

Plan local d'urbanisme (PLU)

Ville de Donzère

Pièce n°6 : Etudes au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

(études dites « loi Barnier »)

Plan Local d'Urbanisme approuvé le	03.03.2012
Révision simplifiée n°1 approuvée le	27.02.2014

PREAMBULE

La commune de Donzère a fait le choix d'urbaniser :

- [**A**] : un **site à vocation économique, orienté vers des activités commerciales et/ou tertiaires** (zone AUe). Ce site est implanté au sud-est du giratoire situé à l'intersection de la N7 et de la rue des Chênes verts, le long de la N7, voie classée en déviation d'agglomération (cf. servitude EL11) ;
- [**B**] un **site à vocation économique, orienté en façade de la N7 vers des activités commerciales et en arrière de la N7** (zone AUe) **vers des activités artisanales**. Ce site est implanté à l'Est de la N7, voie classée à grande circulation.

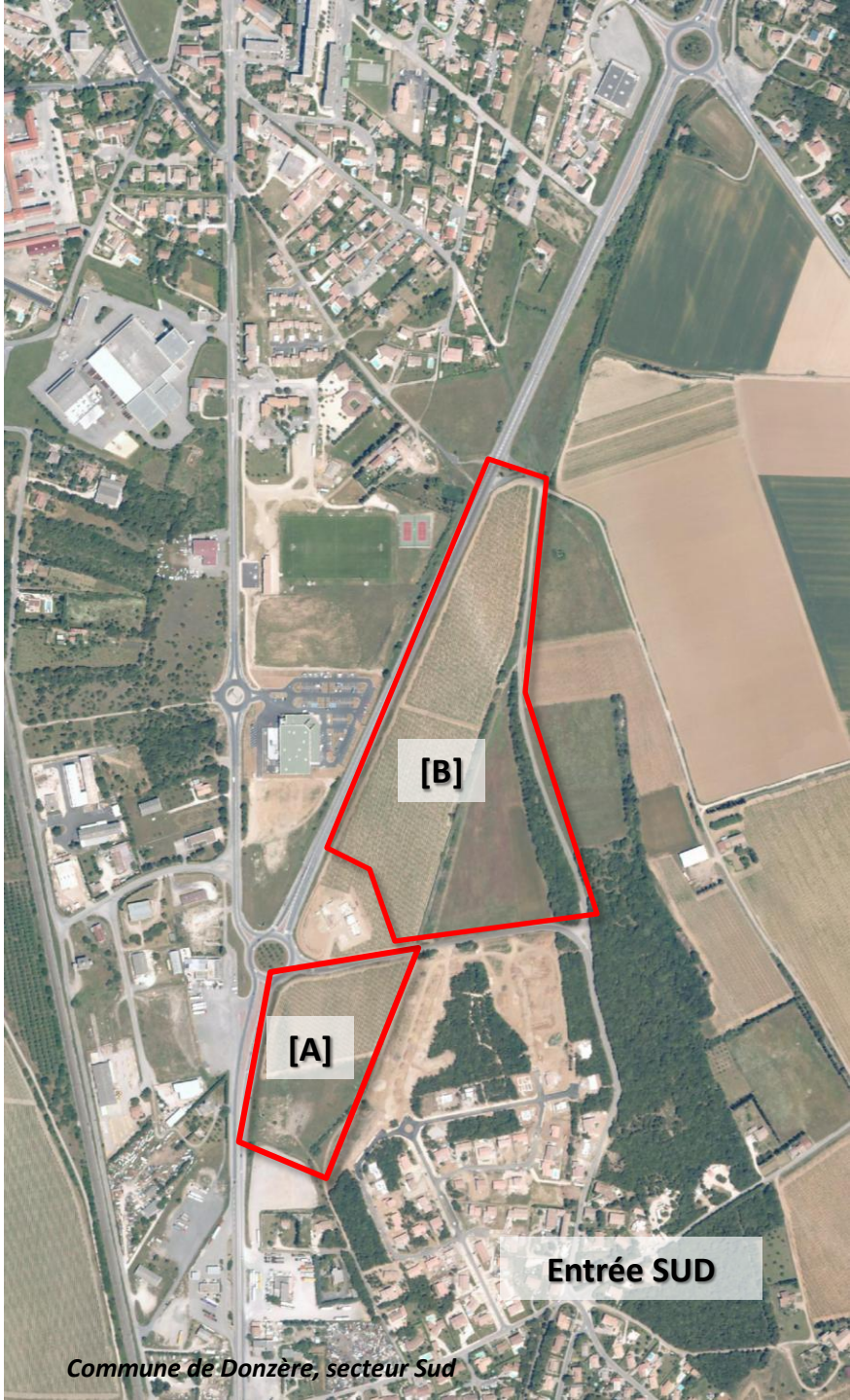
De ce fait, l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme s'applique. Il stipule :

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

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

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. ***Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages****.[…]* »

Afin de répondre de manière précise à ces exigences, la présente étude vise à justifier que la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages sont traduites par un projet urbain au droit des zones d'urbanisation AUe retenues dans le PLU de Donzère.



Commune de Donzère, secteur Sud

Bande inconstructible au titre de l'article L111-1-4

100m Cent mètres de part et d'autre de l'axe de la N7

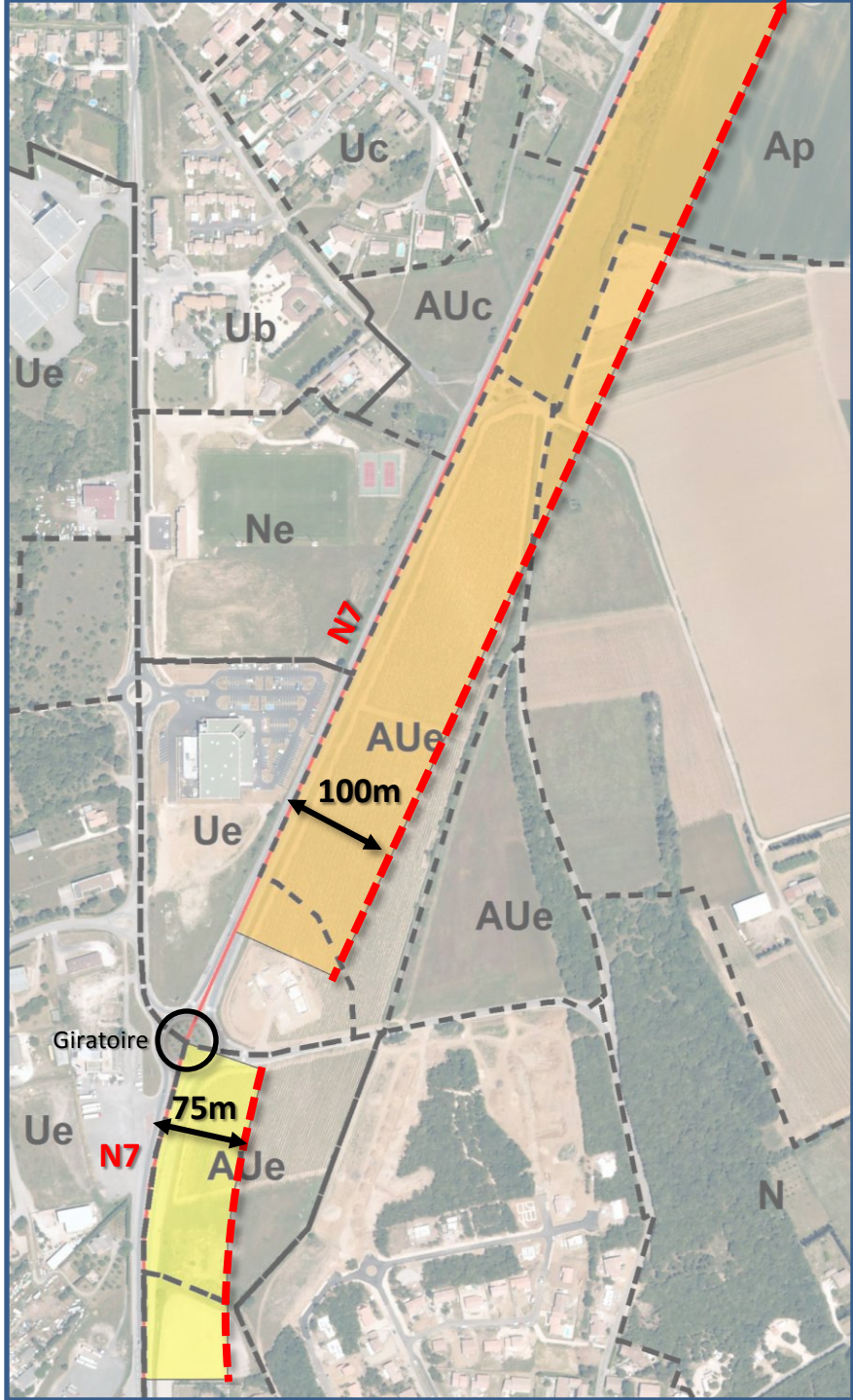
75m Soixante-quinze mètres de part et d'autre de la N7

Zones Aue Nord

Le site est positionné au nord du rond-point. La configuration du site, le long de la N7, constitue un axe accessible et très attractif, renforcé par la proximité de l'échangeur A7 'Montélimar sud'.
Sur cette portion de la N7, le recul est de 100m.

Zone Aue Sud

Le site est positionné au sud du rond-point. La configuration du site, le long de la N7, constitue un axe accessible et très attractif, renforcé par la proximité de l'échangeur A7 'Montélimar sud'.
Sur cette portion de la N7, le recul est de 75m.



1- DIAGNOSTIC

1.1- Critère de sécurité

Les voies concernées par l'étude

La Nationale 7, route majeur reliant Paris à Menton, traverse Donzère selon un axe nord-sud qui emprunte le territoire communal. La commune est en outre desservie par l'échangeur 'Montélimar Sud' (à 5mn).

Caractéristiques des voies et sécurité

Desserte

Avec une plate-forme moyenne de l'ordre de 15m de large, elle assure efficacement (capacité du trafic, fluidité de la circulation) et dans de bonnes conditions de sécurité (possibilités de dépassement notamment) l'écoulement de la circulation générale.

Accès

Entre la partie nord de Donzère et la cité des Chênes, les connexions entre la N7 et les autres voies sont de deux types :

1- les connexions aménagées de manière renforcée :

a) N7 / D541 (et av. de Koenigsberg) : connexion aménagée par un giratoire

b) N7 / Route des chênes verts (et av. basse Bourgade) : connexion aménagée par un giratoire

c) prochainement, N7 / ZAC des Eoliennes (projet en cours) : connexion aménagée par un futur giratoire

d) N7 / Cité des Chênes (ch. de Peyraud – CR n°80) : connexion par un 'tourner à gauche' (entrée) et une voie d'insertion (sortie)

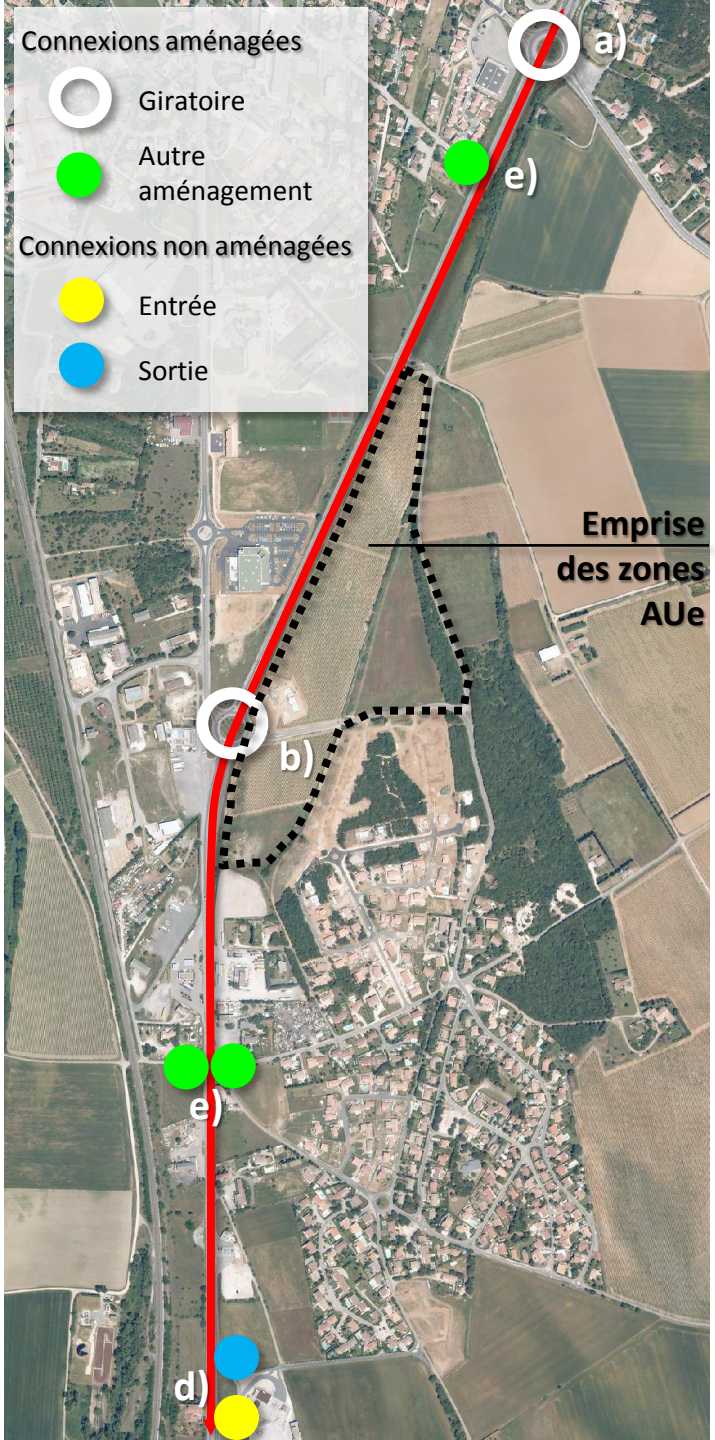
Ces aménagements assurent la sécurité de la desserte.

