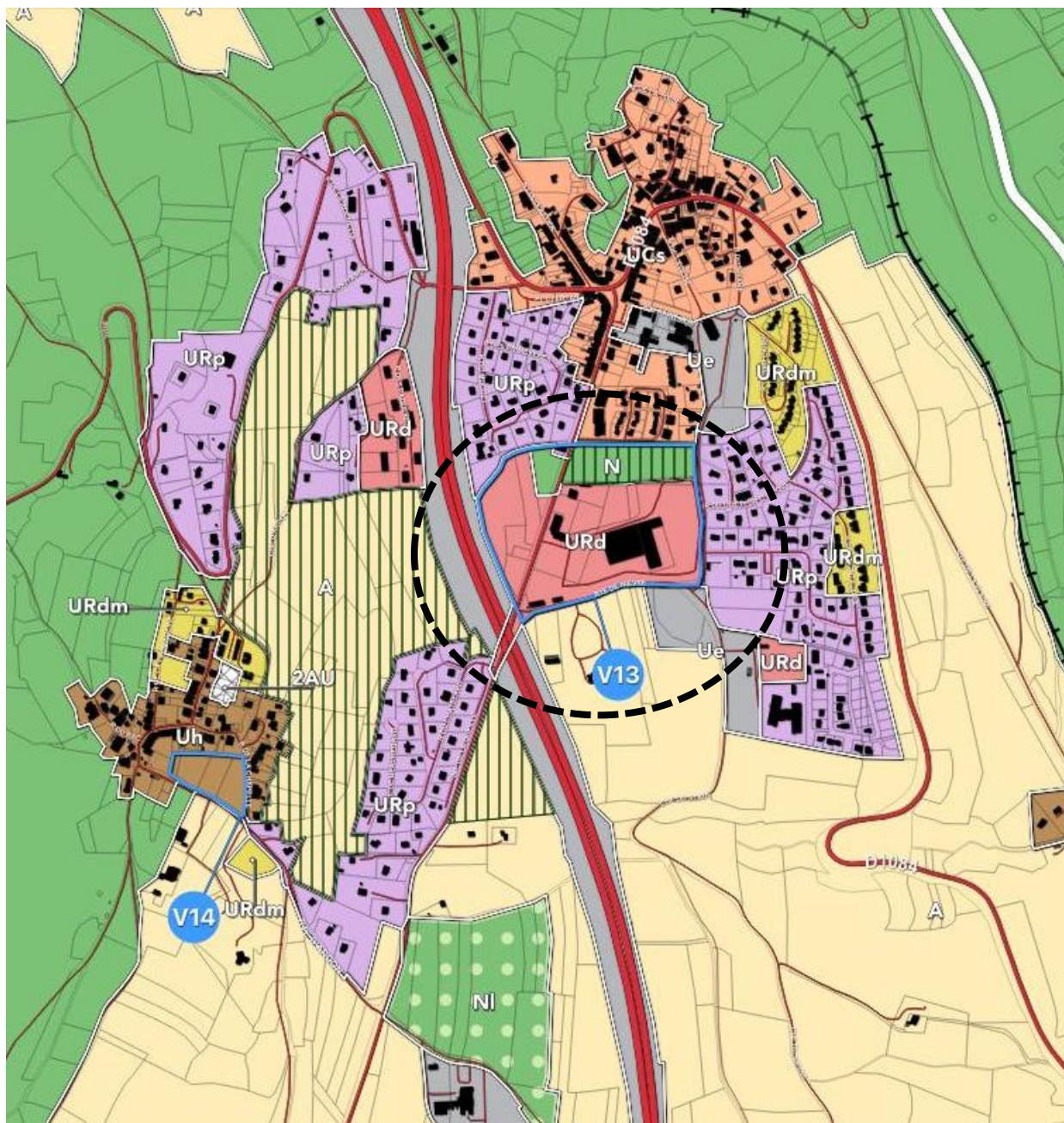
La situation géographique du secteur d'étude



*La localisation du site de l'étude : « Malcombe »
en contact avec l'A40 à l'Ouest et la RD 991 au centre du site.*



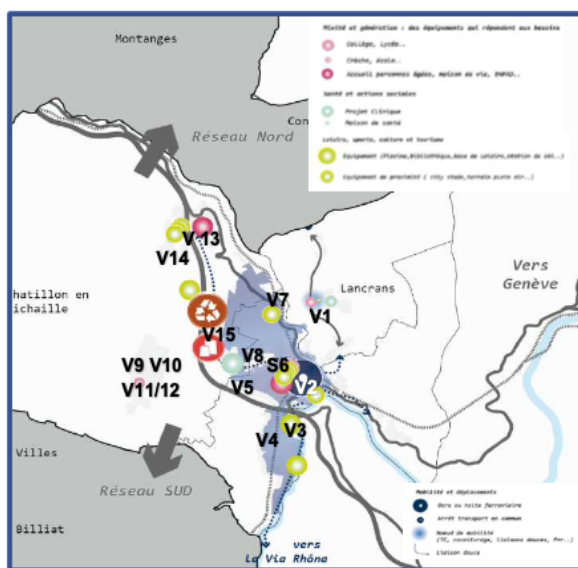
Le périmètre d'intervention du site de l'étude



*Le zonage selon le PLUIH avec
L'OAP V13 qui est projetée*

L'OAP V13 se situe sur deux zones au PLUIH : URd au Sud et N au Nord.

Localisation des orientations d'aménagement et de programmation à l'échelle du pôle de centralité VALSERHÔNE



Les OAP concernent les secteurs suivant :

- V1. Le secteur « SOUS LA VILLE » qui permettra de renforcer la centralité de Lancrans
- V2. Le secteur « GARE » qui permettra de renforcer la centralité principale de Valsenhône autour du pôle d'échange multimodal régional
- V3. Le secteur « ARLOD » qui permettra d'organiser le renouvellement urbain dans ce secteur sud autour du site industriel géré au regard des risques pollutions
- V4. Le secteur « LA VIGNETTE SUD » qui permettra d'accompagner le renforcement de ce secteur sud
- V5. Le secteur « LA BARBIERE » qui permettra de finaliser l'organisation du quartier au sud d'En SEGIAT
- V6. Le secteur « PIERRE BLANCHE » qui permettra de développer un écoquartier
- V7. Le secteur « LA PLAINE » qui permettra d'améliorer le fonctionnement économique en accueillant un nouveau site en lien avec d'autres activités et en permettant la reconversion de l'ancien site d'activité pour un quartier mixte stratégique (EN SEGIAT)
- V8. Le secteur « EN SEGIAT » qui permettra d'organiser un nouveau quartier mixte stratégique associant le PAE de vouvray (village de marque), des équipements et notamment un pôle santé (clinique), et des logements associés à des activités économiques urbaines

Les secteurs 9, 10, 11/12 qui permettront de renforcer et d'optimiser l'espace sur la centralité de Vouvray

- V9. « SOUS LA CROIX »
- V10. « VOUVRAY CENTRE »
- V11. « PLACE DE LA MICHAÏLE » associé à
- V12. « LE VILLAGE »

- V13. Le secteur « MALCOMBE » permettra quant à lui de renforcer le centre de Chatillon
- V14. Le secteur « ROUTE d'ARDON » qui permettra
- V15. Le secteur « ECOPOLE » qui permettra de développer une première phase de ce secteur d'avenir stratégique pour l'économie du territoire

Un UTN pour développer des activités autour du cheval est prévu au nord est de Vouvray

Le site de l'étude fait partie de plusieurs OAP selon le PLUIH dans le pôle de centralité de Valsenhône. L'OAP V13 pour « Malcombe ».



L'OAP « Malcombe »

OAP V13 « MALCOMBE » (centralité Châtillon)

Contexte:

Objectifs de programmation

Cette opération a vocation à comporter **180 logements, dont 22 % en logements locatifs sociaux**.

Objectifs d'aménagement

L'opération est traversée selon un axe nord-sud par un axe structurant à requalifier, auquel s'accroche une voie de liaison interne est/ouest, des voies de desserte et des liaisons douces permettant d'améliorer le maillage interne.

Objectifs de Gestion environnementale

La capacité d'accueil de l'opération est encore compatible avec la STEP, particulièrement pour la phase I.

