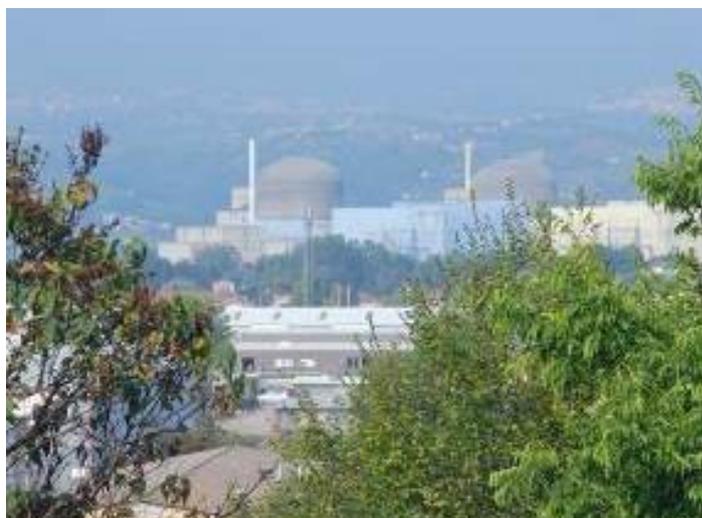




Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'Aménagement et de Programmation



ATELIER D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE
CELINE GRIEU

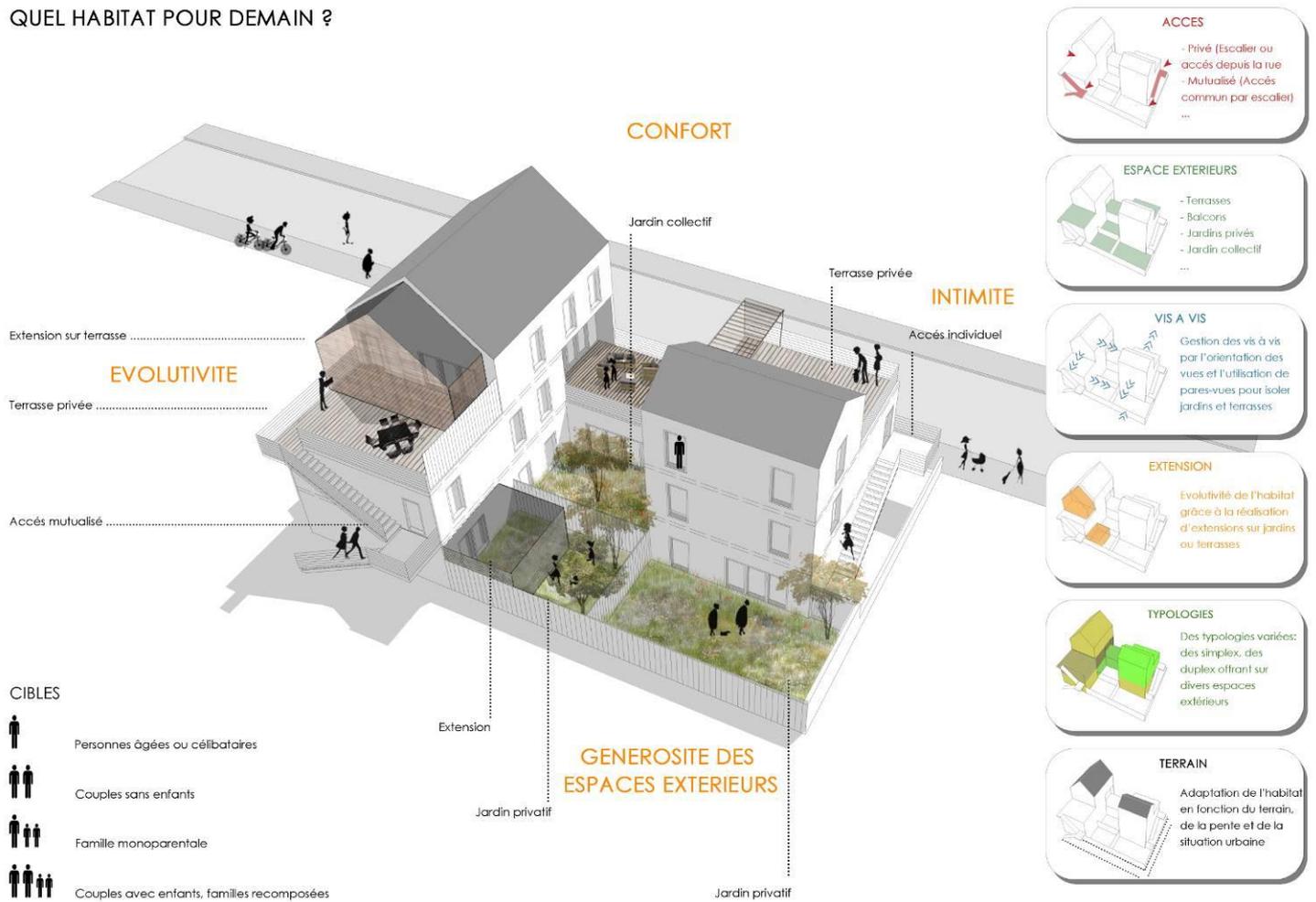
Pièce n°	Projet arrêté	Document soumis à enquête publique	Approbation
03	15/10/2015	Du 06/05/2016 au 08/06/2016	06/10/2016