2- les connexions peu aménagées :

e) N7 / ch. du Moulinas (côté est de la N7) et N7 / voie communale n°5 (côté ouest de la N7) : aménagement *a minima*

f) N7 / rue de l'Enclos : aménagement *a minima*.

Sur le secteur des zones Aue, **la N7 présente des caractéristiques techniques de desserte adaptées à sa fonction** (gabarit,…) et **les accès existants garantissent une bonne sécurité grâce au giratoire N7 / Route des chênes verts.**



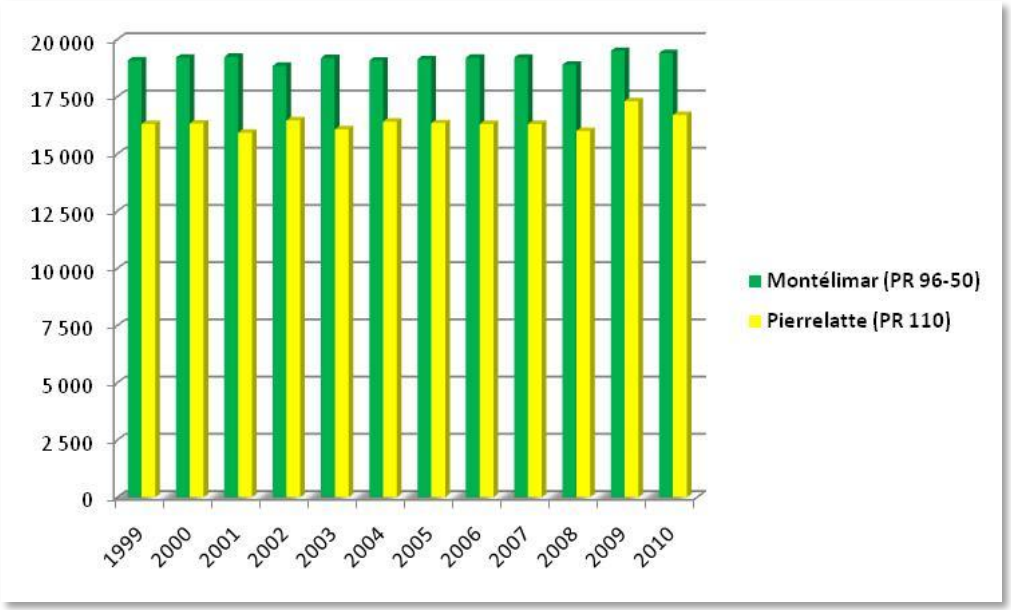
1- DIAGNOSTIC

1.1- Critère de sécurité

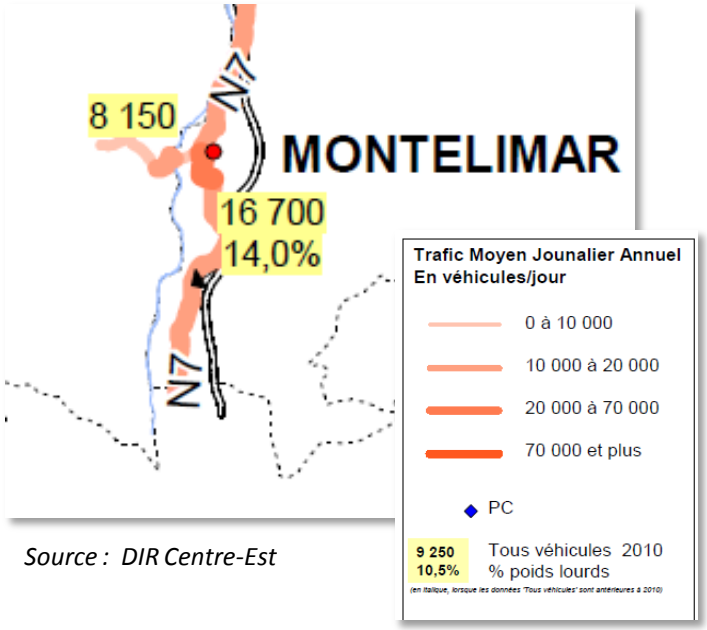
Trafic

Les données de trafic sont recueillies par les PC de la DIR Centre-Est sur des stations de comptages. Le secteur des zones AUe se situe à proximité des stations de Montélimar (PR 96-50) et Pierrelatte (PR 110), pour lesquelles on observe les données ci-après.

NB : les données chiffrées sources figurent en annexe du présent document.



TRAFIC 2010
Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est



Source : DIR Centre-Est

Le secteur des zones AUe est compris entre les PR (points de repère) de Montélimar et Pierrelatte. L'analyse de l'évolution du trafic durant la période 1999-2000 montre que :
- le trafic au PR de Montélimar passe de 19 081 à 19 400 véhicules (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA), soit une augmentation de +1,7% en 11 ans
- le trafic du PR de Pierrelatte passe de 16 300 à 16 700 véhicules (TMJA), soit une augmentation de 2,5% en 11 ans

La nature des activités attendues (mixité artisanat – commerces – tertiaire) et la taille modérée de l'opération (de l'ordre de 10 ha), conduiront à une augmentation modérée du trafic routier sur la N7. D'autant plus qu'une partie significative des usagers de la zone AUe sera composée par une clientèle de passage 'captée' depuis la N7 (effet vitrine).

1- DIAGNOSTIC

1.1- Critère de sécurité

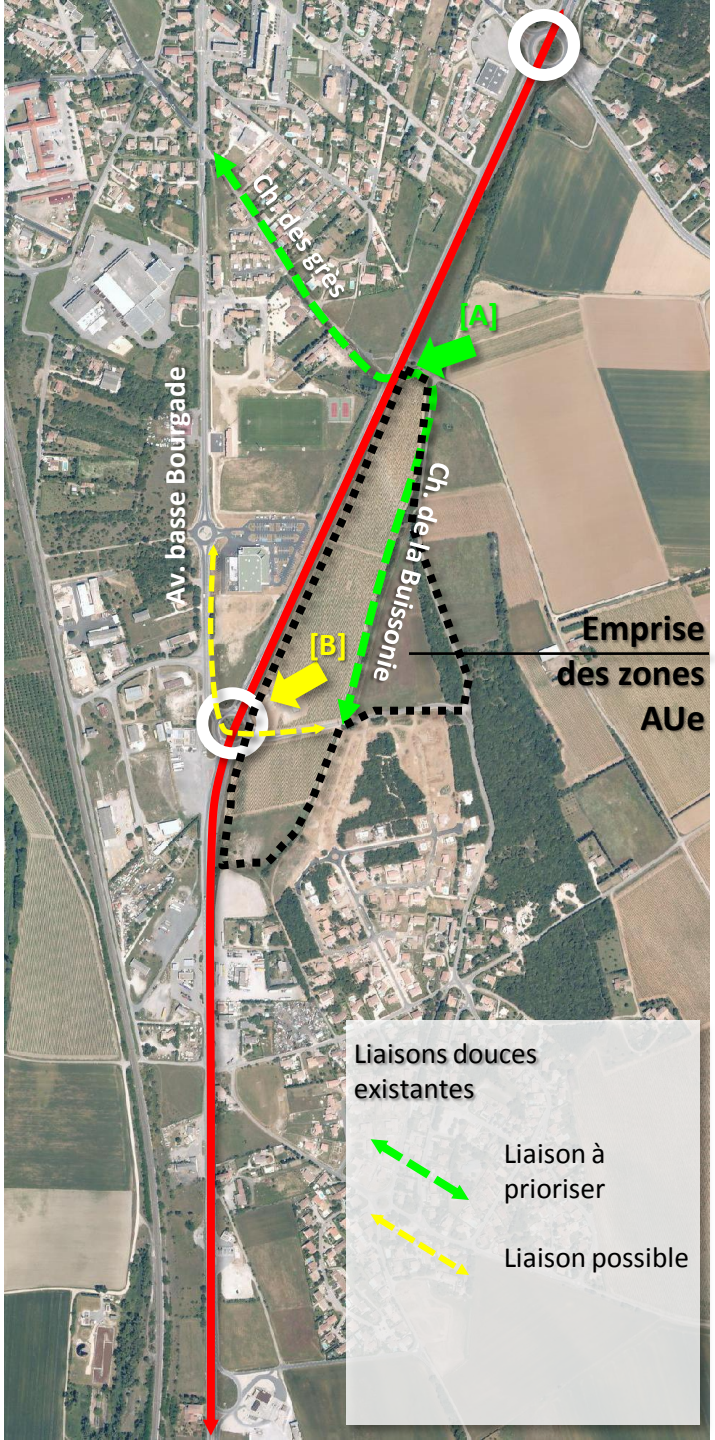
Les déplacements doux

L'enjeu principal est de relier le secteur des zones AUe au centre de Donzère. Deux options sont possibles :

Option [A] : passage sous la N7 en utilisant un ouvrage existant. Permet de relier le chemin des Grès au chemin de la Buissonie. Ce tracé est à privilégier car les piétons / cycles franchissent en toute sécurité la N7.

Option [B] : passage piéton pour traverser la N7. Un passage piéton au sol est matérialisé, permettant la traversée des piétons. Cependant, l'importance du trafic et la largeur de la voie incite à privilégier les déplacements doux via l'option A.

Les zones AUe sont reliées au centre de Donzère par des liaisons douces. L'un des deux tracés (option [A]) assure une sécurisation totale du franchissement de la N7 par un ouvrage souterrain existant.

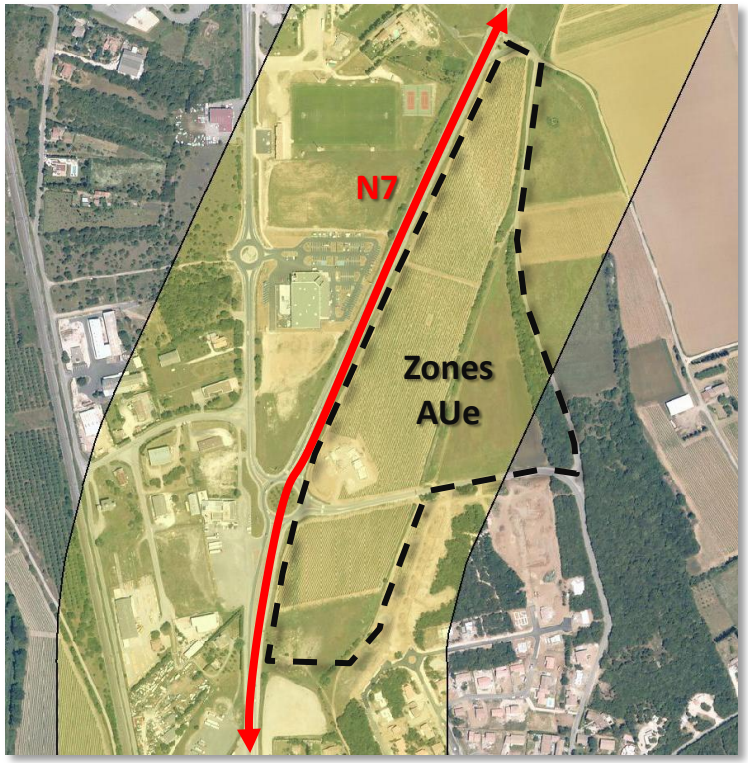


1.2- Critère de nuisance

Le secteur des zones AUe est concerné par la problématique des infrastructures routières bruyantes. Le classement, la largeur des secteurs affectés et le type de tissu urbain associé sont définis par l'arrêté du 2 mars 1999. La N7 est classée en catégorie 2 et la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 250m.

Le tableau ci-après est un extrait de l'arrêté préfectoral :

RN 7 sud Drôme	PR 85.980 à PR 114.400	SAVASSE	2	250 m	ouvert
		MONTELIMAR			
		CHATEAUNEUF DU RHONE			
		MALATAVERNE			
		DONZERE			
		PIERRELATTE			



La quasi-totalité de l'emprise des zones AUe est concernée par le classement sonore autour de la N7.
Les dispositions de l'arrêté préfectoral (détail ci-contre) s'appliquent. Outre le **respect des dispositions réglementaires en vigueur**, ce classement de constitue pas une contrainte pour la mise en œuvre du projet.

Dispositions de l'arrêté préfectoral du 2 mars 1999

L'article 3 stipule que : « Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire par les secteurs affectés par le bruit […] doivent présenter **un isolement acoustique minimum** contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 […] ».

L'article 4 stipule que « les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'**isolation acoustique des bâtiments à construire** inclus dans les secteurs affectés par le bruit […].

CATEGORIE	Niveau sonore au point de référence, en période diurne, en dB(A)	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne, en dB(A)
1	83	78
2	**79**	**74**
3	73	68
4	68	63
5	63	58

1.3- Critère d'urbanisme et de paysage

L'approche urbanistique

La situation

Positionnement du site

- En entrée Sud de Donzère
- A proximité de Montélimar au nord et de Pierrelatte au sud
- A 5mn de l'changeur autoroutier de l'A7 'Montélimar Sud'

Limites du site

- Au nord : la zone agricole
- A l'ouest : la N7
- A l'est : la zone agricole (pour partie) et le quartier des Chênes (pour partie)
- Au sud : la zone d'activités

Fonctions limitrophes

- Au nord (et pour partie) à l'ouest du quartier des Chênes
- A l'est du tissu urbain (pôle d'équipements sportifs et zone d'activités des Gresses)
- A l'ouest d'un espace agricole
- Au sud d'un espace agricole

Le bâti

- Le site actuel est aujourd'hui à vocation agricole et naturelle et ne comprend aucune construction
- Les constructions les plus proches sont :
  - la cave Aubert (en limite de site)
  - le quartier d'habitat de la Cité des Chênes (en limite de site)
  - le supermarché (en limite de site)
  - les bâtiments de la zone d'activités des Gresses

L'environnement (*voir carte ci-après*)

Géographie du site

- espaces aujourd'hui agricoles, notamment viticoles, qui participent à l'ouverture de vues vers les coteaux boisés et le plateau (bois de la Vialle) depuis la N7
- Espace ouvert présentant un bon ensoleillement
- Vents dominants orientés Nord/Sud, Sud/Nord.