Concernant la biodiversité, le règlement prévoit un « Coefficient de Biotope » applicable à cette opération afin d'optimiser la perméabilité écologique et faciliter l'infiltration.

Objectifs paysagers et architecturaux

Une grande verte boisée et paysagère est prévue en limite sud et ouest du site, un espace vert structurant étant aménagé au nord et en partie centrale.

Des arbres à préserver et des emplacements d'arbres à planter sont identifiés dans la majeure partie du site.

Mise en œuvre opérationnelle

Cette OAP devra être réalisée de 2 phases successives, chacune devant faire l'objet d'une opération d'ensemble.

La Phase 2 implique le départ de l'activité économique sur la PLAINE.

L'OAP « Malcombe » et ses objectifs

2. Le rappel du cadre réglementaire

Les articles L 111.6, L 111.7, L 111.8 du Code de l'Urbanisme relatifs à l'Amendement Dupont :

L111-6

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 s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L11-7

L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

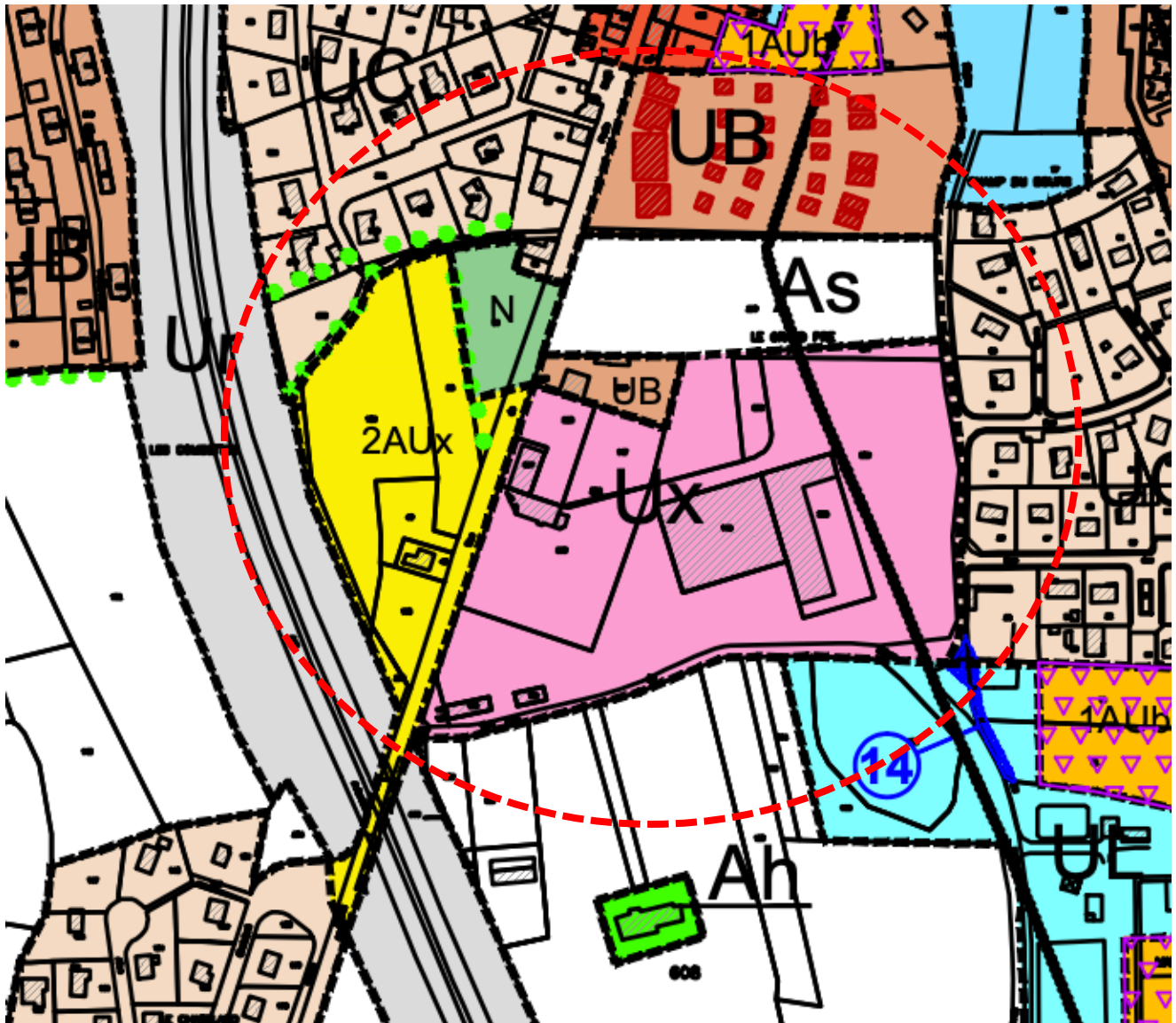
L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par 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.

3. Le classement de la zone au PLU en vigueur

Il s'agit de l'ensemble de la zone à urbaniser "2AUx" à l'Ouest, et du secteur "Ux" à l'Est.

Ainsi qu'une zone N et As au Nord, avec une petite zone UB au centre.



Extrait du PLU en vigueur (approuvé le 10 mars 2014).

Le cadre réglementaire ne répond pas aux exigences de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme (amendement "Dupont") en lien avec l'autoroute A40 et la RD 991. Ce pôle central de référence a vocation à un développement urbain pour l'accueil de logements.

B. L'ETAT INITIAL DU SECTEUR D'ETUDE

1. La desserte de qualité du secteur

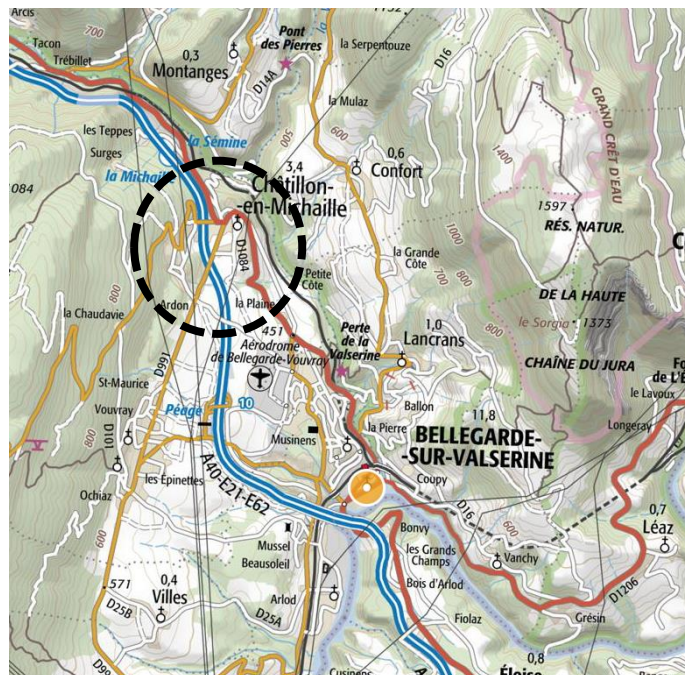
Le site du secteur, est situé au Sud du territoire communal ancien de Châtillon-en-Michaille.

Il bénéficie d'une desserte particulièrement favorable par de grands axes de communication :

→ L'autoroute A 40 et sa barrière de péage située au Sud.

→ La Route Départementale RD 991, qui traverse le site en sa partie centrale.

Le site est situé en surplomb de l'A40 sur un vaste plateau, en entrée de ville de l'ancienne commune de Châtillon-en-Michaille.



2. Les perceptions du site d'étude

Le site du secteur est perçu en perception lointaine depuis l'A 40 en provenance de Genève ou en provenance de Lyon.

Le site reste peu visible "de près" de l'A40, compte-tenu :

- de l'orientation topographique générale de ce dernier, en surplomb à l'autoroute,
- de la présence d'un grand talus entre l'autoroute et le site.
- de la végétation existante, notamment dans ses abords Sud et Nord.

Le site est aussi traversé par la RD 991 qui passe au-dessus de l'A40 et offre une entrée de ville vers le centre de Châtillon-en Michaille.

L'entrée de ville est dévalorisée actuellement par l'implantation d'une activité économique qui n'offre pas une image de qualité, entre du stockage de véhicules et d'entrepôts. La délocalisation de cette activité permettra à retrouver une entrée de ville de qualité différente de l'image actuelle.