*** L'habitat intermédiaire**

À mi-chemin entre la maison individuelle et l'immeuble de logements collectifs, l'habitat intermédiaire offre une alternative intéressante aux modes d'habitat traditionnel. De faible hauteur, rassemblant en moyenne 5 à 20 logements au sein d'une unité bâtie ainsi que des parties communes réduites, il doit offrir aux habitants des qualités d'usages proches de l'habitat individuel tels que :

- une intimité préservée facilitant les bonnes relations de voisinage ;
- une évolutivité du logement permettant une grande variété d'usages ;
- une générosité des espaces extérieurs.

QUEL HABITAT POUR DEMAIN ?



Maquette Habitat Intermédiaire – Réalisation AUA

L'ensemble des **Orientations d'Aménagement et de Programmation** visent à encadrer le développement et le renouvellement de secteurs et à préserver, en application du PADD, l'identité du village et son « animation ». De fait, toutes présentent des principes communs, tels que **l'amélioration du maillage viaire et des liens entre les différents secteurs d'urbanisation, le renforcement de l'offre d'espaces publics ou collectifs comme lieux de rencontres, et la diversification des formes de logements**, modulés en fonction du tissu urbain environnant.

Dans tous les cas, en vue d'encadrer et maîtriser les opérations d'aménagement et de construction susceptibles d'être mises en œuvre sur ces terrains stratégiques, **chaque Orientation d'Aménagement et de Programmation énonce des principes de composition urbaine et de programmation déclinés dans un schéma d'aménagement, qui s'impose dans un rapport de compatibilité aux demandes d'autorisation d'urbanisme déposées sur chacun des secteurs concernés.**

Une illustration possible de ce que pourrait être l'aménagement de chaque secteur accompagne parfois ces éléments. Si l'illustration permet de donner un aperçu du quartier une fois achevé, et indique au service instructeur l'esprit des aménagements attendus par la commune dans le cadre de son PLU, elle ne constitue en aucun cas un élément opposable aux demandes d'autorisation d'urbanisme survenant dans le périmètre de l'OAP (seul les principes contenus dans le schéma de l'OAP correspondante peuvent être opposés à ces demandes).