Topographie du site

- Topographie globalement plane sur l'ensemble du site (entre 63 et 68m)
- Légères pentes, variables selon les différents secteurs des zones Aue
- En partie nord du secteur des zones Aue (au nord du giratoire N7 – Ch. des chênes verts), la N7 est un peu surélevée

L'occupation du sol

Parcellaire

- Une dizaine de parcelles de dimensions variables
- Absence de parcelle communal

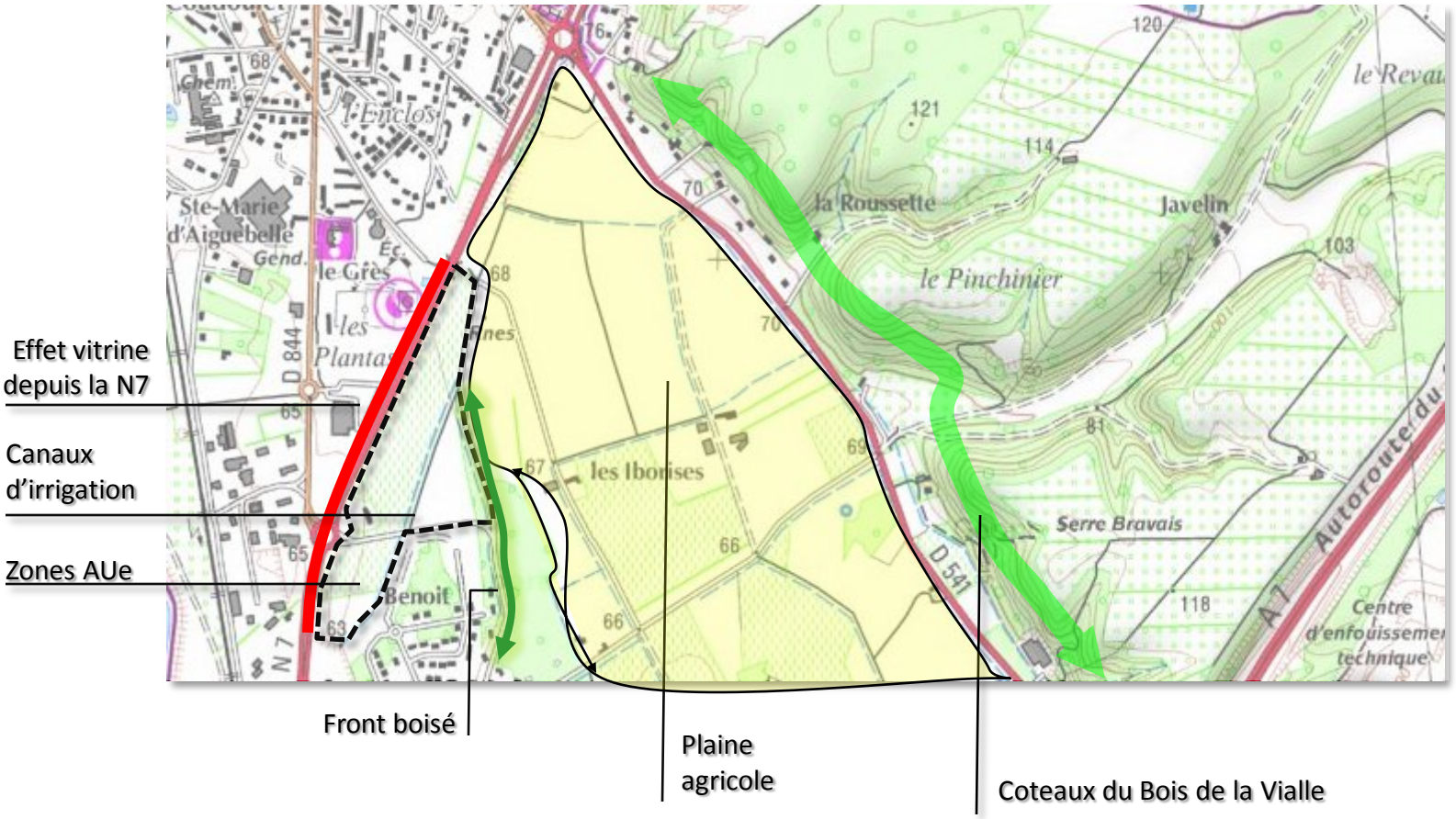
Plan d'Occupation des Sols de 1991

- Zone naturelle (IIND)

Servitudes et contraintes

- Contrainte de bruit décrite au §1.2
- Marges de recul entre 75 et 100m de part et d'autre de la N7
- Risque inondation : la zone inondable la plus proche se situe à 50m de la N7

Localisation des zones AUe dans le contexte géographique : enjeux paysagers



1.3- Critère d'urbanisme et de paysage

L'approche paysagère / Secteur Nord

Composantes et motifs paysagers

Le site de l'entrée Sud de Donzère dévoile une ambiance agricole (occupation viticole du sol) et naturelle (espaces ouverts non cultivés, espaces boisés,…).

Plusieurs motifs paysagers caractérisent le site :

- la vigne,
- une 'ligne' boisée nord-sud perceptible depuis la N7,
- des canaux d'irrigation visibles depuis le chemin des Chênes verts.

Perceptions visuelles

Le site se découvre essentiellement depuis :

- la N7 (en léger remblai) : vues sur l'ensemble des zones AUe, en 'façade' ouest
- le chemin des Chênes verts : vues sur l'ensemble des zones AUe, entre les parties nord et sud

Les principales perceptions visuelles sont :

- depuis la N7 : l'ouverture agricole vers les coteaux boisés
- depuis le chemin des Chênes verts :
  - l'ouverture agricole ouvert vers les coteaux boisés et les canaux d'irrigation, en direction du nord.



Vue 1



Vue 2



Vue 3

1.3- Critère d'urbanisme et de paysage

L'approche paysagère / Secteur Sud

Composantes et motifs paysagers

Le site de l'entrée Sud de Donzère est, comme sur le secteur nord, marqué par la présence de l'agricole (viticulture) et naturelle (espace ouvert non cultivé en pointe sud).

Les motifs paysagers sont formés par :

- la vigne,
- les canaux d'irrigation visibles en limite Est du site.

Perceptions visuelles

Le site se découvre essentiellement depuis :

- la N7 : vues sur l'ensemble de la zone AUe, en 'façade' ouest
- le chemin des Chênes verts : vues sur l'ensemble des zones AUe, entre les parties nord et sud

Les principales perceptions visuelles sont :

- depuis la N7 : l'ouverture agricole avec l'urbanisation en frange Est et Nord
- depuis le chemin des Chênes verts :
  - l'ouverture agricole avec l'urbanisation en frange



Vue A



Vue B



Vue C



Vue D

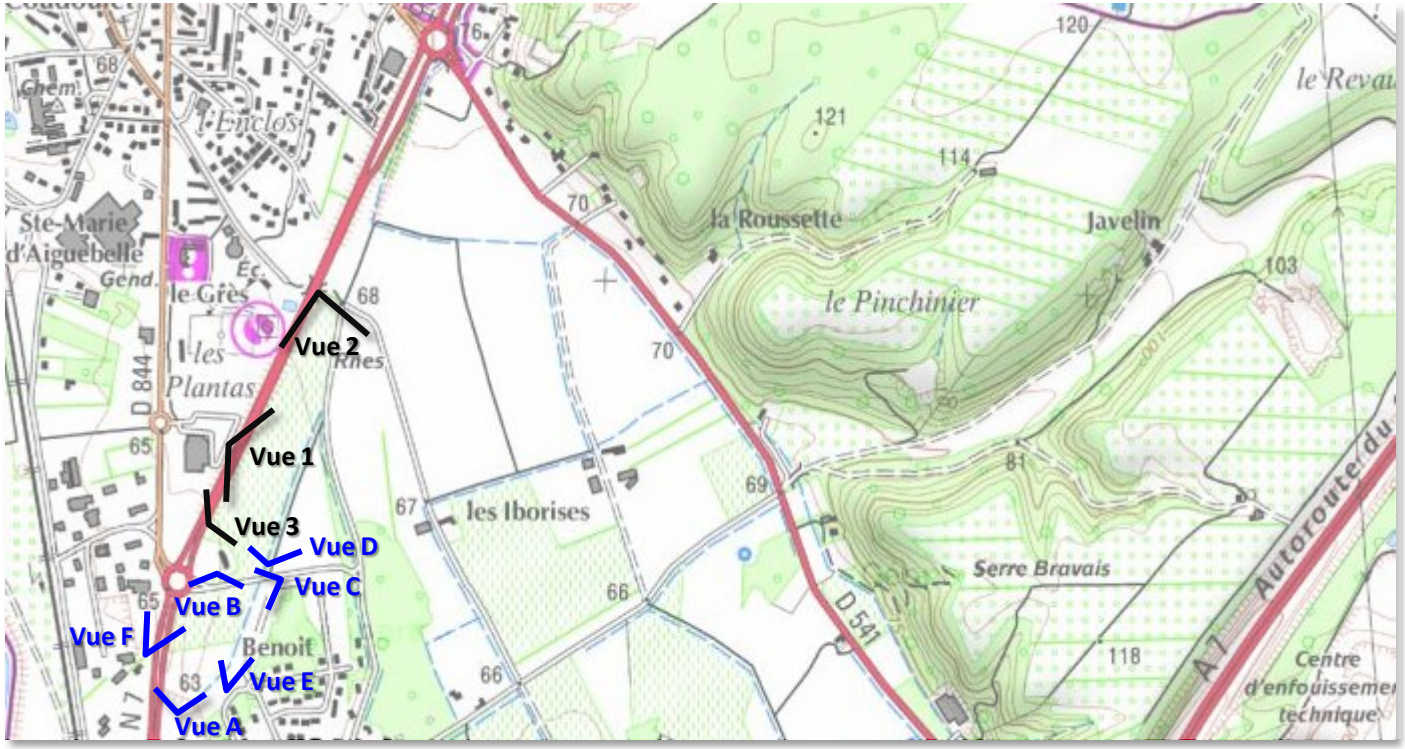


Vue E



Vue F

Analyse paysagère : synthèse des prises de vue



2- PROJET URBAIN

2.1- Sécurité

La prise en compte de la sécurité dans le projet passe par la maîtrise de l'accès des futures zones AUe depuis le giratoire N7 / ch. des chênes verts.
→ **Il n'y a pas de création d'accès nouveau depuis la N7**.

Pour cela, la solution proposée consiste à :

1- Utiliser l'accès existant depuis le giratoire N7 / ch. des chênes verts pour desservir le site des futures zones d'activités depuis la routes des chênes verts.

2- La desserte prolonge la route des chênes verts pour desservir les zones AUe, en s'appuyant :

A - sur un premier carrefour, à créer, permettant de desservir la zone AUe au sud et la zone AUe au nord-ouest ;

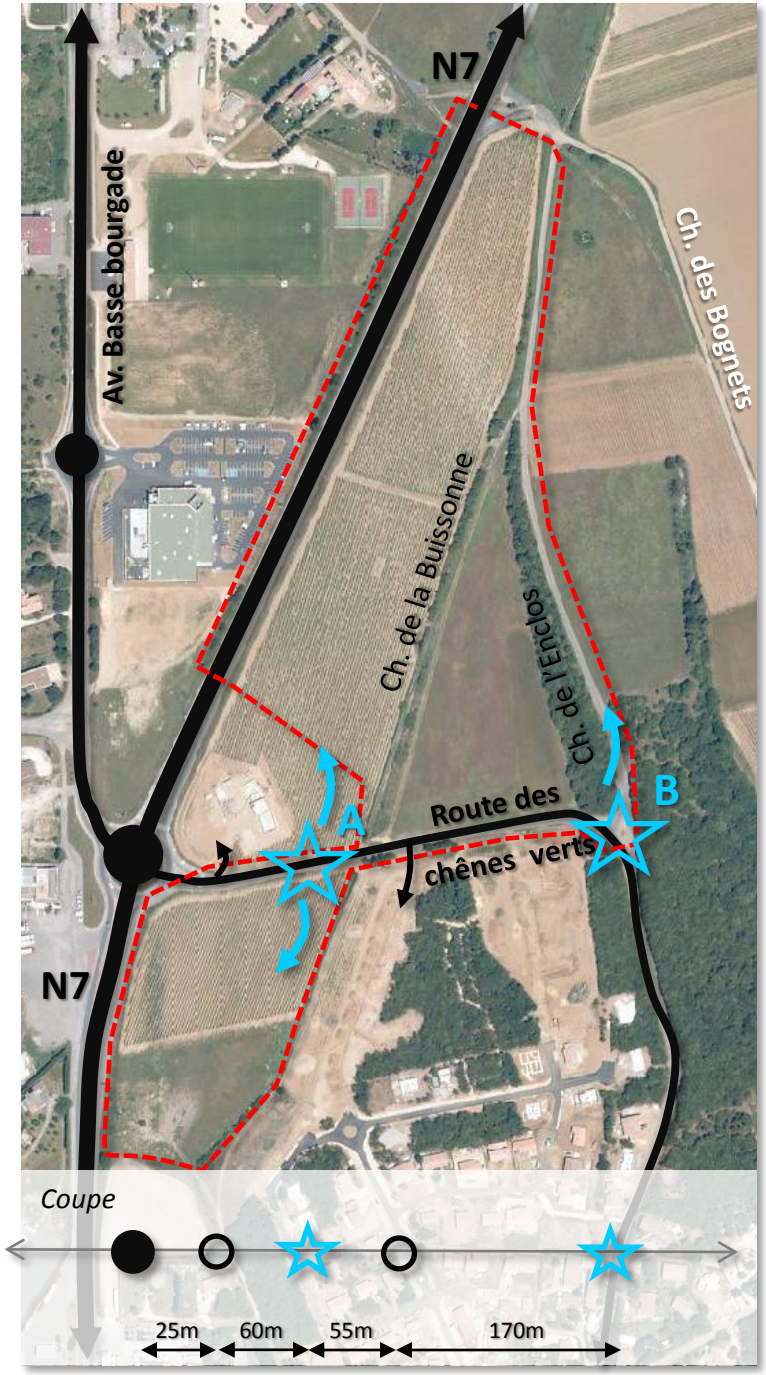
B- sur un second carrefour, à aménager, permettant de desservir la zone AUe au nord-est.