Vues de l'A40 vers le site, on observe un grand talus qui ne permet pas la visibilité sur le site





*Vues du pont autoroutier au croisement de l'A40 et la D991 comme entrée de ville.
Avec du végétal qui domine le paysage, seule l'activité économique contraste avec le paysage.*



3. L'environnement du site

L'environnement immédiat du secteur est urbanisé.

En limite Nord ou Est du site et en continuité, se trouvent un ensemble de lotissements de maisons individuelles et donc un quartier d'habitat.

L'occupation actuelle du site est marquée par une activité économique qui sera déplacée de ce secteur.

Des équipements sportifs et un plan d'eau est disposé à proximité en partie Est du site.

Il est à noter le maintien d'une zone verte au Nord du site offrant ainsi une coupure verte entre la zone urbaine existante et la zone urbaine future.



Vue de la sortie de ville en direction d'Ardon et Vouvray.



Vue de l'entrée de ville à partir de la RD991, au Nord vers le centre-bourg et à l'Est vers les équipements sportifs et le cimetière.

4. Le caractère et occupation du site

La zone 2AUx à l'Ouest du document d'urbanisme en vigueur est un site qui est aujourd'hui utilisé essentiellement en prés de fauche, ponctué de haies bocagères, de bosquets, et d'une aire de stationnement pour l'activité économique. L'ambiance générale offre un paysage agraire et bocager avec une imbrication d'une poche de stationnement.

La zone Ux à l'Est bordant la RD 991 est occupée par une entreprise de BTP comme plateforme de stockage et traitement de matériaux inertes.

Cette activité, peu valorisante pour une entrée de ville, devrait-être appelée à se délocaliser. La zone le long de l'autoroute est en zone naturelle à faible valeur agronomique.



Vue de la RD 991 en direction du centre-bourg avec un espace vert à l'Ouest et un espace d'activité à l'Est.



Vue au centre du site le long de la RD 991, où la voiture domine l'image.

5. Les milieux naturels en présence

Les autres éléments naturels en présence ne présentent guères d'enjeux significatifs, qu'il s'agisse des prairies, de la pépinière en friche ou des bosquets boisés.

Le site se distingue avec une zone naturelle préservée en sa partie Nord le long de la RD 991 et un talus végétalisé préservé le long de l'A40.



6. La topographie du site et nature du sol

Le site présente un plan incliné, variant globalement du côté Ouest (aux abords de l'autoroute), au côté Est.

Le site peut être considéré grossièrement plat.

Il offre un modelé régulier, traduisant en périphérie du site, une assez bonne stabilité naturelle.

C. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'URBANISATION DE LA ZONE

1. Les Enjeux

L'aménagement de la zone de l'étude s'exprime en termes d'enjeux de développement urbain et de logement ou d'image urbaine- d'échelle communale et communautaire :

1/ Eviter la dégradation du différentiel emplois (offerts sur le territoire) / actifs (résidents sur le territoire) en proposant une nouvelle offre d'emploi local, accompagnant l'évolution démographique attendue en offrant le logement adéquat.

La stabilité, voire le développement de l'emploi constitue non seulement une source de vitalité, de richesse pour les populations locales et les collectivités (de par la fiscalité locale), mais aussi un moyen de contenir les flux quotidiens "domicile/travail".

2/ Offrir au Pays Bellegardien une attractivité plus affirmée et plus rayonnante, notamment par la structuration de l'offre économique et touristique future et la programmation de logements.

En effet, dans le contexte propre du Pays Bellegardien, le secteur a été reconnu comme l'un des secteurs structurant son tissu urbain futur et devant contribuer fortement à la valorisation du territoire, mais aussi à sa structuration et son image.

Considérant le contexte particulier de ce territoire, qui a connu de fortes mutations durant la dernière décennie (marquées principalement par sa "désindustrialisation", avec en corollaire, une perte importante d'emplois), le devenir économique du Pays Bellegardien est apparu très tôt comme un thème mobilisateur, motivé par le refus des élus locaux, de voir s'aggraver sa "dépendance" et de se laisser enfermer dans l'image d'un "pays-dortoir", et par la ferme intention d'offrir une nouvelle attractivité économique au territoire.

3/ Développer la zone de l'étude par l'accueil de logements en complémentarité avec les activités économiques pouvant saisir l'opportunité de la situation, de l'accessibilité et de la valorisation envisagée en centre-bourg à proximité des zones d'activités et des axes majeurs de communication.

2. Les objectifs

Ces objectifs de développement urbains ont été notamment exprimés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays Bellegardien.

Il s'agit d'accompagner et conforter la redynamisation économique du territoire, dans la diversité de ses activités et dans leurs potentiels d'innovation ainsi que dans ses besoins en logement.

L'objectif étant de renforcer l'attractivité du Pays Bellegardien, en favorisant l'implantation de certaines activités économiques, dans un respect d'équilibre avec le commerce de proximité, en particulier à proximité du centre-ville de Châtillon-en-Michaille et le développement du logement en réponse au besoin de l'emploi.

Le développement économique est étroitement lié au développement du logement.

Il s'agit aussi plus particulièrement, de se donner une image forte dans ce secteur historiquement économique, en favorisant la création d'un projet emblématique innovant, intégrant les nouvelles tendances de résider et de travailler ainsi que se divertir, et habitant à proximité de la nature.

Les enjeux et les objectifs propres à l'aménagement de cette zone d'étude sont exposés dans les OAP ainsi que son programme et opérationnalité.

D. LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SECTEUR

Il est rappelé que ce secteur est appelé à répondre au besoin en logement du pôle de centralité communautaire du Pays Bellegardien, situé en continuité de l'urbanisation existante au Nord de Châtillon-en-Michaille en continuité de son centre.

Cette zone distingue deux secteurs opérationnels, dont la destination est définie comme suit :

- Un secteur de logement en première phase.
- Un secteur de logement en deuxième phase après le départ de l'activité économique sur la Plaine.

L'aménagement de ce périmètre peut être assuré pour chaque secteur opérationnel, par tranche(s) fonctionnelle(s).

S'articulant avec les dispositions réglementaires, et à l'appui d'un schéma d'aménagement, l'OAP précise, de façon commune ou spécifique à chaque sous-secteur :

- Les conditions relatives à l'aménagement.
- Les principes de composition urbaine.
- Les préconisations architecturales et de qualité environnementale des constructions.
- Les principes d'aménagement paysager des espaces extérieurs.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) proposée comme cadre d'urbanisation de la zone, ainsi que le règlement écrit applicable à la zone, ont été conçus dans une préoccupation renforcée quant à la **prise en compte des nuisances (nuisances sonores pour l'essentiel), de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**



1. La prise en compte des nuisances sonores

- Côté Ouest (A40):

D'une part le dénivelé important entre l'A 40 et le plateau qui accueillera le projet représente en soi une protection, vis-à-vis des nuisances sonores. Cette protection est garantie en outre par la règle de recul minimum des 50 mètres imposée par rapport à l'axe de l'autoroute A 40, et perpendiculairement à celle-ci.

- Côté Est (RD991):

Le projet de construction suivra un plan de composition compact dans ses volumétries, les modules seront implantés le plus souvent de façon contiguë. Le projet souhaite offrir une façade urbaine de part et d'autre de la RD. Un traitement spécifique des ouvertures sera à envisager avec une protection acoustique adéquate avec la protection sonore.

2. La prise en compte de la sécurité routière

Une accessibilité adaptée et sécurisée sera assurée, grâce au réseau de transports en commun existant qui sera renforcé en conséquence.

Un accès et une desserte sécurisés par modes « doux » sont à prévoir en accompagnement des voies de dessertes mais également en jalonnement dissocié.

Ainsi, les principes d'accès définis pour la zone, à partir d'un carrefour giratoire à créer en sa partie centrale permettent-ils, non seulement de limiter le nombre des accès sur le réseau routier départemental, mais aussi de garantir une certaine fluidité du trafic en périodes de pointe estimées concernant la fréquentation de la zone.