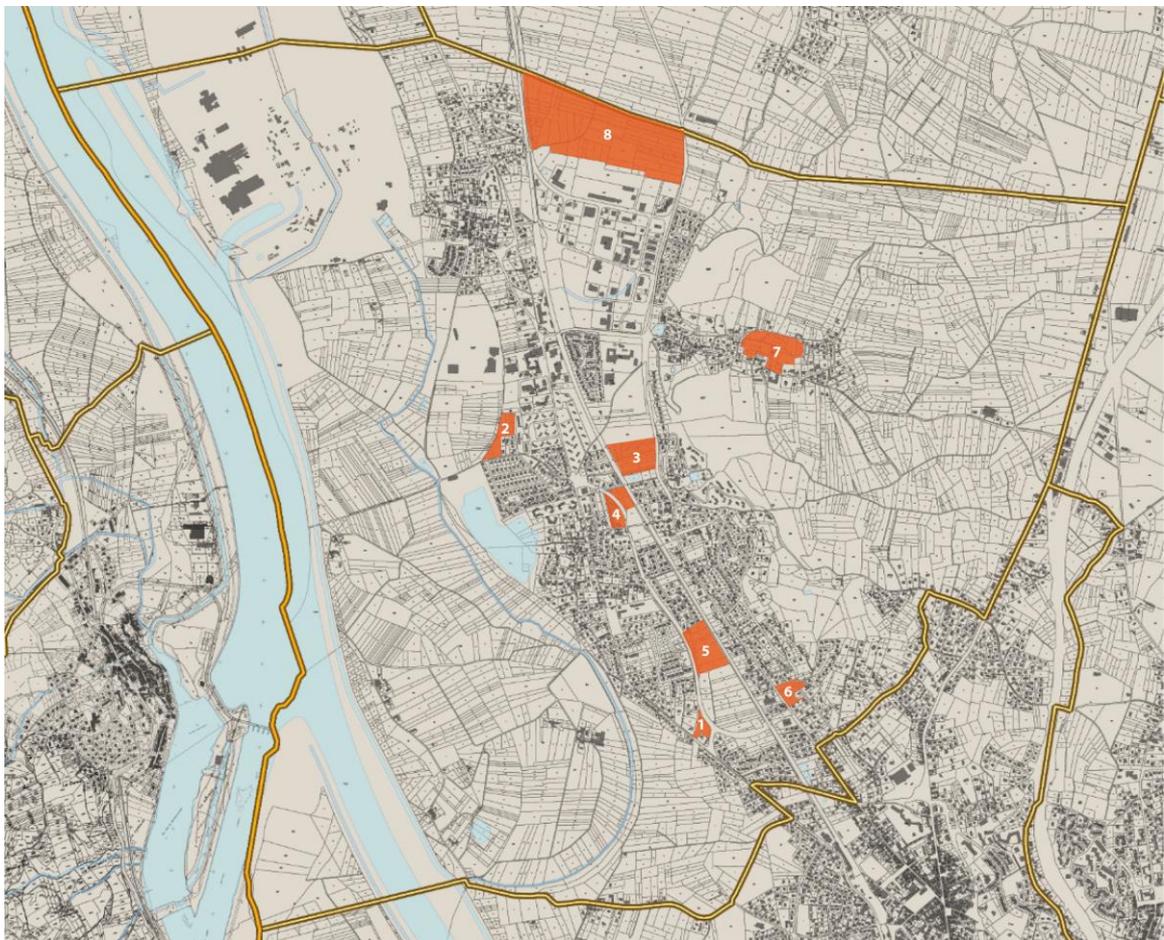
Localisation des secteurs

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation concernent sept secteurs. Ils sont tous situés dans le tissu urbain existant :

- Secteur 1 : Rue Romain Rolland
- Secteur 2 : Rue Jean-Baptiste Charcot
- Secteur 3 : Rue Jules Guesde
- Secteurs 4 : Rue François Truffaut
- Secteur 5 : Rotagnon
- Secteur 6 : Rue des Allobroges
- Secteur 7 : Colombier
- Secteur 8 : Zone d'activités Rhône-Varèze

Le choix de ces secteurs d'aménagement a fait l'objet d'une réflexion stratégique globale qui s'est traduite par la volonté de :

- Mener le développement urbain de la commune au sein même du tissu existant.
- Renforcer la centralité de la ville
- Densifier le tissu urbain tout en prenant en compte la morphologie urbaine existante et en préservant le cadre de vie.
- Compléter le maillage viaire existant en optimisant les réseaux et en favorisant le décloisonnement des quartiers par la création de cheminements piétons
- Diversifier les fonctions urbaines en urbanisant les secteurs situés à proximité des équipements, commerces et services



Secteur 1 : Rue Romain Rolland

Etat des lieux

Ce secteur est situé dans la partie Sud/Ouest de la commune, entre les Rues François Truffaut au Nord et Romain Rolland au Sud et Est.

D'une superficie d'environ 6500 m², ce terrain communal est localisé à l'entrée Sud de la ville de Saint-Maurice-l'Exil.

Il est, par ailleurs, situé dans un environnement très peu dense, avec la présence de quelques habitations pavillonnaires et, de l'autre côté de la Rue François Truffaut, un vaste tènement non urbanisé.

Il est situé dans une zone de nuisance sonore générée par des infrastructures de transport terrestres bruyantes.



Enjeux

- La diversification des typologies de logements dans un environnement pavillonnaire
- La valorisation et l'affirmation de l'entrée de ville Sud par la Rue François Truffaut

Principes d'aménagement

Voirie

- Organiser l'accès au site depuis la Rue Romain Rolland. Afin d'éviter la création d'un accès supplémentaire de la Rue François Truffaut (axe structurant), la sortie de l'opération se fera également par la Rue Romain Rolland

Espace collectif

- L'aménagement du secteur devra intégrer la présence d'un espace collectif végétalisé

Implantation du bâti

- Les bâtiments devront s'implanter dans la partie Nord du secteur afin de créer un effet d'alignement sur la Rue François Truffaut. Toutefois, les bâtiments s'implanteront avec un retrait par rapport aux emprises publiques.