La desserte se prolonge en interne par un bouclage desservant l'ensemble des îlots.

A noter : le positionnement des deux carrefours tient compte des accès existants (représentés par une flèche noire), à savoir :
- un accès privatif à la cave Aubert
- un accès au lotissement des Kermes

2.2- Nuisances

La prise en compte des nuisances passe par le respect des prescriptions constructives définie par arrêté préfectoral (cf. chapitre précédent).

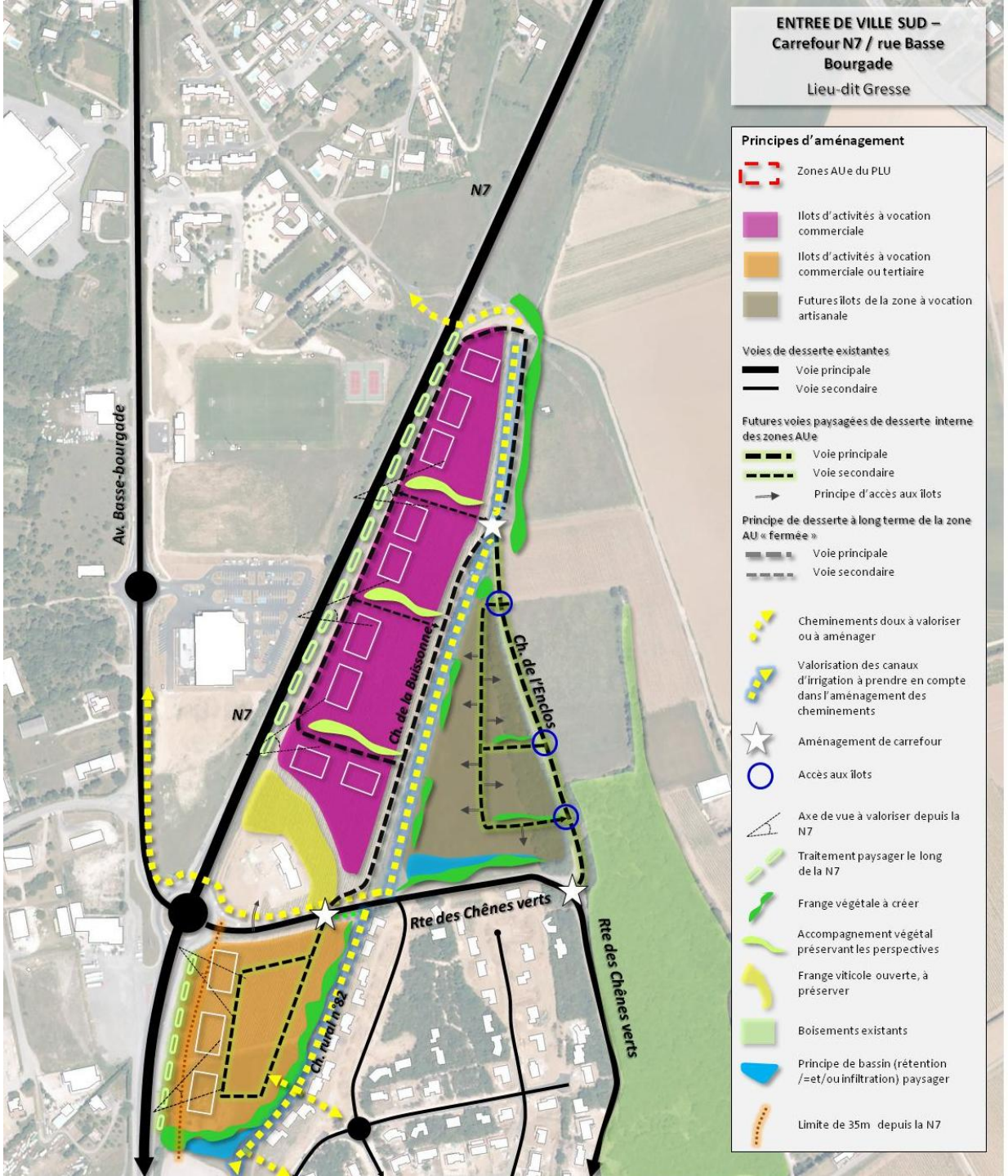


2.3- Qualité de l'urbanisme et des paysages

La qualité de l'urbanisme et des paysage repose sur la conception d'un projet d'aménagement structurant.

THEME	PRINCIPE / OBJECTIF
ACCES / DESSERTE	Organiser les accès depuis le giratoire N7 / Route des chênes verts Aménager deux carrefours depuis la route des chênes verts
	Créer une boucle pour desservir l'îlot au nord de la route des chênes verts et une boucle pour desservir l'îlot au sud de la route des chênes verts. Aménager les ch. ruraux préexistant qui servent de trame à la nouvelle desserte (chemin de l'Enclos et chemin de la Buissonne au nord & ch. rural n°82 au sud) afin de desservir les îlots d'activités + Compléter le maillage des îlots par d'autres voies de desserte.
AMENAGEMENT URBAIN	Aménagement de lots d'activités sur les zones AUe : - la zone AUe au nord-ouest du giratoire (N7 / rte des chênes verts), le long de la N7, est destinée à l'accueil d'activités commerciales, - la zone AUe au nord-est du giratoire (N7 / rte des chênes verts), plus éloignée de la N7, est destinée à l'accueil d'activités artisanales, - la zone AUe au sud du giratoire (N7 / rte des chênes verts), le long de la N7, est destinée à l'accueil d'activités commerciales ou tertiaires.
ESPACES LIBRES	Les espaces libres accueillent des stationnements paysagers, intègrent la gestion alternative des eaux pluviales, la création de cheminements doux, le paysagement des lots, etc.
PAYSAGE	Les motifs paysagers du site sont à préserver, à réutiliser et/ou réinterpréter. Il s'agit également de s'appuyer sur les trames arborées existantes. Des cônes de vue sont à valoriser, en particulier l'axe principal nord-sud le long de la N7. Un effort particulier est porté sur le traitement paysager permettant de valoriser la transition vers les coteaux du Bois de la Vialle et l'intégration des franges avec la zone agricole. Les ouvrages de rétention des eaux pluviales, notamment les bassins, seront intégrés au traitement paysager d'ensemble. Le traitement des espaces publics (stationnements, circulations...) devra intégrer une approche qualitative et garantir des revêtements perméables.
ARCHITECTURE	S'appuyer sur la N7 pour créer des effets 'vitrine' qualitatifs.
RECUL DES CONSTRUCTIONS Objet de la dérogation	**Respecter un recul minimum des constructions de 35 mètres le long de la N7.**

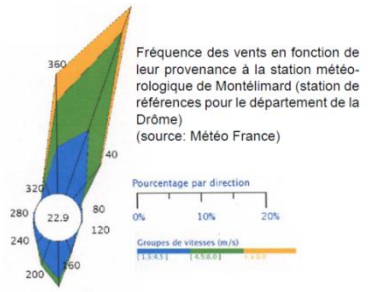
2.3- Qualité de l'urbanisme et des paysages



2.4- Qualité de l'architecture

Au regard des enjeux urbains et paysagers, la prise en compte du critère architectural doit répondre à plusieurs objectifs :

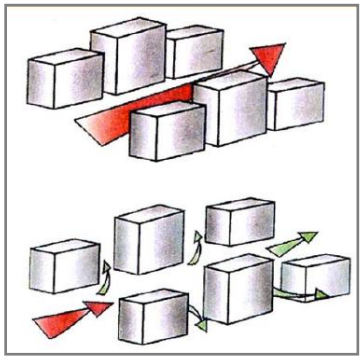
- s'inscrire dans le contexte paysager (perspective lointaine des coteaux du Bois de la Vialle,…)
- prendre en compte les spécificités géoclimatiques du secteur (vent, ensoleillement,…)
-s'appuyer sur l'axe structurant que constitue la N7 pour créer un effet 'vitrine'
- proposer des façades qualitatives le long des axes (l'orientation proposée dans le schéma page précédente est indicative)
- traiter qualitativement aussi les parties arrière des bâtiments
- profiter au mieux des bienfaits de l'ensoleillement (lumière, chaleur) pour tendre vers une architecture bioclimatique
- isoler les bâtiments avec soin en utilisant des techniques performantes



Fréquence des vents en fonction de leur provenance à la station météorologique de Montélimard (station de références pour le département de la Drôme)
(source: Météo France)

Enjeu spécifique lié à l'intégration du vent dans la conception architecturale (objectif : réduire sa vitesse) :

- Identifier la trajectoire des vents afin de pouvoir déterminer les orientations du bâti à privilégier,
- augmenter la rugosité des espaces dégagés (aires de stationnement, voies...) par un traitement adapté du couvert végétal pour limiter la vitesse du vent au sol,
- limiter les effets de canalisation des flux entre deux bâtiments (augmenter la porosité entre les bâtiments, introduire des ruptures d'alignement...),
- limiter les effets venturi (augmenter la porosité entre les bâtiments, limiter la hauteur du bâti, réduire la longueur des bâtiments, utiliser la végétation pour augmenter la porosité...) – voir schéma ci-contre.



Source : Cahiers de l'aménagement, ADEME

3- TRADUCTION DANS LE PLU

3.1- Enjeux de sécurité

Plan de zonage	Règlement	Orientation d'aménagement	Annexes
Recul de 35m des constructions	Art. 3 : « Le nombre d'accès peut être limité dans l'intérêt de la sécurité publique »	Orientation d'aménagement sur les zones AUe	-

3.2– Enjeux de nuisances

Plan de zonage	Règlement	Orientation d'aménagement	Annexes
Trame de la zone de bruit (250m de part et d'autre de la N7) reportée en servitude	-	-	Arrêté préfectoral sur les infrastructures sonores joint en annexe du PLU

ANNEXES

Trafic 2006 à 2010 sur routes

						2010			2009			2008			2007			2006		
Route	Dépt	Localisation	PR comptage	PR début	PR fin	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL	MJA TV	MJA PL	% PL
N6	69	DARDILLY Les Brosses	41 200	40 0	42 150							49 300	3 150	6,5%	51 600			52 300		
	89	PERIGNY Chesnez	81 785	78 0	82 282	23 700	2 250	9,5%	23 500			24 300	2 300	9,5%	23 300	1 500	6,5%			
		Compteur temporaire	86 0	82 282	88 140	12 000			11 900			12 300			11 800					
N7	03	Compteur temporaire	2 0	0 0	3 110	17 600			17 700			17 800			17 700			17 500		
		TREVOL Avrilly	7 250	3 110	11 880	15 300	4 550	30,0%	15 300	4 100	30%	15 400			15 300	4 300	28%	15 100	4 100	27%
		YZEURE Millepertuis	20 0	11 880	24 300	13 000	4 200	32,0%	12 800			13 100	4 300	33%	13 100			12 800	4 200	33%
		BESSAY	31 488	24 300	43 421	9 050	2 950	33,0%	9 050	2 850	31%	9 100	2 800	31%				9 600	2 900	30%
		Compteur temporaire	47 300	43 421	47 707										8 700					
		SAINT-GERAND-LE-PUY	55 211	47 707	64 441	5 550	2 950	35,0%	5 550			5 550			5 650	1 850	33%	5 550	1 850	33%
		Compteur temporaire	67 0	64 441	70 992															
		DROITURIER Rossignol	72 320	70 992	81 328	6 050	2 050	34,0%	6 000			6 000			6 000	2 000	33%	5 750		
	26	SAINT-RAMBERT	4 0	0 0	7 350	12 200	2 650	13,5%				13 000						11 700		
		Compteur temporaire	11 0	7 350	16 200	10 300						10 200			10 300			9 550		
		TAIN Nord	25 200	16 200	28 260	12 200	1 400	11,5%				12 100	1 350	11,0%	12 200	1 300	10,5%	11 400		
		Compteur temporaire	29 700	28 260	30 20	13 500						13 300			13 400			12 500		
		Compteur temporaire	41 340	30 20	41 485							18 400			18 600			17 400		
		Compteur temporaire	42 1166	41 485	43 460							19 200			19 400			18 100		
		Compteur temporaire	45 585	43 460	46 1289				32 900			32 200			32 900			31 600		
		Compteur temporaire	47 330	46 1289	47 979				46 100			45 200			46 000			44 200		
		Compteur temporaire	48 250	47 979	48 595				17 300			17 300			17 500			15 300		
		Compteur temporaire	48 600	48 595	55 600				18 900			18 900			19 100			16 700		
		Compteur temporaire	59 0	55 600	63 320	10 700			10 900			10 900			11 000			9 600		
		Compteur temporaire	63 500	63 320	64 700	12 800			13 000			13 100			13 200			11 500		
		LORIOL	65 100	64 700	66 330	17 400	1 400	8,0%	17 700			17 700	1 350	7,5%	17 900	1 350	7,5%	17 500		
		Compteur temporaire	66 500	66 330	67 160	14 400			14 700			14 700			14 800			13 000		
		Compteur temporaire	67 500	67 160	69 300	18 800			19 000			19 100			19 300			16 900		
		Compteur temporaire	75 0	69 300	76 700				11 600			11 600			11 700			10 200		
		LA COUCOURDE	81 0	76 700	87 0	14 800	2 250	15,0%	14 800			14 300			14 600			14 600		
		Compteur temporaire	87 500	87 0	89 1030	11 000			11 100			10 800			10 900			10 900		
		Compteur temporaire	90 0	89 1030	92 1050	21 200			21 400			20 700			21 000			21 100		
		MONTELIMAR	96 50	92 1050	98 920	19 400	2 000	10,0%	19 500			18 900	2 150	11,5%	19 200	2 100	11,0%	19 200		
		PIERRELATTE	110 0	98 920	114 250	16 700	2 300	14,0%	17 300			16 000			16 300			16 300		
		Compteur temporaire	115 0	114 250	118 807	10 900			11 000			10 600			10 800			10 800		
	38	AUBERIVES	21 700	0 0	27 900							13 200			12 700	650	5,0%	13 400		
		ROUSSILLON	31 400	27 900	33 605							18 000	2 250	12,5%	18 100	2 150	12,0%	18 600		
	42	CHANGY	13 420	0 0	13 500				8 850	2 100	24%	8 900	2 150	24%	8 900	2 050	23%			
		Compteur temporaire	22 500	13 500	30 515				5 550									7 100		
		SAINT-VINCENT-DE-BOISSET	36 650	30 515	41 735	20 300	3 100	15,0%	20 400											
		NEAUX	41 800	41 735	59 1003	8 350	1 050	12,5%	8 450	950	11,0%	9 200	1 000	11,0%	8 700	900	10,5%			
	58	Compteur temporaire	82 0	77 0	92 100	12 400						12 300			12 300			12 000		
		SAINT-PIERRE-LE-MOUTIER Déviation	95 700	92 100	107 760	13 600	4 550	33,0%				13 600	4 500	33%	13 600	4 350	32%	13 200		
	69	TARARE Ouest	9 150	0 0	10 250	7 100												7 900		
		Compteur temporaire	12 0	10 250	15 0	8 150												8 100		
		Compteur temporaire	17 0	15 0	18 0	14 700												14 600		
		PONTCHARRA	18 120	18 0	18 360	17 600												17 500		
		Compteur temporaire	24 100	18 360	28 189	14 700												14 600		
		FLEURIEUX	31 600	28 189	40 890							19 300			19 400					
		Compteur temporaire	75 0	73 0	76 349													5 100		
N65	89	VENOY	3 200	0 0	4 1653	8 200	750	9,5%	8 350			8 400								
N70	71	Compteur temporaire	11 750	5 0	19 750	11 500			11 000			10 400			10 500			10 000		
		CIRY-LE-NOBLE Rozelay	27 800	19 750	29 250	18 000						17 900			18 100	4 000	22%	17 800		
		Compteur temporaire	47 0	29 250	47 1018	18 400						18 200			18 500			18 100		
N77	10	Compteur temporaire	0 152	0 0	8 830													4 650		
		CRESANTIGNES	17 200	8 830	17 255	6 750	1 000	14,5%	6 600											
		Compteur temporaire	20 0	17 255	32 866													7 600		
	89	Compteur temporaire	1 0	0 0	5 53	4 400			4 200			4 500			4 750			5 000		
		PONTIGNY	19 600	5 53	29 0	4 350	800	18,0%	4 150			4 400	750	17%	4 650	800	17%			
		Compteur temporaire	34 0	29 0	40 602	6 350			6 000			6 450			6 600			6 600		