3. La prise en compte de la qualité architecturale

Une attention particulière sera portée aux bâtiments qui devront conserver une ambiance de village afin d'être le plus cohérent possible avec le paysage communal. Afin de respecter la topographie du site, les constructions devront s'adapter à la pente selon les courbes de niveau. Les bâtiments seront de hauteur homogène avec le gabarit du Bourg et les toitures seront majoritairement à deux pans et de teinte brun rouge. Des toitures terrasses pourront être autorisées sur les éléments restreints de liaison entre deux constructions.

L'aménagement devra générer une ambiance générale de « parc », où le caractère végétal dominera sur le caractère minéral en lien avec la zone naturelle en partie Nord.

Les constructions et installations projetées dans ce secteur devront, par leur nombre, leur positionnement, leur volumétrie et les matériaux employés en toitures comme en façades, contribuer à cette ambiance recherchée.

4. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages

Les aménagements respecteront les qualités paysagères du site et feront l'objet d'une intégration paysagère. Afin de préserver le paysage existant sur le site, le projet conservera en grande partie les haies présentes en limite de propriété. L'espace de stationnement sera aménagé comme un parking paysager.

Le traitement des espaces verts et des plantations fait partie intégrante du plan de composition paysagère du secteur. Les voies de desserte et de circulation internes seront jalonnées de plantations générant différentes ambiances paysagères, et appropriées à la nature des flux. L'aménagement devra générer une ambiance générale de « parc », où le caractère végétal dominera.

On rappellera par ailleurs que la zone de par sa situation et sa topographie, reste peu visible « de près » ; et qu'elle se confondra dans le « grand paysage » par sa logique d'intégration paysagère, aux sites environnants.

E. LA CONCLUSION

L'étude réalisée sur l'urbanisation de la zone d'étude, a permis de construire une vision du devenir de cet espace, en déterminant principalement (à l'appui de principes écrits et graphiques) :

- Différents secteurs opérationnels.
- Des principes d'accès et de desserte routière (VP/TC/PL).
- Des principes de maillage par les modes "doux" (piétonniers, principalement).
- Des principes de stationnement.
- Des principes de composition urbaine (implantation et aspect des constructions).
- Des principes d'aménagements paysagers.
- Des principes de qualité environnementale des constructions.

Cette étude s'est traduite par une évolution de l'orientation d'aménagement et de programmation (concernant la zone d'étude) et par une adaptation du règlement écrit : la première (s'imposant en termes de compatibilité), associée au second (s'imposant en termes de conformité), permettant, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme :

- D'assurer la compatibilité de ces nouvelles dispositions 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 problématique des nuisances** a été intégrée au sein des réflexions d'aménagement de la zone : les bâtiments seront implantés de façon à minimiser les nuisances, déjà atténuées par le talus séparant l'A 40 du site.
- **La sécurité de la zone** est assurée par la création d'un espace urbain qui permet d'atténuer la vitesse en traversant la zone le long de la RD 991.
- **Les réflexions architecturales** ont intégré ces enjeux en voulant garantir une intégration à travers les volumes et les limites d'implantations des constructions (ambiance village), en recréant une trame bocagère proche de celle préexistante et en respectant la topographie de la zone.
- **Le parti d'aménagement paysager** choisi est, quant à lui, de s'appuyer sur la palette végétale existante afin de favoriser au mieux l'insertion de cette future zone dans son environnement et notamment la préservation d'une grande zone verte en partie Nord créant ainsi une coupure urbaine entre les zones existantes et la zone future.

Et ainsi :

- De justifier une dérogation aux dispositions dudit article, interdisant les constructions et installations, dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A40, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (en l'occurrence, la route départementale RD 991).

Par conséquent, l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies porte les reculs minimums applicables :

- de 100 mètres à 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A 40,
- de 75 mètres à quelques mètres par rapport à l'axe de la RD 991 afin de constituer un front urbain d'entrée de ville.

JUSTIFICATIONS PREVUES PAR L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Les objectifs de lutte contre les nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère prévus par l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme font partie intégrante des objectifs/enjeux du projet sur la zone de « Malcombe ».

- **Au regard des nuisances**

Afin de diminuer les nuisances de visuelles et sonores de la RD 991 et l'A40, un double travail sera engagé à la fois sur le traitement paysager, notamment par la plantation d'arbres capables d'absorber une partie des nuisances et sur la qualité des bâtiments à construire : recul paysager, caractéristiques techniques des bâtiments, ... etc.

- **Au regard de la sécurité**

La problématique de sécurité est au cœur des objectifs des deux projets complémentaires. En effet, l'enjeu majeur d'aménagement du secteur « Malcombe » réside dans sa capacité à offrir des espaces fluides, ouverts, accessibles à tous les usagers et sécurisés. Une étude devra mettre en exergue les solutions techniques permettant de sécuriser les accès/sorties et de fluidifier le trafic routier sur la RD 991, mais aussi de réduire la vitesse des automobilistes permettant de sécuriser les usagers modes doux.

De plus, les usagers modes doux vont bénéficier d'aménagements dédiés permettant de les relier aux différents espaces de la ville : pôle d'échanges multimodal, équipements publics/ espaces publics structurants (cité scolaire Saint-Exupéry, Plaine de jeux d'Arlod, pertes de la Valserine, ...).

- **Au regard de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages**

Afin de préserver la qualité des espaces naturels et améliorer l'aspect architectural du secteur d'étude, un travail sur les formes urbaines et architecturales innovantes notamment sur les gabarits, les volumes, l'orientation et le traitement de l'aspect extérieur devra être entrepris pour chaque construction.

Au niveau des espaces de transitions, les éléments paysagers devront être mis en scène. En effet, une forte végétalisation devra répondre aux objectifs d'insertion des bâtiments dans leur environnement et assurer des transitions qualitatives avec les espaces alentours dans le respect du coefficient de biotope par surface prévu par le règlement du PLUiH.

Valserhône

Secteur « Pierre-Blanche » et « La Plaine »

AMENDEMENT DUPONT

ETUDE L.111-8

Secteurs : PIERRE BLANCHE et la PLAINE

I- LOCALISATION ET ENJEUX

Valserhône est une commune nouvelle née de la fusion des communes de Bellegarde-sur-Valserine, Chatillon-en-Michaille et Lancrans. Elle regroupe environ 17000 habitants et devient la troisième ville la plus importante du département de l'Ain et constitue le pôle urbain majeur du Pays Bellegardien qui regroupe actuellement 12 communes totalisant une population de 22000 habitants.

Elle occupe une situation stratégique au carrefour de Genève, Lyon, Bourg-en-Bresse et Paris, notamment grâce à sa gare TGV internationale ainsi qu'aux axes autoroutiers/routiers à proximité immédiate.

Elle bénéficie en outre d'une offre importante en équipements publics, activités de commerce et de services et d'un bassin d'emploi diversifié lui permettant d'exercer une influence territoriale élargie, allant jusque dans le Pays de Gex, Oyonnax, Seyssel/Belley, ...

Le développement urbain de Valsérhône notamment tient du développement des activités industrielles qui ont marqué le territoire pendant des décennies. D'ailleurs, le plan de la ville de Bellegarde-sur-Valserine renvoie à une typo-morphologie urbaine de type anglo-saxonne en lien avec les entreprises anglaises qui se sont développées le long du Rhône.

Son attractivité économique repose aujourd'hui sur sa capacité à offrir des espaces de développement puisque les espaces existants sont saturés.