MJA : Moyenne Journalière Annuelle
TV : Tous Véhicules
PL : Poids Lourds
PR : Point de Repère proche du repère kilométrique

EVOLUTION DES DEBITS AUX STATIONS DE COMPTAGES PERMANENTS SUR ROUTES NATIONALES

Stations de comptages		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Evolution 2005/2004	Evolution annuelle moyenne sur 5 ans (2000-2005)
RN 7	Saint Rambert	12 712	12 750	11 637	11 905	12 509	12 115	12 306	12 136	11 726	12 033	12 132	11 916	-1,8%	-0,6%
RN 7	Tain (Nord)	12 721	12 753	12 543	12 392	13 107	13 133	13 223	12 980	12 176	12 175	12 259	11 814	-3,6%	-2,1%
RN 7	Bourg-lès-Valence giratoire échangeur A7										[16 029]	16 664	16 595	-0,4%	
RN7	Bourg-lès-Valence (déviation)										[13 258]	16 079	17 053	6,1%	
RN 7	Valence - La Forêt (échangeur Chabeuil)	15 933	16 752	17 278	18 649	21 227	24 398	24 984	27 612	29 353	32 814	34 076	36 104	6,0%	8,9%
RN 7	Valence - Lautagne	27 685	29 218	29 802	32 958	34 935	33 962	34 987	36 123	39 848	[40 765]	44 256	46 454	5,0%	6,6%
RN 7	Valence - Ouest giratoire Portes-lès-Valence											[15 400]	15 136	-1,7%	
RN 7	Valence - Sud giratoire Chaffit	(17 382)	(17 347)	(17 301)	(17 041)	(18 030)	(18 870)	(19 404)	(19 956)	(20 067)	[17 652]	18 429	17 385	-5,7%	-2,1%
RN 7	Loriol	15 901	15 872	16 191	15 954	16 874	17 660	18 160	18 682	18 786	18 530	18 066	16 824	-6,9%	-1,5%
RN 7	Les Tourrettes Nord										[11 086]	11 597	11 033	-4,9%	
RN 7	Les Tourrettes Sud										[16 502]	17 025	16 283	-4,4%	
RN 7	La Coucourde	17 538	17 836	15 586	15 960	16 808	15 916	17 333	16 030	17 310	16 562	15 688	15 114	-3,7%	-2,6%
RN 7	Montélimar	18 308	18 618	18 063	18 505	18 905	19 081	19 206	19 238	18 845	19 186	19 072	19 135	0,3%	-0,1%
RN 7	Pierrelatte	15 645	17 826	17 291	18 870	17 838	16 300	16 326	15 921	16 467	16 068	16 403	16 339	-0,4%	0,0%
RN 92	Saint Paul Lès Romans	(6564)	(6754)	(7335)	(7628)	(6735)	(7197)	7 164	6 751	7 003	7 021	7 032	6 980	-0,7%	-0,5%
RN 532	Valence - Pont Frédéric Mistral	39 419	39 417	41 879	39 506	40 243	40 373	39 514	40 517	40 878	40 886	39 833	30 059	-24,5%	-4,8%
RN 532	Valence - Les Couleures	20 429	-	-	-	-	34 998	34 854	38 153	39 365	[40 630]	42 497	44 010	3,6%	5,3%
RN 532	Saint-Marcel-lès-Valence						34 455	34 393	37 494	39 126	40 946	41 989	44 160	5,2%	5,7%
RN 532	Valence Est - Alixan Bayannes	27 982	28 713	29 297	28 448	32 287	34 500	34 343	37 368	37 139	39 136	40 640	40 899	0,6%	3,8%
RN 532	Saint Nazaire en Royans	(6519)	(7700)	(8047)	(7505)	(8098)	(7068)	7 036	6 217	6 819	6 900	6 531	6 703	2,6%	-0,9%
RN 534	Valence - Pont des lônes											[12 540]	14 525	15,8%	

Le débit moyen pondéré aux stations permanentes sur Routes Nationales est en léger recul de 0.20 % en 2005 par rapport à 2004 pour le Département de la Drôme.

MJA : Moyenne Journalière Annuelle, 2 sens confondus
Débit moyen : somme des (MJA x longueur de leur section) / longueur du réseau
( ) : comptages temporaires précédant l'installation des stations permanentes
[ ] : MJA reconstituée car incomplète (mise en service station en cours d'année ou pannes station conséquentes)



Plan local d'urbanisme (PLU)

Ville de Donzère

Pièce n°6 : Etudes au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

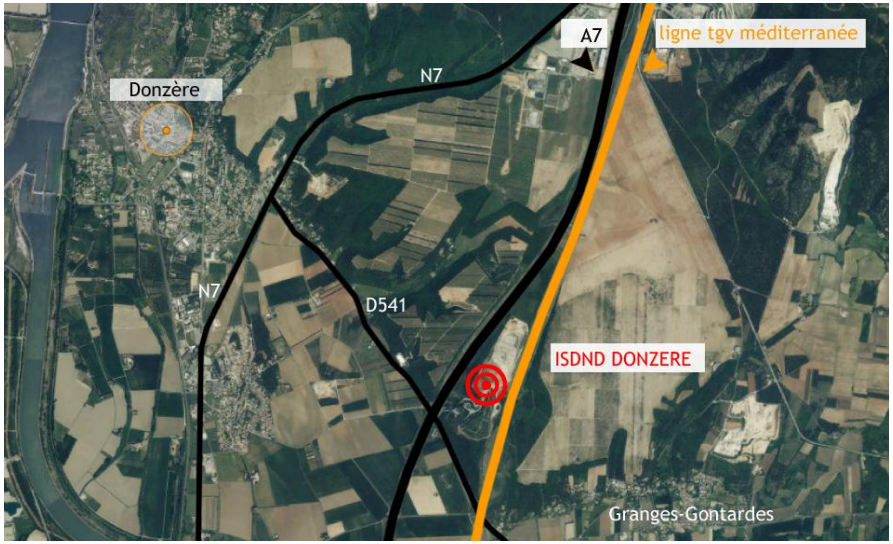
(Études dites « loi Barnier »)

Site de l'écopôle environnemental – Les Bouzarudes

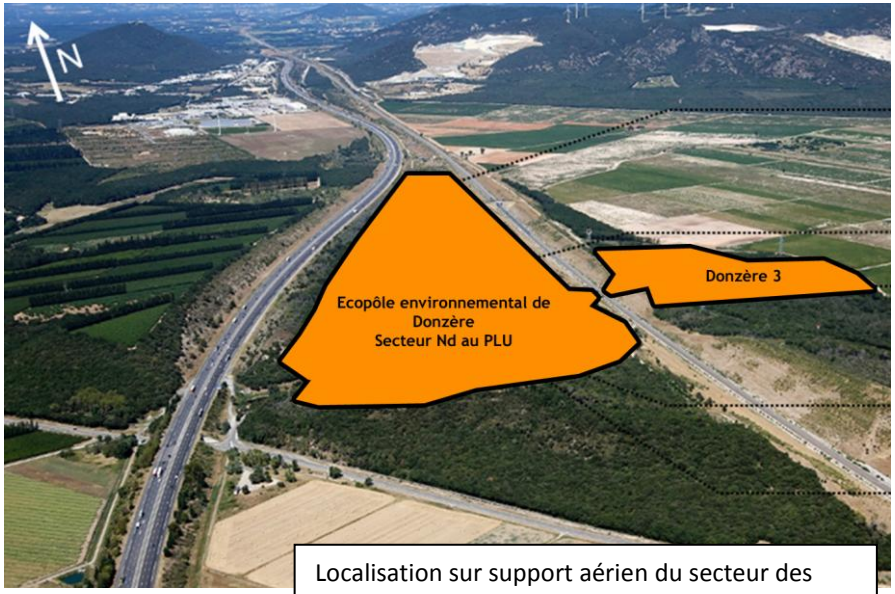
Plan Local d'Urbanisme approuvé le	03.03.2012
Révision simplifiée n°1 approuvée le	27.02.2014

Préambule

La Commune de Donzère souhaite permettre l'évolution de l'installation de stockage des déchets actuellement située sur le site des Bouzarudes, au Sud Est de son territoire, en Ecopôle environnemental.
Situé sur un espace d'ores et déjà dédié aux traitements des déchets (zonage PLU), le projet porté par le groupe SITA permettra d'optimiser le fonctionnement de l'Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux existante, de gérer des déchets spécifiques, de mettre en place une unité de valorisation des déchets, d'accroitre la production d'énergies alternatives et d'envisager des réseaux nouveaux de biogaz au bénéfice de la Commune.
Le site est implanté sur une espace clairement délimitée par l'autoroute A7, la ligne TGV et la D541.
L'ISDND est contrainte par la présence de ces infrastructures majeures. Entre autres éléments, l'espace de projet de l'Ecopôle environnemental est aujourd'hui affecté par une bande d'inconstructibilité de 100m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A7.
Une phase d'exploitation ultérieure est prévue au plan de zonage du PLU de Donzère, dénommée Donzère 3 elle se développera à l'Est de la ligne TGV et ne rentre pas dans le champ du présent dossier.



L'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme stipule que :
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 au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.
…
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.
…
La présente étude dite « loi Barnier » a pour objectif de réduire la marge de recul, grevant l'extrémité Nord, au droit du site des Bouzarudes dans le respect du formalisme légal.



Localisation sur support aérien du secteur des Bouzarudes

Bande d'inconstructibilité frappant le secteur au titre de l'article L111-1-4 :

- **100 mètres de part et d'autres de l'axe de l'A7 en orange sur la carte-ci contre**
- **75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD541 en jaune sur la carte ci-contre.**

Zone N – Secteur Nd

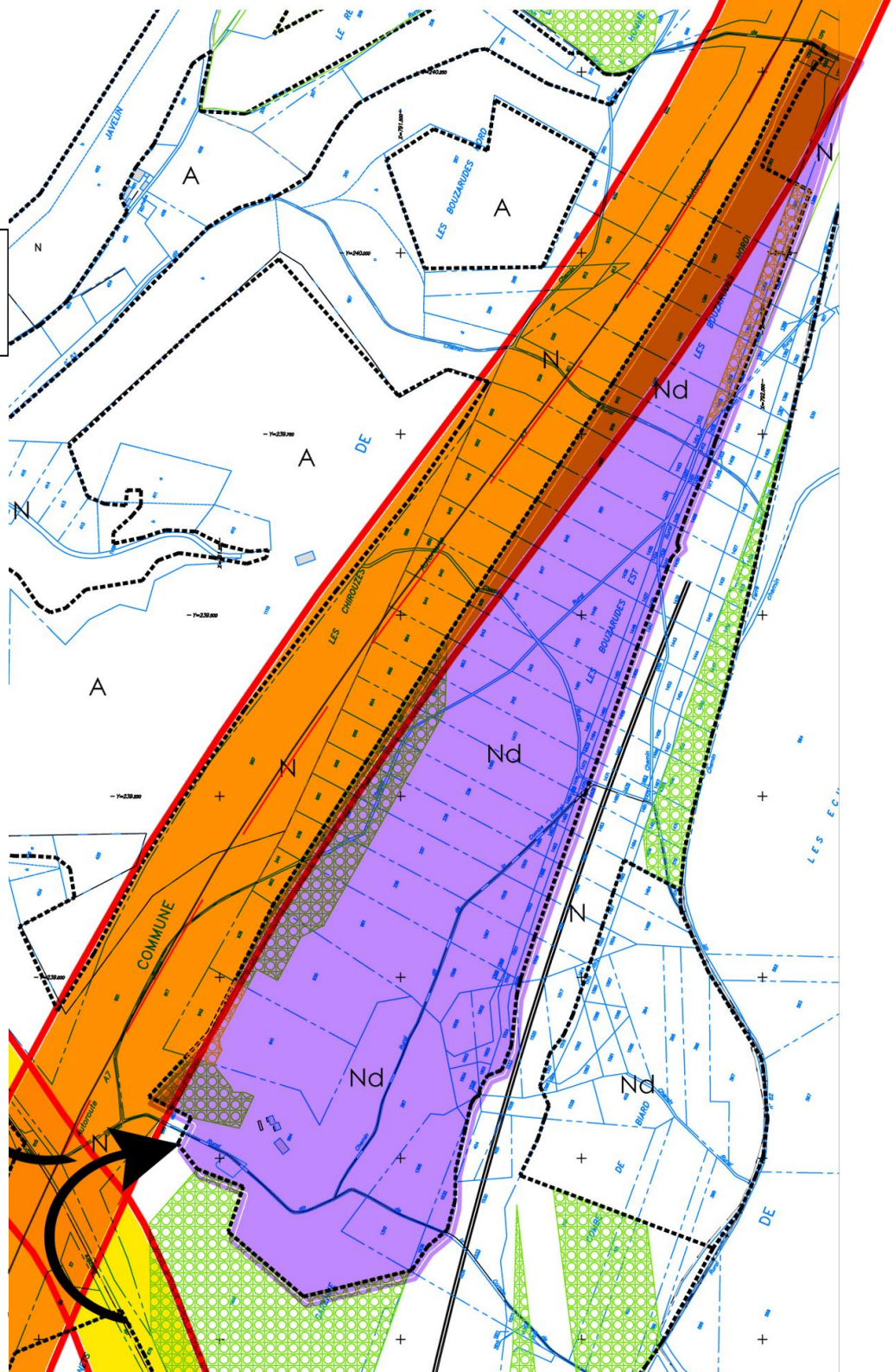
Le secteur d'étude se positionne dans le triangle délimité :

- L'autoroute A7 à l'Ouest
- La ligne TGV à l'Est
- La RD541 au Sud

La pointe nord est actuellement concernée par une bande d'inconstructibilité de 100m signalée en orange qui sera modifiée dans le cadre du présent dossier.