C'est dans ce sens que le secteur « Pierre Blanche - La Plaine », situé entre la RD101E l'ouest, la RD1084 et la vallée de la Valserine à l'est, le quartier de Musinens au sud et la coupure d'urbanisation avec le

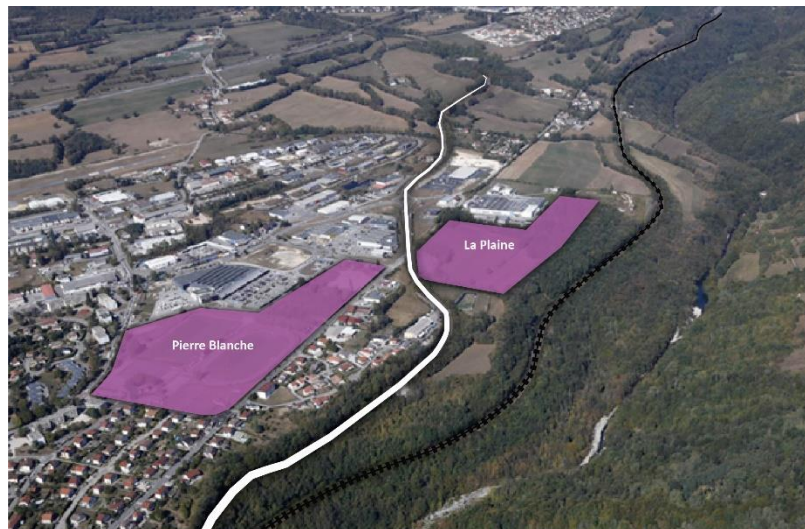
bourg de Châtillon au nord, vise à développer **quelques projets majeurs**, de nature différente, notamment :

- **un projet d'activité économique** à réaliser en extension urbaine sur environ 14 hectares de foncier pour regrouper notamment les activités existantes et offrir des espaces pour développer des activités économiques nouvelles, en contiguïté avec l'entreprise AEROCAN France déjà installée sur place ;
- **un projet d'habitat** à réaliser d'une part en articulation urbaine entre la fin du quartier résidentiel de Musinens et la zone commerciale « Valserine », d'autre part en densification urbaine sur les emprises des anciens équipements et terrains de sport prévus d'être relocalisés sur le pôle sportif d'agglomération de la plaine d'Arlod ;
- **un projet d'achèvement de la zone commerciale « Valserine »** par l'implantation de nouvelles enseignes notamment de loisirs et services autour des voies et espaces publics en cœur de zone ;
- **un projet de mobilité** venant compléter et restructurer au nord de l'agglomération principale de Valserhône le réseau des infrastructures de mobilité routière, partagée et active pour assurer en entrée de ville un meilleur report modal de la voiture individuelle vers les autres modes de transport tout en assurant une desserte fluide des activités économiques et commerciales. Ce projet de mobilité vise également à restructurer les espaces de circulation afin de sécuriser leur pratique à tous les usagers (RD1084).

I-1- Objet de la présente étude

La présence de la RD1084, axe classé à grande circulation, à l'interface de la zone mixte Pierre Blanche et de la zone d'activités économiques la Plaine (secteur en extension) requiert la réalisation d'une étude spécifique permettant de déroger au principe d'inconstructibilité prévu par l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme. Cette étude doit mettre en exergue la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages (article L111-8 du Code de l'Urbanisme).

Le projet urbain du secteur Pierre Blanche – La Plaine s'inscrit donc dans une vision globale et stratégique du territoire. Il a pour ambition d'assurer un développement urbain multifonctionnel : activités économiques, habitat, commerces/services, ... tout en garantissant l'accessibilité et la sécurité des espaces à tous les usagers, en améliorant la qualité de l'entrée de ville et en préservant les espaces naturels et perspectives sur le grand paysage.



I-2- Rappel du cadre réglementaire

Les articles L 111.6, L 111.7, L 111.8 du Code de l'Urbanisme relatifs à l'Amendement Dupont :

L111-6

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 s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L11-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

L111-8

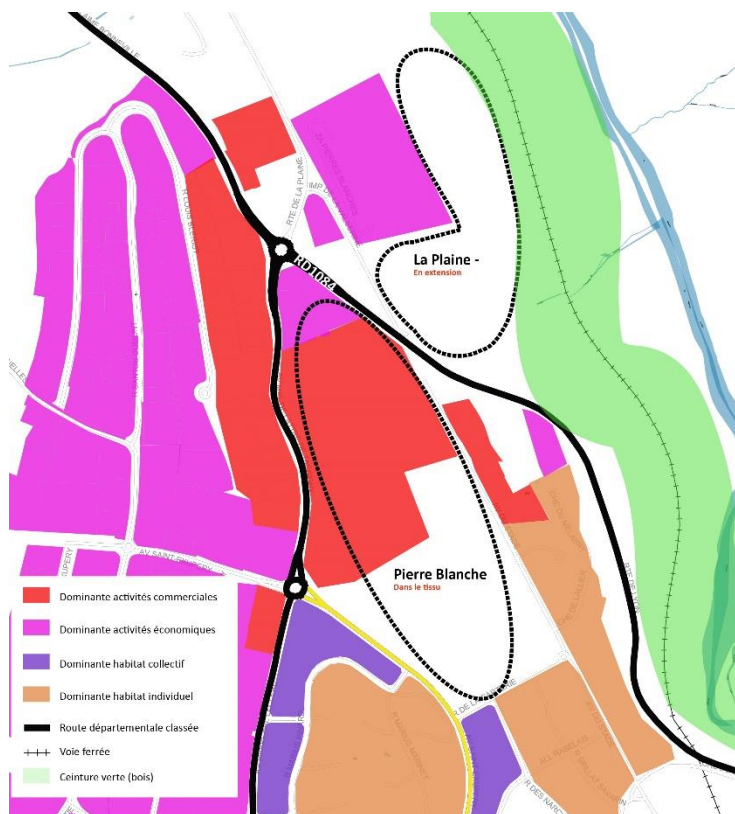
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

II- ETAT DES LIEUX GENERAL DU SECTEUR D'ETUDE

II-1- Situation urbaine

L'étude porte sur deux secteurs de la commune situés en bordure de la RD 1084, en entrée de ville. Seul le secteur de la Plaine est concerné par l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme mais nous avons fait le choix d'intégrer le secteur Pierre Blanche en raison de leur interconnexion et leur complémentarité.

- Le site de Pierre Blanche correspond à des espaces bâtis (activités commerciales existantes) et non bâtis (espaces anciennement dédié aux activités sportives et de loisirs qui sont relocalisées dans la plaine de jeux d'Arlod). Il se situe à l'interface de la zone commerciale « Valserine » et des quartiers d'habitat aux formes hétérogènes. L'objectif est de permettre l'aménagement d'une dent creuse en lien avec les espaces environnants et de requalifier l'ensemble de la zone commerciale, à la fois au niveau des espaces publics et de la nature des activités commerciales.
- Le site de « La Plaine » est situé dans le prolongement nord-est du site d'activités économiques et commerciale de la Valserine reconnu comme un pôle de rayonnement commercial intercommunal. Il a vocation à offrir des espaces d'activités économiques en réponse à la forte demande sur le territoire.



Par ailleurs, la RD vient « séparer » les deux sites et constitue une rupture physique et ressentie de l'espace, notamment du fait de son caractère « mécanique » qui ne laisse que peu de place pour les usagers modes doux. La réorganisation des espaces de mobilités constitue donc l'un des enjeux majeurs de ce projet urbain afin d'offrir une accessibilité sécurisée pour tous.

II-2- Situation règlementaire

Site « La Plaine »

Les terrains concernés par l'étude sont partiellement inclus dans la marge de recul inconstructible de 75 m par rapport à l'axe de la RD1084.

Il est à noter que ces terrains se situent en fait en limite d'une zone urbanisée continue qui se développe de part et d'autre de la RD1084 et que plusieurs parcelles bâties existent dans la bande de 75 m par rapport à la route départementale en vis-à-vis.

Le secteur est actuellement (PLU en vigueur) classé en plusieurs zones : UX, AU et N.

Les zones UX et AU sont destinées aux activités économiques et commerciales mais la zone N ne permet pas le développement de ces activités.