Le secteur Nd situé à l'Est de la voie ferrée correspond au site d'exploitation Donzère 3 non exploité à ce jour et non grevé d'une bande d'inconstructibilité au plan de zonage du PLU.

La marge de recul inhérente à la RD541 ne sera pas modifiée.



1- DIAGNOSTIC

1-1 Critère de sécurité

Les voies concernées par l'étude sont l'Autoroute A7, axe national de la vallée du Rhône ainsi que la RD541 permettant de relier les Granges Gontardes au centre ville de Donzère.

a. Caractéristiques des voies et sécurité :

Desserte

Le site est aisément accessible depuis la RD541, elle-même relié aux infrastructures d'envergure régionale et nationale : la RN7 et l'A7.
La RD 541 présente un gabarit de voie 2x1 voie permettant tous les flux de transit. Elle assure efficacement et dans de bonnes conditions de sécurité l'écoulement de la circulation générale.

Dispositif d'accès :

L'accès au site se fait sans traversée du village.
La bonne desserte de l'Ecopôle est assurée par un dispositif d'accès sécurisé au droit du site ; tourne à droite. ►



b. Trafic :

Les installations existantes sur le site de Donzère ont généré en 2011 l'entrée sur site de 13 022 transporteurs.

Le trafic routier moyen lié au fonctionnement des installations actuelles a été de 90 rotations quotidiennes en 2011 (comprenant l'aller et le retour) en moyenne dont 70 a 80 % transitant par la RN7 et la RD541 Nord (sortie de l'autoroute ≪Montélimar Sud≫ et Pierrelatte) soit 1.3 % du trafic de la RD 541 (TMJA de 7144 véhicules).

1-2 Critère de nuisance

Nuisances sonores

Le secteur des Bouzarudes est concerné par les nuisances sonores induites par la proximité de l'autoroute mais également de la ligne TGV et de la route départementale 541.

Le classement sonores de ces infrastructures bruyantes ainsi que les largeurs affectées par le bruit et les tissus urbains associés sont définis par les arrêtés du 2 mars 1999 et du 15 mars 1999 joints en annexe du PLU.

Sur le secteur étudié :

- L'A7 est classée en catégorie 1, avec une largeur de secteur affecté de 300m (tissu ouvert)
- La RD541 en catégorie 3, avec une largeur affectée par le bruit de 100m (tissu ouvert)
- La ligne TGV en catégorie 1, avec une largeur de secteur affecté par le bruit de 300m.

La totalité du secteur Nd est concerné par les dispositions des arrêtés préfectoraux qui s'appliquent de fait. Ce classement ne constitue pas une contrainte pour la mise en œuvre du projet d'écopôle environnemental, aucun bâtiment d'habitation, d'enseignement, de soins , d'action sociale ou d'hébergement touristique n'étant prévu ni autorisé sur ce secteur.

Autres nuisances sonores

En dehors des nuisances sonores induites par les infrastructures structurantes bordant l'ISDND il convient de noter que l'installation elle-même génère du bruit (trafic des camions et engins d'exploitation...)

Des mesures acoustiques ≪ in situ ≫ ont été réalisées en septembre 2010 (par la société SAFEGE) dans le but de vérifier la conformité des niveaux sonores sur la base des prescriptions de l'arrête préfectoral du site du 23 juillet 2010 et ont été complétées en septembre 2012 (par la société ARCADIS) afin de caractériser l'état acoustique.

Tous les niveaux mesurés sont inférieurs aux seuils réglementaires de 70 dB le jour et de 60 dB la nuit. De plus, aucune tonalité marquée n'a été détectée.

Odeur :

Le fonctionnement actuel de l'ISDND induit des émissions d'odeurs provenant de la fermentation aérobie, de la dégradation anaérobie des matières organiques stockées et de la fermentation des lixiviats.

Le groupe SITA a mis en place deux systèmes de veille et de contrôle permettant une grande réactivité:

- **Suivi des plaintes et désagréments auprès des riverains entre 2010 et 2011, démarches actuellement poursuivies**
- **Système RQ box, nez électronique**

Qualité de l'air :

Concernant la qualité de l'air, en l'absence de mesure précise à proximité, la qualité de l'air au niveau du site est considérée comme celle d'une zone rurale soumise à une circulation intense (A7, N7 et RD541).

1-3 Critère d'urbanisme et de paysage

a. Etat des lieux urbanistique

Contexte situationnel :

Eloigné du centre bourg de Donzère et de Granges Gontardes, la zone est très peu fréquentée en dehors de l'activité de l'ISDND et de la chasse.
Aucun sentier ne traverse le site d'exploitation.

Environnement urbain :

Les zones d'habitats agglomérées les plus proches sont :

- Le noyau villageois de Granges Gontardes distant de 1.2km
- La cité des chênes située sur le territoire Donzerois à environ 1.6km
- Le centre village de Donzère éloigné de 2km.
- Les hameaux de « Logis de Berre » et des « Estubiers » sur la Commune des Granges Gontardes situés à plus de 500mètres des limites du site

Occupation bâti du site :

En dehors des bâtiments et installations nécessaires au fonctionnement de l'ISDND (accueil, réception du public, bureaux), le secteur est dépourvu de construction et notamment dans le rayon de 200m (périmètre de servitude d'utilité publique).

Fonctions limitrophes

Une fois les infrastructures routières et ferroviaires franchies, les activités en présence sont majoritairement agricoles (exploitations très peu bâties).
La zone d'activité économique la plus proche est celle des éoliennes, au Nord Ouest du site à environ 1.3km.

Topographie

L'ISDND se développe sur environ 9,3 hectares de superficie (en cours d'exploitation), dont l'altitude s'échelonne approximativement entre 116 m NGF et 124 m NGF, avec une pente moyenne de 2 % orientée vers le Nord-Ouest.
D'une façon générale, l'Ecopôle environnemental de Donzère occupe une position dominante par rapport a la Plaine du Tricastin et par rapport a l'autoroute et à la ligne TGV qui borde le site en contrebas.

Servitudes et contraintes

Le site des Bouzarudes est concerné par :

- **la servitude I4 relative aux canalisations électriques RTE**
- **une servitude aéronautique**

Le site est dans une zone soumise aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage, relatives à l'aérodrome de Pierrelatte (PSA approuve par arrêté ministériel du 07/09/1981).

- **Servitudes relatives au chemin de fer**

Une ligne TGV longe le site à l'Est. Ce qui entraine une bande de servitude dans laquelle toute construction est interdite.
Cette servitude impose des obligations pour les riverains notamment sur la mise en place des clôtures, la plantation d'arbres, l'élagage et les dépôts de matériaux.

- **Marge de recul vis-à-vis de l'autoroute A7 et de la RD541**

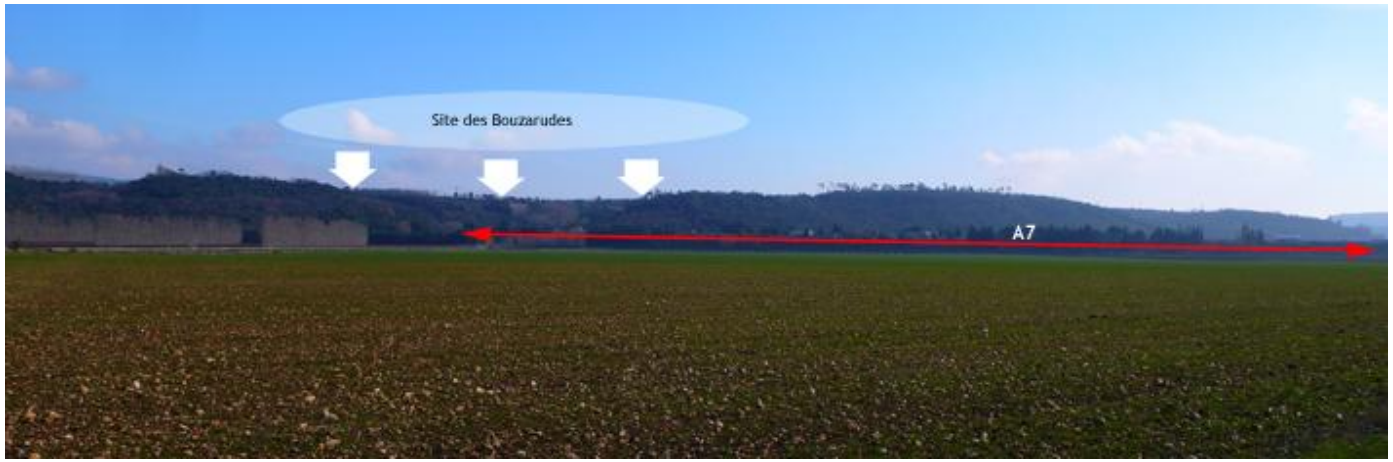
A ce jour, le site de traitement de déchets est impacté par les marges de recul de respectivement 100m et 75m vis-à-vis de l'autoroute A7 et de la RD541.
Dans ces marges de recul, aucune construction ni installation n'est autorisée. Néanmoins, la commune peut réduire ces marges sous couvert d'un projet étudié, comme le prévoit l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

- **2 servitudes liées à l'ICPE existant avec restriction de l'usage du sol dans des périmètres de 200 m.**