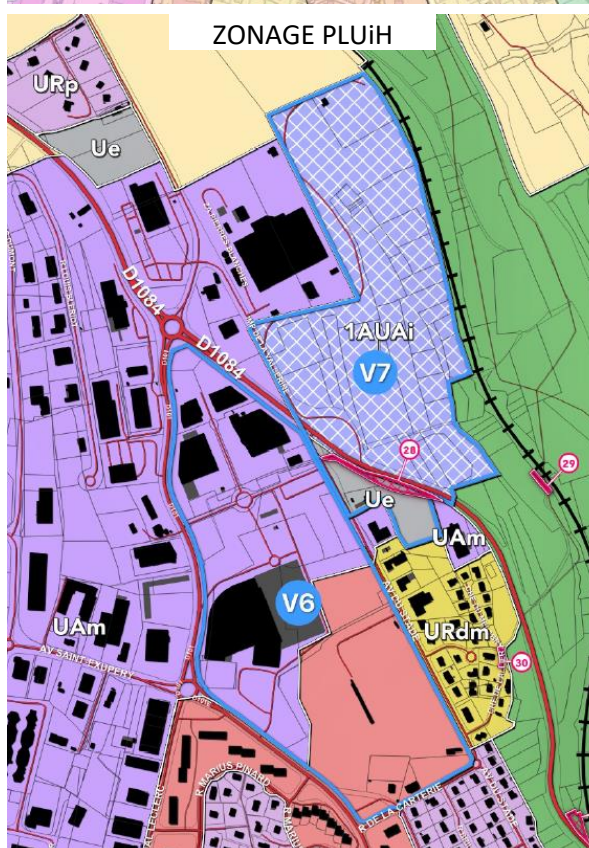
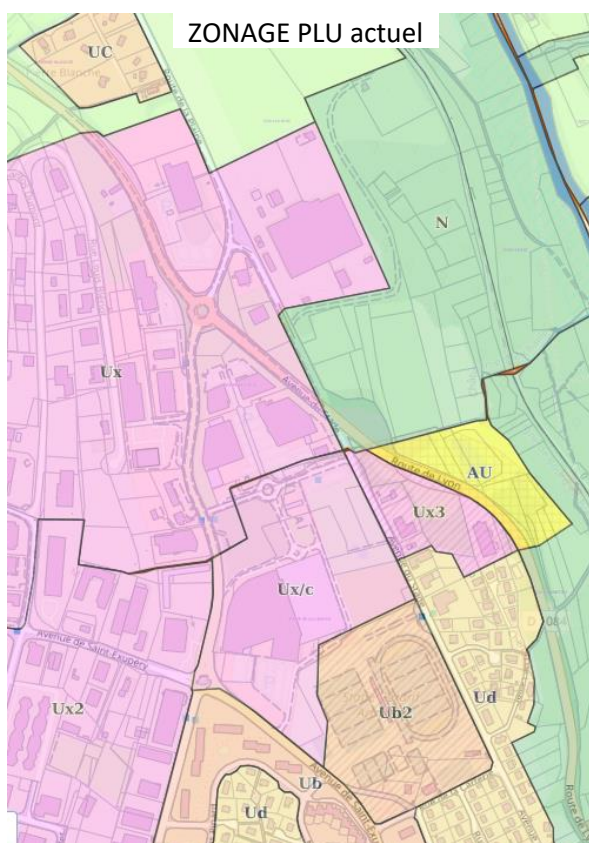
La volonté de la communauté de communes est de revoir le plan de zonage afin de permettre le développement des activités économiques nécessaires à l'attractivité du territoire tout en préservant le milieu naturel et en garantissant une meilleure qualité paysagère de l'entrée de ville.

Avant toute opération de construction, il s'agira de réaliser une opération ou plusieurs opérations de permis d'aménager afin de réorganiser le réseau viaire et sécuriser les espaces.

Cette orientation est conforme au PADD qui vise à structurer et diversifier l'offre économique pour renforcer la lisibilité du Pays Bellegardien dans le Grand Genève.

« Site Pierre Blanche »

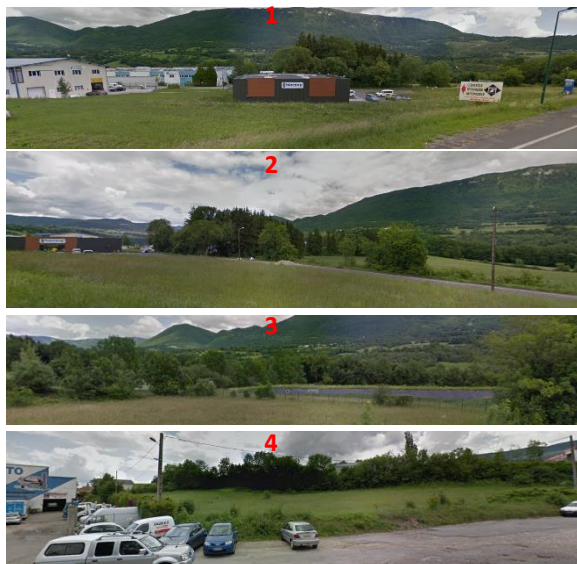
Le site Pierre Blanche est par ailleurs situé à l'intérieur de zones U. son urbanisation concernant à la fois un projet de renouvellement urbain et de nouvelles constructions afin d'améliorer la qualité et le cadre de vie des usagers.



II-3- Contexte paysager et environnemental

La Trame Verte et Bleue

Les terrains à proximité du secteur de la Plaine sont actuellement occupés par des bâtiments à usage économique et commercial à l'ouest avec une voie d'accès sud/nord depuis la RD1084, un bassin de rétention des eaux pluviales de la zone d'activité « Valserine » et un espace agricole au sud ainsi qu'un espace boisé sur la partie nord. Nous notons également la présence d'un talus boisé entre la voie ferrée à l'est et la limite de l'opération.



Vue aérienne sur le site de la Plaine

Le secteur de Pierre Blanche est concerné par une opération importante de 19 Ha environ, dont 12 Ha de périmètre opérationnel qui devrait accueillir de nouvelles constructions et/ou espace public/espace collectif. Ce projet vise notamment à assurer une jonction entre des quartiers résidentiels et la ZA de la Pierre Blanche au nord. Sa partie nord et centrale est d'ailleurs occupée par des activités économiques.

Les terrains devant accueillir les nouveaux projets de construction sont actuellement occupés en partie par des activités sportives et de loisirs avec la présence quelques bâtiments notamment les vestiaires et le logement de gardien. Ces activités vont être relocalisées sur la plaine de jeux d'Arlod. La deuxième partie est occupée notamment par la plateforme de l'ancienne piscine communale ainsi par des terrains libres avec la présence de quelques arbres sur la partie centrale.

L'ensemble des terrains renvoie à un espace urbain qui ne présente que peu d'enjeu de biodiversité sauf à l'échelle locale.



Vue depuis l'avenue de Lattre de Tassigny



Vue aérienne secteur OAP Pierre Blanche

L'extrait d'OAP thématique TVB ci-après met en exergue les différents éléments paysagers présent sur les deux secteurs. En effet sur le site de la Plaine, nous constatons la présence d'espaces agricoles,



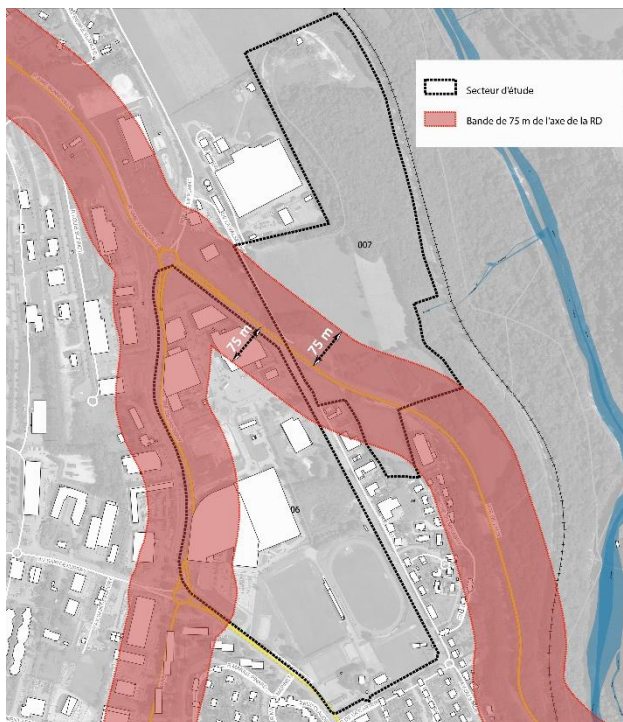
forestiers et naturels à préserver. Il s'agit notamment du boisement situé à la limite est et nord du secteur d'étude ainsi que des haies sur la partie centrale. Les projets de constructions devront donc tenir compte de ces éléments afin de mieux les intégrer. Nous notons également la présence d'un boisement dense en limite nord-est du secteur d'étude. Si certains projets de construction/installation/aménagement recourent à une suppression de certains arbres, ces derniers devront être compensés, notamment le long de la limite est jusqu'au sud-est afin de marquer la limite de l'espace naturel et de l'espace économique.