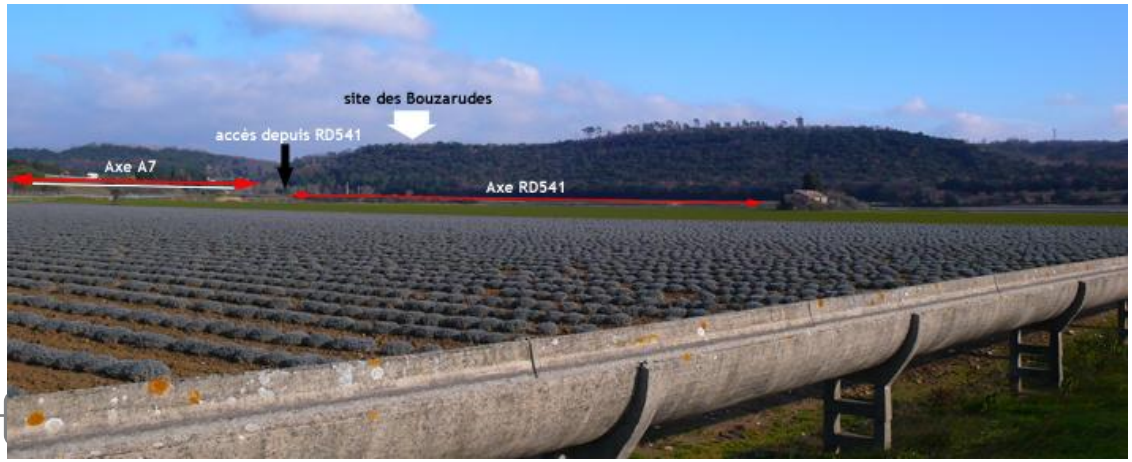
b. Approche paysagère

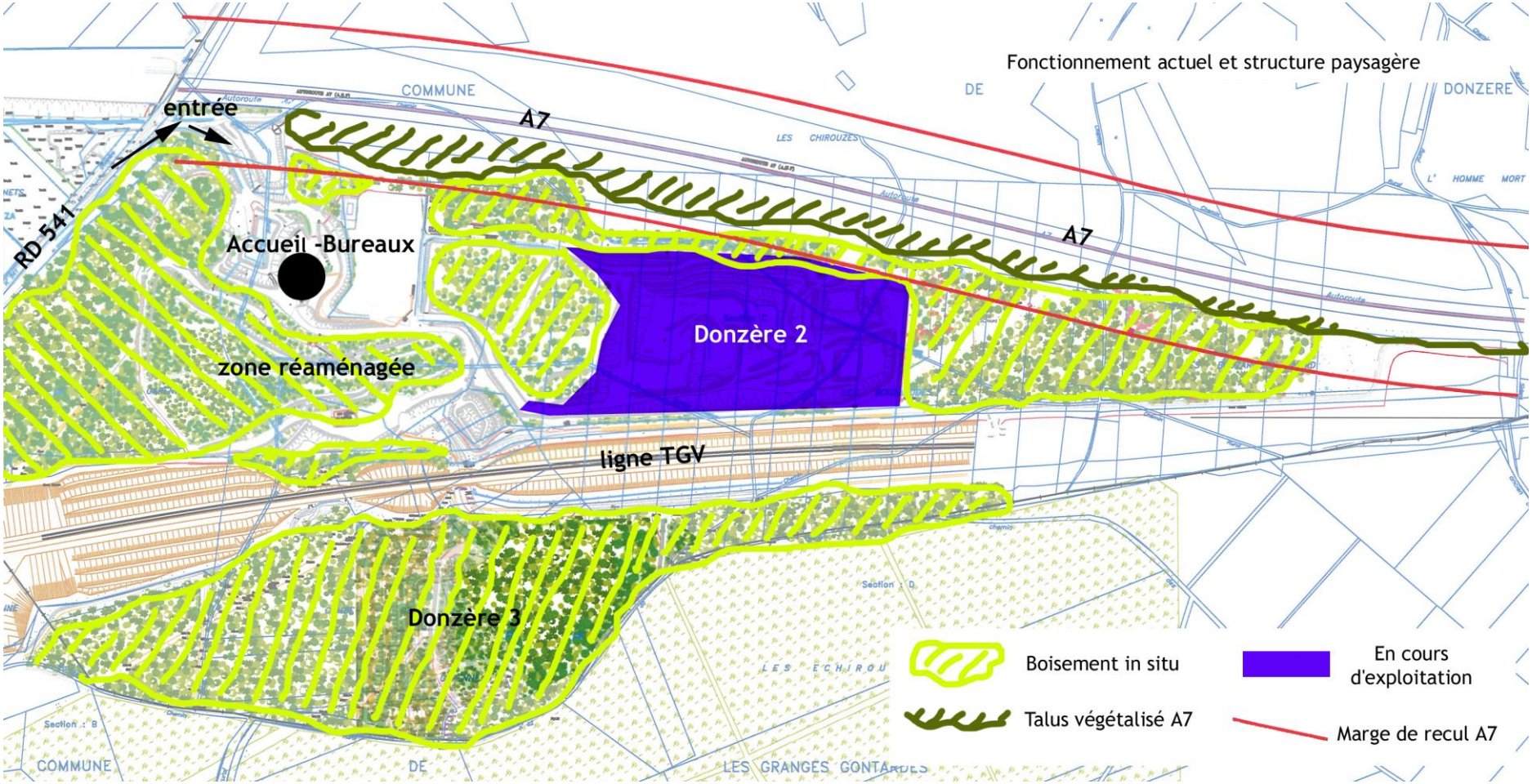
Le site bénéficie d'une topographie collinaire et de boisements périphériques qui rendent l'exploitation peu perceptible.
En vue lointaine et notamment depuis les zones agglomérées, rien n'indique la présence d'une installation de stockage des déchets.
En vue rapprochées depuis les axes passant, quelques vues furtives sont possibles sur les bâtiments d'accueil, en entrée sud du site (vue furtive à extrêmement furtive depuis l'A7 et depuis la ligne TGV)

Le site existant, coincé entre l'autoroute et la voie ferrée bénéficie d'écrans végétaux de tous côtés ; il est par conséquent très peu visible et parfaitement intégré dans son environnement.



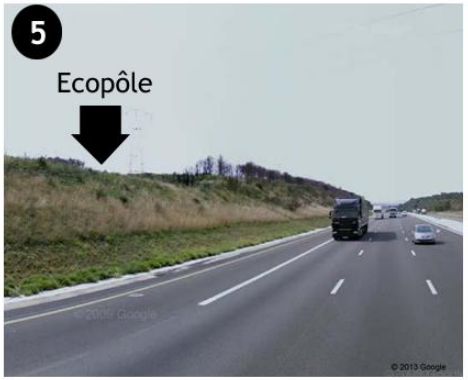
Vues sur le site des Bouzarudes
Paysage lointain




Fonctionnement actuel et structure paysagère
entrée
A7
A7
RD 541
Accueil -Bureaux
Donzère 2
zone réaménagée
ligne TGV
Donzère 3
Boisement in situ
En cours d'exploitation
Talus végétalisé A7
Marge de recul A7

Vues sur le site des Bouzarudes
Depuis les axes limitrophes

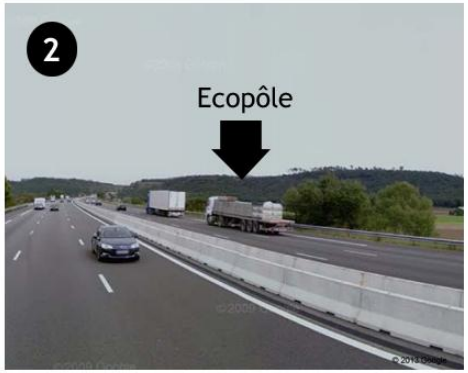




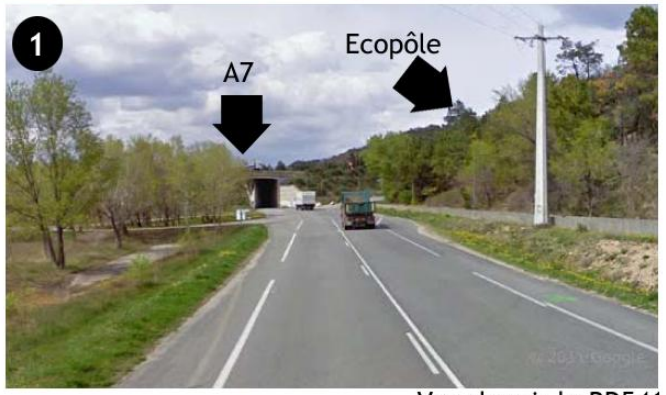


vue depuis l'A7 axe
Lyon/Marseille





Vue depuis l'A7 axe
Marseille/Lyon



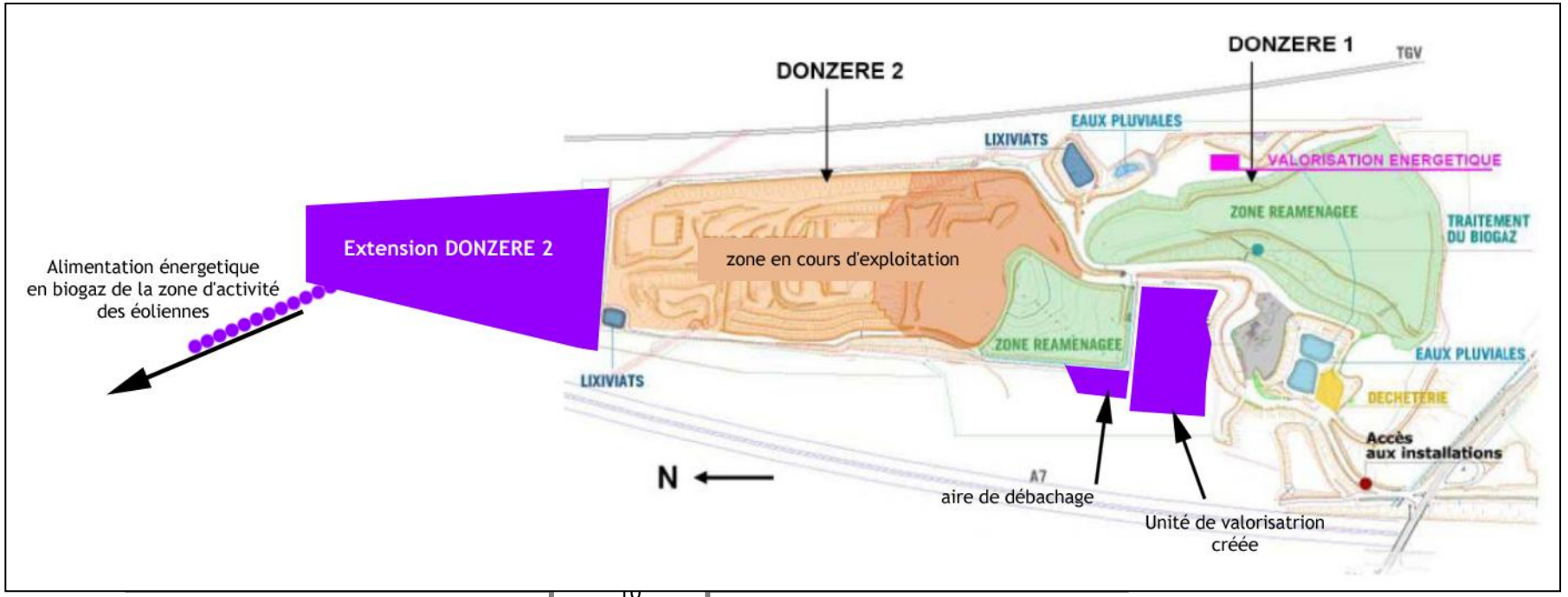
Vue depuis la RD541

2- PROJET

Introduction

Le dossier dit « loi Barnier » présenté poursuit un objectif premier **: réduire la marge de recul liée à l'A7 au droit du secteur Nd du PLU.**
Ce secteur des bouzarudes est actuellement dédié à la gestion des déchets et accueillera prochainement un écopôle environnemental.
L'Ecopôle environnemental se définit comme une installation axée sur le tri, la valorisation et le stockage des déchets.
Pour permettre le déploiement optimal de l'Ecopôle, la bande de recul des 100m affectant principalement le nord du secteur doit être modifiée, ceci pour permettre l'extension de la zone d'exploitation Donzère2, et indirectement favoriser la mise en place d'une alimentation en biogaz de la zone économique des éoliennes (mise en œuvre d'un pipeline et ouvrages techniques connexes).

Le projet présentement introduit prévoit l'extension de la zone d'exploitation Donzère 2 au sein du secteur Nd. Par ce biais, le groupe SITA prolongera la durée de vie de l'installation de stockage et optimisera le foncier dévolu au traitement des déchets.



L'article L111-14 impose de justifier la modification par un projet urbain étudié à même de garantir des conditions satisfaisantes d'accès de desserte de sécurité des usagers, de prise en compte des nuisances ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

2-1 Sécurité

c. Desserte et accès

La prise en compte de la sécurité dans le projet passe par la maitrise de l'accès à l'écopôle environnemental.

Les conditions actuelles d'accessibilité au secteur sont inchangées, elles sont satisfaisantes d'un point de vue quantitatif et qualitatif.
L'entrée au site s'effectue depuis la RD 541 avec un dispositif de tourne à droite sécurisé.

Aucun nouvel accès ne sera créé à l'occasion du projet que ce soit par la RD541 ou tout autre axe périphérique.

d. Trafic

L'augmentation du trafic sur les voies publiques lié aux activités envisagées, peut être estimée à 110 rotations supplémentaires par jour aller-retour).
Le trafic actuel pour l'apport des déchets est de 45 camions par jour (soit 90 rotations) ;
L'écopôle environnemental engendrera les flux supplémentaires suivants :
– pour l'apport des déchets une augmentation de 45 camions par jour (notamment du fait de la prise en compte de l'activité d'affinage de déchets valorisables et de transfert de collecte sélective actuellement réalisée sur Montélimar) ;
– pour la reprise des matériaux valorisables : 12 camions par jour.

Au total donc le site générera 200 rotations par jour, soit 2.8% du TMJA actuel de la RD541.

L'augmentation de trafic induite par le projet d'écopôle environnemental n'affectera pas significativement la fluidité de la RD541.
Le gabarit de la voie ainsi que les dispositifs d'accès sécurisés restent suffisants et efficaces y compris dans la configuration nouvelle.

Dans l'hypothèse majorée, le trafic lié au site des Bouzarudes ne représentera que 2.8% du trafic moyen journalier.

2-2 Nuisances

Nuisances sonores liées aux infrastructures terrestres

La prise en compte des nuisances passe par le respect des prescriptions constructives définies par les arrêtés préfectoraux sur le classement sonores des infrastructures terrestres.

Le projet ne prévoit aucune construction nouvelle accueillant de manière permanente du public, à fortiori à un usage autre que ceux nécessaires à l'écopôle environnemental. Les constructions éventuelles de l'écopôle environnemental seront strictement liés et nécessaires au fonctionnement de ce dernier, il s'agira tout au plus de locaux techniques et/ou de contrôle de taille limitée.

Nuisances sonores liés à l'écopôle environnemental

Le projet d'écopôle environnemental a fait l'objet d'une modélisation acoustique en considérant la topographie du site, le bâti, les caractéristiques du trafic routier et des engins de chantier, les effets de sol, la météorologie et l'exploitation projetée de l'Ecopôle environnemental de Donzère.

Les résultats de la modélisation montrent que l'installation respectera les dispositions réglementaires.
Le caractère isolé et confiné du site conjugué à son éloignement des zones agglomérées permettent de conclure à une absence de nuisances sonores supplémentaires vis à vis des habitations avoisinantes (qui sont très éloignées).

Qualité de l'air

Envol d'éléments légers

Le projet d'Ecopôle environnemental permettra, entre autre, la construction d'un bâtiment destiné à la valorisation des déchets. Cette construction permettra une rupture de charge en cas de vent dépassant 50 km/h pendant 9 jours.

Il s'agit d'une évolution très positive de la gestion des éléments légers par période de grand vent qui complètera les dispositifs en place (filet anti envols, bâchage des camions…)

Nuisances olfactive

Dans le cadre de l'exploitation du site, les risques d'odeurs dues au dégagement de biogaz seront limités grâce au développement des dispositifs de captage et de traitement du biogaz (activité déjà présente et renforcée dans le cadre de l'écopôle environnemental).

2-3 Urbanisme et paysage

Qualité de l'urbanisme et des paysages.