D'autre part, les deux sites bénéficient de vues panoramiques sur le Sorgia. En effet, la lecture du paysage global fait apparaître trois grandes strates d'analyse : un paysage urbain marqué par la présence de bâtiments à dominante d'activité économique et commerciale témoignant du caractère urbain de la zone, un boisement dense situé principalement le long de la voie ferrée jusqu'aux limite du secteur de la Plaine et un paysage lointain marqué par le Sorgia.

Risques et nuisances

Le site est très peu concerné par les risques naturels. Il présente néanmoins une sensibilité faible au regard de l'aléa retrait-gonflement des argiles (carte ci-contre), un risque sismique modéré, à l'instar de toutes les communes de l'Ain.

On notera également un risque d'éboulement de chute de blocs au niveau de la partie est du secteur de la Plaine mais ne concerne pas le projet (carte ci-contre).



D'autre part, le trafic supporté par les RD1084 (qui coupe les deux secteurs de Pierre Blanche et de la Plaine en 2), RD101 et RD101E (qui « ceinture » le secteur de Pierre Blanche) génère des nuisances sonores classé au niveau 3.

Une bande de 100m de part et d'autre des axes des routes départementales est par conséquent affectée par les nuisances sonores.

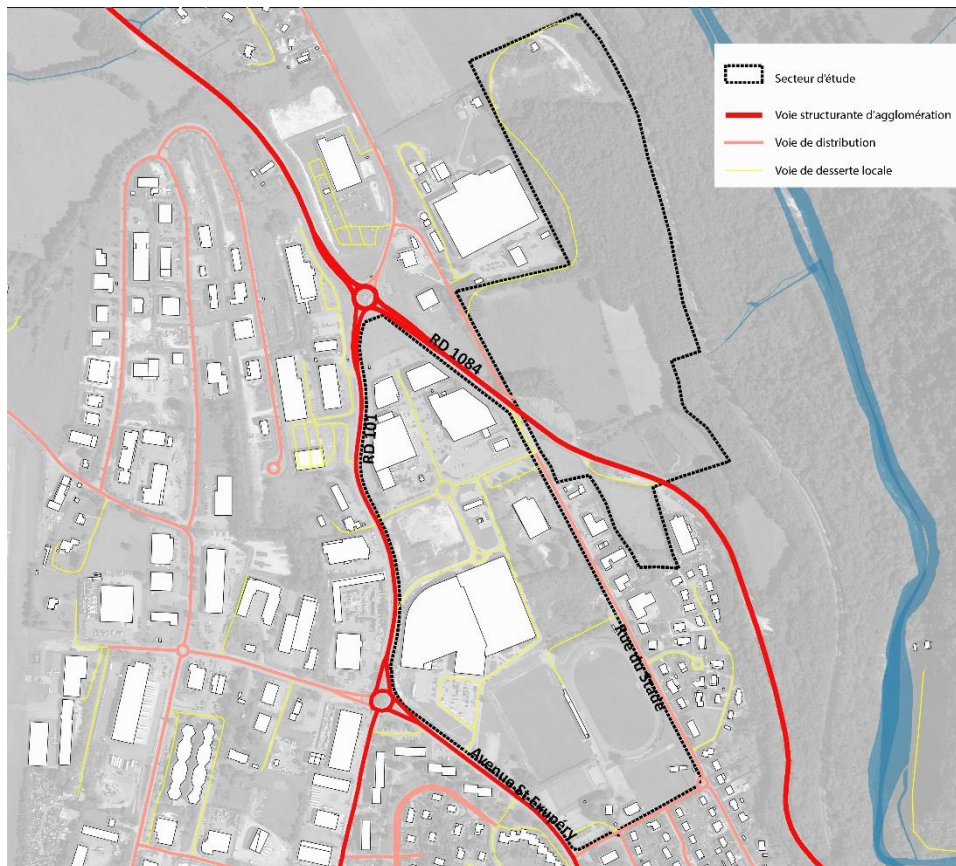
Le site n'est pas concerné par le plan d'exposition au bruit lié à la présence de l'aérodrome localisé à proximité de la zone d'activités des Etournelles mais se situe dans le périmètre de la servitude de dégagement des aérodromes (T5). Toutefois, les terrains sont à l'extrême limite de l'emprise de la servitude T5. Cela, n'aura que très peu d'impacts sur le projet.

Accessibilité et desserte

La trame viaire

La trame viaire principale des secteurs d'étude est hiérarchisée suivant trois types de voies :

- Voie structurante d'agglomération correspondant principalement aux routes départementales ;
- Voie de distribution permettant de relier plusieurs secteurs et quartier avoisinants ;
- Voie de desserte locale permettant une desserte aux pieds des constructions.



Toutefois, le réseau viaire tel qu'il est structuré aujourd'hui ne permet pas d'assurer une fluidité optimale du trafic routier. En effet, les accès aux zones d'activité de Pierre Blanche – La Plaine reste difficile et rend l'accès aux différents secteurs dangereux et peu sécurisé surtout aux heures de pointes.

La rue du Stade qui est considérée aujourd'hui comme une voie de distribution devrait jouer un rôle important à la fois pour la fluidité du trafic routier et la prise en compte des différents usagers notamment les modes doux.

Le réseau de transport collectif.

La commune de Valserhône est desservie par un réseau de transport public composé de deux lignes urbaines régulières, 6 lignes scolaires et 5 lignes TAD (transport à la demande). Le secteur d'étude est desservi par plusieurs lignes, notamment la ligne urbaine régulière « A » qui est la plus importante de la commune. Il bénéficie par ailleurs d'une desserte TAD et d'une ligne scolaire. Toutefois, le secteur

de la Plaine est relativement dépourvu de desserte en TC d'autant plus que les traversées entre les deux secteurs ne sont pas évidentes en raison de l'absence de continuités piétonnes/cycles.

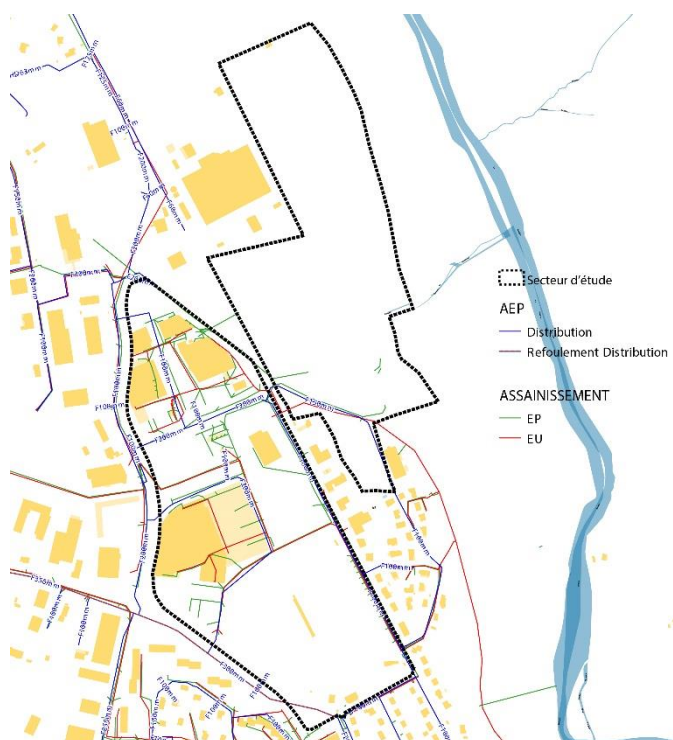
Le réseau des modes doux

La desserte par les réseaux

L'ensemble des réseaux se situe à proximité du site permettant d'assurer un bon raccordement sur les canalisations existantes.

Pour les eaux pluviales, la gestion et la récupération se fera à la parcelle pour l'ensemble des opérations. Toute surface nouvellement imperméabilisée devra intégrer la problématique en prévoyant soit un système d'infiltration (si la nature du sol le permet et dans ce cas-là une étude devra être produite) ou un système de rétention avec un volume de stockage et un débit fuite adapté.

Les stationnements aériens seront perméables afin de favoriser une infiltration naturelle des eaux pluviales.



III- LES ENJEUX MAJEURS

L'aménagement global des deux secteurs vise l'articulation des fonctions urbaines (habitat et mobilité), environnementales et commerciales/économiques. A ce titre, quatre grands enjeux se dégagent :

- **Enjeu de mobilité** : restructurer au nord de l'agglomération principale de Valserhône le réseau des infrastructures de mobilité routière, partagée et active pour assurer en entrée de ville un meilleur report modal de la voiture individuelle vers les autres modes de transport tout en assurant une desserte fluide des activités économiques et commerciales.
- **Enjeu de préservation du paysage naturel en entrée de ville** : le territoire bénéficie d'un environnement riche aux espaces diversifiés : pertes de la Valserine, le Sorgia, des espaces boisés, ... Il convient donc de préserver ce patrimoine surtout en entrée de ville où des perspectives monumentales caractérisent le paysage.
- **Enjeu de développement économique** : réaliser en extension urbaine sur environ 14 hectares de foncier, en contiguïté avec l'entreprise AEROCAN France déjà installée sur place, des projets d'activités économiques afin de répondre à une forte demande des acteurs économiques. Il s'agira également de requalifier la zone d'activité de la Valserine ;
- **Enjeu d'habitat** : réaliser sur environ 6 hectares de foncier, d'une part en articulation urbaine entre la fin du quartier résidentiel de Musinens et la zone commerciale « Valserine », d'autre part en densification urbaine sur les emprises des anciens équipements et terrains de sport prévus d'être relocalisés sur le pôle sportif d'agglomération de la plaine d'Arlod ;

Schéma des enjeux

ENJEU 1 - Mobilité



Offrir une mobilité sécurisée et accessible à tous



Mailler le territoire par des mobilités douces

ENJEU 2 - Préservation du paysage naturel en entrée de ville



Améliorer l'entrée de ville par des éléments paysagers qualitatifs



Préserver les vues panoramiques sur le grand paysage

ENJEU 3 - Développement économique



Permettre la construction de bâtiments économiques qualitatifs

ENJEU 4 - Habitat

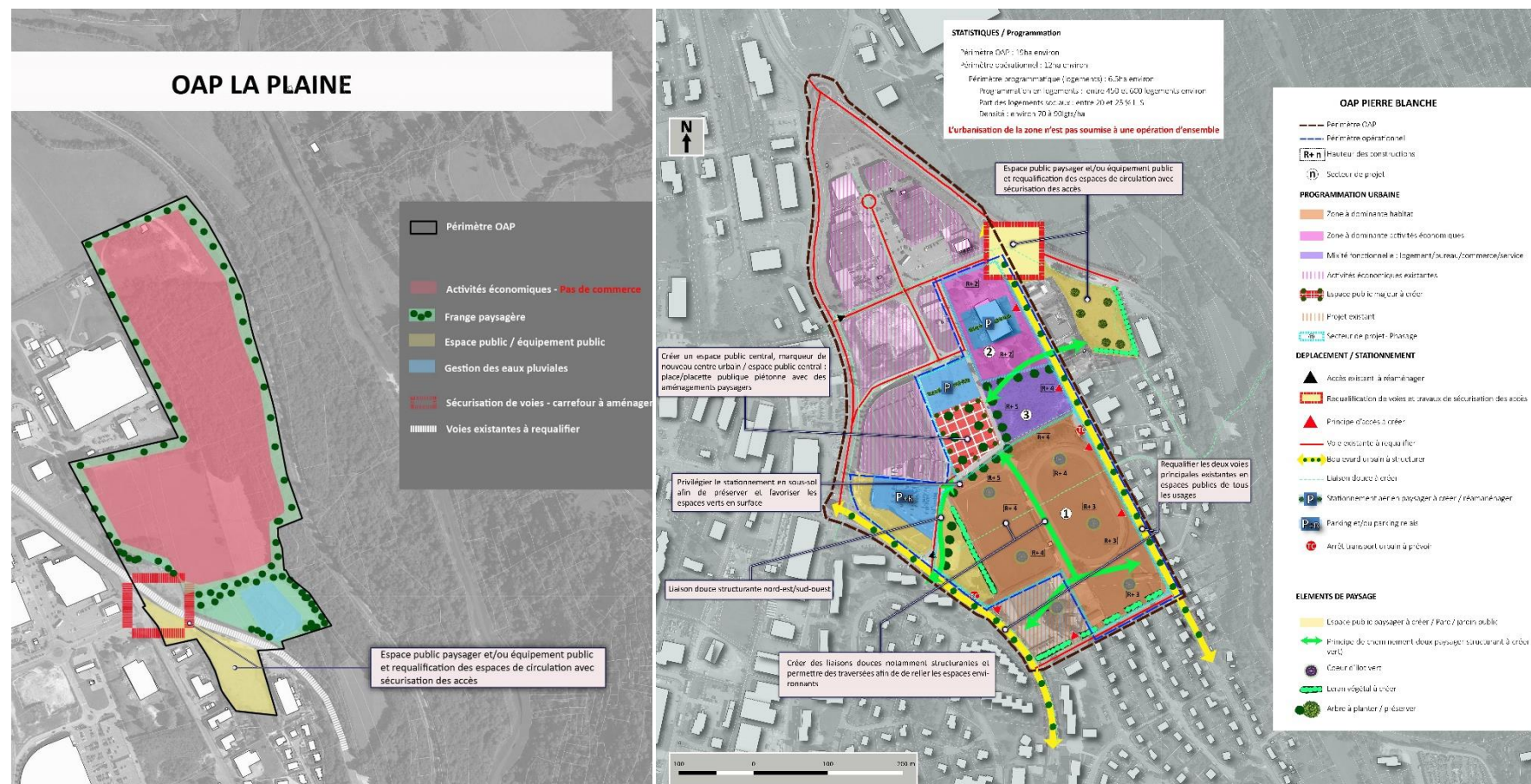


Permettre le développement d'un habitat qualitatif en lien avec les espaces environnants



GRAND PAYSAGE

Ces enjeux sont traduits dans le cadre de deux OAP complémentaires :



Les deux OAP Pierre Blanche et la Plaine viennent en effet compléter le règlement écrit des zones URd, UAm et 1AUI.

IV-JUSTIFICATIONS PREVUES PAR L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Les objectifs de lutte contre les nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère prévus par l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme font partie intégrante des objectifs/enjeux des projets de la Plaine et Pierre Blanche.

- **Au regard des nuisances**

Afin de diminuer les nuisances de visuelles et sonores de la RD 1084, un double travail sera engagé à la fois sur le traitement paysager, notamment par la plantation d'arbres capables d'absorber une partie des nuisances et sur la qualité des bâtiments à construire : recul paysager, caractéristiques techniques des bâtiments, ... etc.

- **Au regard de la sécurité**

La problématique de sécurité est au cœur des objectifs des deux projets complémentaires. En effet, l'enjeu majeur de la requalification de l'ensemble du secteur Pierre Blanche/La Plaine réside dans sa capacité à offrir des espaces fluides, ouverts, accessibles à tous les usagers et sécurisés. A ce titre, une étude de faisabilité technique devra être menée afin de revoir le plan de déplacement global du secteur. Elle devra notamment mettre en exergue les solutions techniques permettant de sécuriser les accès/sorties. D'ailleurs, les schémas d'OAP prévoient une requalification des accès depuis la RD 1084 aux secteurs de la Plaine et Pierre Blanche. Le carrefour à aménager permettra non seulement de fluidifier le trafic routier mais aussi de réduire la vitesse des automobilistes permettant de sécuriser les usagers modes doux.

De plus, les usagers modes doux vont bénéficier d'aménagements dédiés permettant de les relier aux différents espaces de la ville : pôle d'échanges multimodal, équipements publics/espaces publics structurants (cité scolaire Saint-Exupéry, Plaine de jeux d'Arlod, pertes de la Valserine, ...).

- **Au regard de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages**

Afin de préserver la qualité des espaces naturels et améliorer l'aspect architectural de la zone d'activité, un travail sur les formes urbaines et architecturales innovantes notamment sur les gabarits, les volumes, l'orientation et le traitement de l'aspect extérieur devra être entrepris pour chaque construction.

Au niveau des espaces de transitions, les éléments paysagers devront être mis en scène. En effet, une forte végétalisation devra répondre aux objectifs d'insertion des bâtiments dans leur environnement et assurer des transitions qualitatives avec les espaces alentours dans le respect du coefficient de biotope par surface corrélé au coefficient d'emprise au sol prévu par le règlement du PLUiH.