Pour garantir la qualité de l'urbanisme et des paysages, dans le respect des dispositions réglementaires de l'article L111.1.4 du Code de l'Urbanisme, le projet prévoit :

- **De conserver et renforcer la structure paysagère périphérique du site des Bouzarudes**

Une structure paysagère maintenue

Les caractéristiques et qualités du site qui garantissent un effet de masque de l'installation sont maintenues dans ses éléments significatifs et structurants :

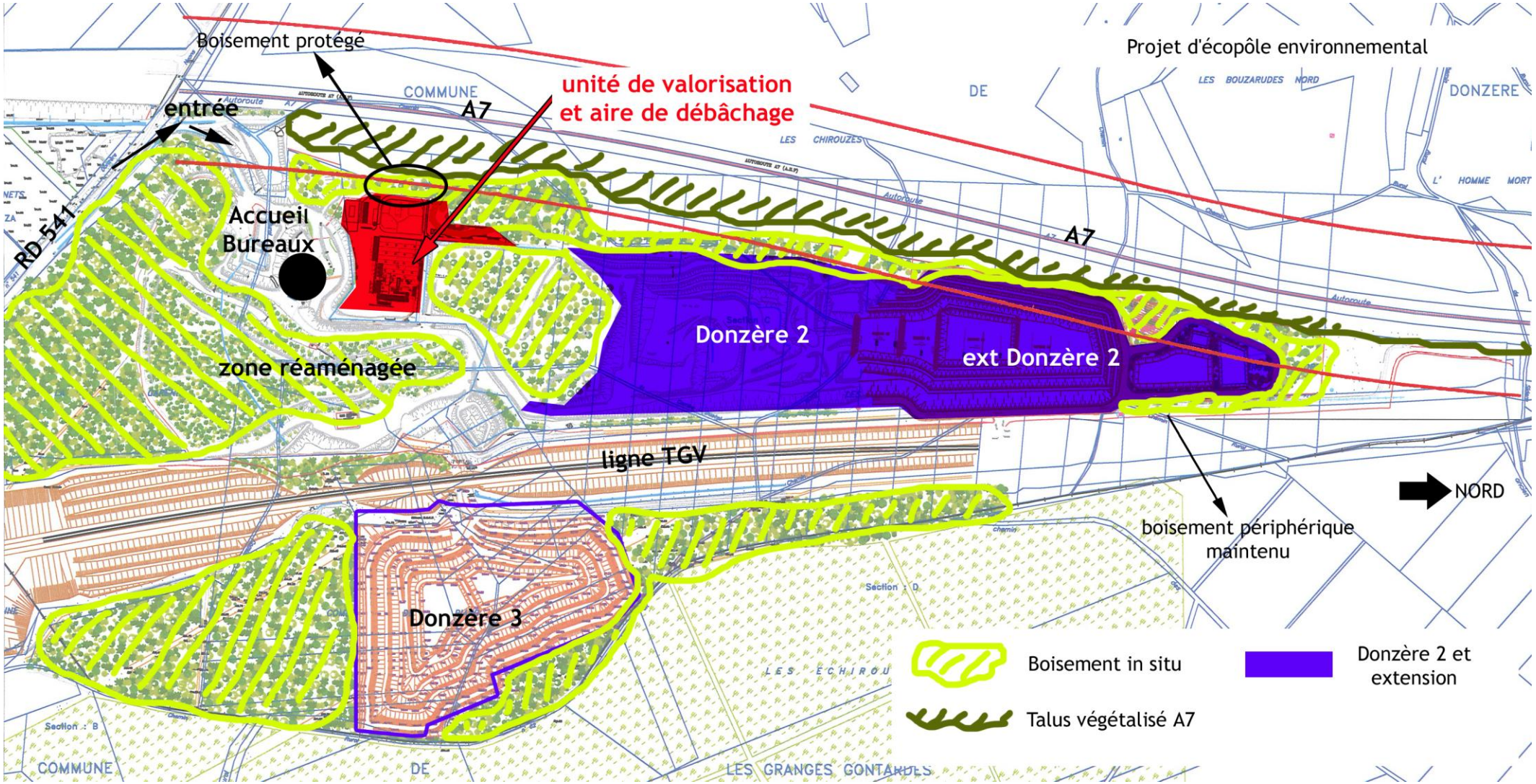
- Ceinture boisée périphérique
- Massif arboré en zone Sud

Le talus végétalisé en marge de l'A7, actuellement classé en zone Naturelle au PLU de Donzère, est maintenu et inchangé dans sa morphologie. Aucune modification de zonage n'est opérée en limite Ouest.

Le projet prévoit **le renforcement de la ceinture boisée** par la mise en œuvre, à l'occasion de la procédure de révision simplifiée accompagnant le projet d'écopôle, de nouveaux Espaces Boisés Classés rétablissant ou renforçant les continuités entre les boisements présents.

Spécificité du projet : un état temporaire

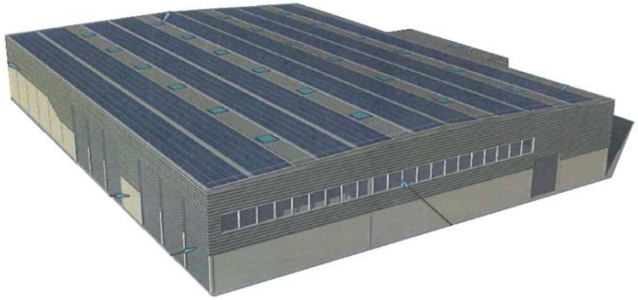
Toutes les zones d'exploitation actuelles ou futures seront à terme réaménagées. L'extension du site d'exploitation Donzère 2 sera donc, en fin d'exploitation, reboisée à l'instar de Donzère 1.
Les terrains seront comblés et plantés pour retrouver leurs caractéristiques végétales originelles.



Perception du site dans sa configuration future

En conservant et en renforçant une marge végétale périphérique, la structure paysagère du site conserve sa qualité de masque. L'écopôle environnemental sera à l'instar de l'installation actuelle très peu perceptible.

2-4 Qualité de l'architecture



Le futur centre de tri, valorisation matière.

Le bâtiment créé sera implanté à proximité de l'entrée du site. Il a pour vocation d'accueillir l'unité de valorisation des déchets : élément fondateur du projet d'Ecopôle situé hors marge de recul de l'A7.

Les vues sur le bâtiment seront empêchées par deux éléments :

- Le talus en marge de l'A7 d'une hauteur conséquente au droit de l'unité de valorisation
- Un boisement protégé (EBC au PLU) garant du maintien des imperméabilités visuelles depuis l'A7.

Le projet prévoit également une conception architecturale soignée avec un traitement de façade dans des tons neutres, et une volumétrie simple parfaitement intégrée dans son environnement.

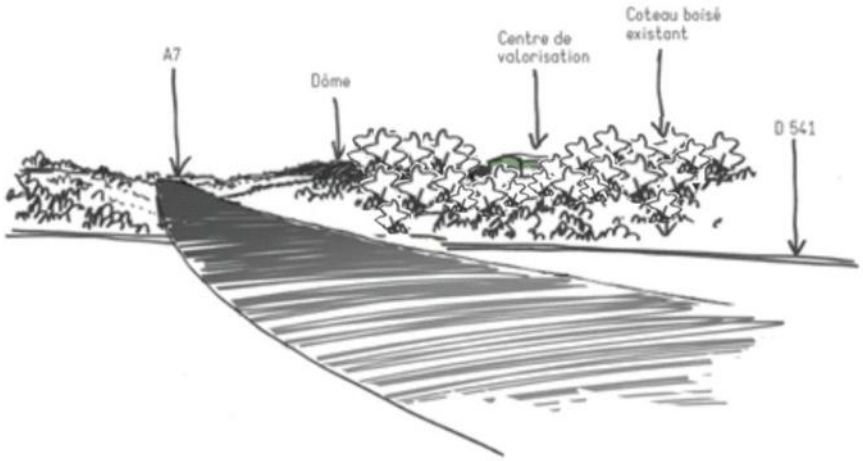
Du fait du couvert végétal existant, et conservé dans le cadre des travaux de défrichement, ou recrée dans le cadre du réaménagement du dôme de l'installation de stockage actuelle de Donzère 2 (réaménagement en fin d'exploitation), le bâtiment sera quasiment invisible depuis les axes routiers, ou en visions très furtives.

Les impacts visuels seront par conséquent neutres et dans tous les cas provisoires, une remise en état en fin d'exploitation étant prévue.

Autres constructions.

Sur l'espace qui accueillera l'extension de Donzère 2, seuls des ouvrages nécessaires à la mise en œuvre d'une nouvelle alimentation en biogaz ainsi que les excavations liées au stockage des déchets et ouvrages techniques connexes sont à ce jour programmés.

L'exploitation de cet espace se fera en creux par rapport aux niveaux topographiques (fonds de casiers) et sera dissimulée par le talus de l'A7 même si celui- ci est de moindre hauteur sur le segment nord.



En dehors de l'unité de valorisation, l'écopôle environnemental ne sera pas porteur de construction importante. Néanmoins, la mise en place d'une alimentation énergétique entre le site des Bouzarudes et la future zone ludo-commerciale des Eoliennes pourra induire une construction ponctuelle dont les caractéristiques ne sont pas connues à ce jour et dépendront de la

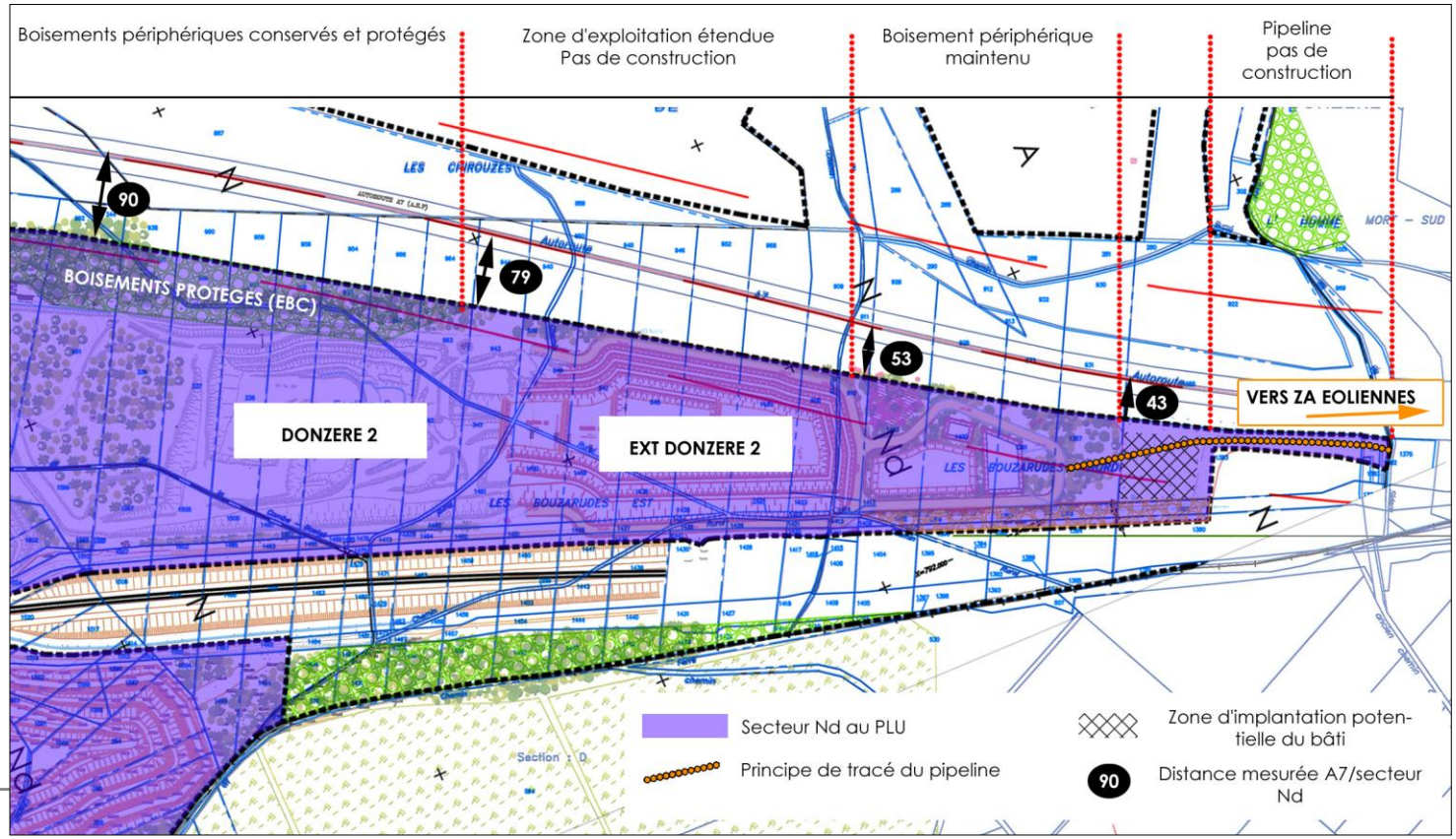
technicité choisie (alimentation gaz ou eau chaude). L'alimentation énergétique nouvelle se fera par pipeline. Pour garantir le bon fonctionnement de l'ouvrage, un local de contrôle devra être positionné en lien direct du pipeline avec instruments de mesure (localisation induite).

La configuration physique de l'emprise de l'écopôle environnemental et du secteur Nd du PLU est schématiquement celle un triangle inversé avec une étroitesse au Nord qui réduit et contraint les possibilités constructives. Les besoins constructifs de l'ICPE en projet impliquent de pouvoir permettre une implantation bâtie à proximité du pipeline. La pointe nord étant pour sa majeure partie grevée par la marge de recul de l'autoroute A7, il est nécessaire de la faire évoluer. L'objectif étant, dans une logique rationnelle et fonctionnelle de permettre tous les ouvrages nécessaires à ce projet énergétique novateur (ouvrages, installations et constructions).
Il est précisé que la construction implantée ne sera pas destinée à accueillir du public ni du personnel de façon permanente.

Les limites de secteur Nd ainsi que le talus en bordure d'autoroute sont inchangés en limite Ouest (côté Autoroute). Ainsi l'ICPE reste à distance de l'infrastructure routière. Les côtes défavorables font état d'une distance minimale de 25 mètres par rapport à la limite de voie et de 46 mètres par rapport à l'axe.

L'illustration ci-contre permet d'apprécier ces distances et le projet développé (séquences différenciées).

Zoom sur la pointe Nord ►



3- TRADUCTION AU PLU : modification de la marge de recul vis-à-vis de l'autoroute A7.

Au droit du secteur Nd, la marge de recul est supprimée au règlement de zone pour les constructions, installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement de l'Ecopôle environnemental.