Typologies

- Logements de type collectif (environ 35 logements en R+2)

Déplacements

- Création d'un cheminement piétonnier entre la Rue Romain Rolland et la Rue François Truffaut (qui sont déjà dotées d'aménagements sécurisés pour les piétons).



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Rue Romain Rolland

- | | |
|---|--|
|  Périètre du secteur |  Accès au secteur |
|  Zone d'habitats collectifs |  Liaison piétonne |
|  Espace collectif central / stationnements |  Alignement du bâti |

Programmation

35 logements collectifs sur une surface de 6500 m², soit 53 logements/ha

100% de logements sociaux.

Illustration



Secteur 2 : Rue Jean-Baptiste Charcot

Etat des lieux

Ce secteur est situé sur la frange Ouest de la plaine urbaine, à l'interface des zones urbanisée et de la plaine agricole. Il est bordé au Sud par la Rue Hector Berlioz, à l'Est par la Rue Jean-Baptiste Charcot et à l'Ouest par le Chemin Robert Margarit.

Ce tènement d'une superficie de 1,2 hectare, s'inscrit dans un tissu urbain relativement ancien (années 1960) et hétérogène. On retrouve en effet de nombreux logements individuels en lotissements mais également trois immeubles collectifs.

La partie Nord du tènement est occupée par un city-stade.



Enjeux

- Le respect de la morphologie urbaine existante et des volumétries
- L'insertion paysagère dans le grand paysage
- La conservation du city stade
- La prise en compte des contraintes liées à la présence de la centrale nucléaire (hauteur maximale des constructions R+1)

Principes d'aménagement

Voirie

- Organiser la desserte interne par un bouclage entre la Rue Hector Berlioz au Sud et la Rue Jean-Baptiste Charcot à l'Est

Espace public

- Conserver le city-stade et valoriser ses abords en créant un espace public

Implantation du bâti

- Organiser la localisation des différentes typologies de logements en fonction du tissu existant :
 - Des collectifs sur la partie Nord, en lien avec les immeubles existants
 - Des logements individuels dans la partie Sud, en lien avec les lotissements
- Créer un effet « rue » au Nord par l'implantation de logements collectifs sur la voie

Typologies

- Proposer une offre diversifiée d'habitat comprenant :
 - 16 logements collectifs environ (R+1)
 - 12 logements individuels groupés (R+1)

Déplacements

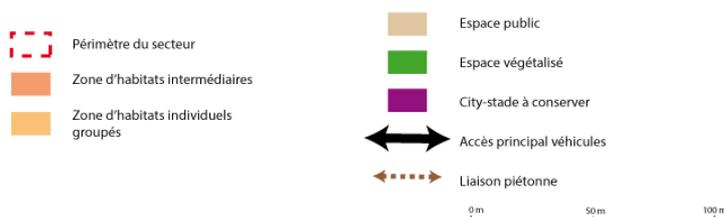
- Maintenir le cheminement piéton (Chemin Robert Margarit) à l'Ouest

Paysages

- Créer une frange végétalisée à l'Ouest dans le but de limiter l'impact paysager depuis le grand paysage en définissant une lisière qualitative assurant la transition entre espaces urbain et agricole.



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Rue Jean-Baptiste Charcot



Programmation

Partie Nord : 16 logements collectifs (R+1)

Partie Sud : 12 logements individuels groupés/jumelés

50% de logements sociaux

Soit 28 logements (dont 14 logements sociaux) sur une surface de 1,2 ha (23 logements par hectare). Cette densité, relativement faible par rapport aux prescriptions du SCoT, est due à la présence du secteur dans le périmètre de danger immédiat (2 km) de la centrale nucléaire. En effet, dans ce périmètre, les hauteurs sont limitées à R+1.

Illustration



Secteur 3 : Rue Jules Guesde

Etat des lieux

Ce secteur se situe au Sud/Est du centre-ville, entre la voie ferrée et la Rue Jules Guesde, au pied du coteau et du hameau de Givray.

D'une superficie de 2,9 hectares, il est localisé dans un tissu urbain relativement lâche (habitat pavillonnaire) et se trouve à proximité du collège et de son infrastructure sportive.

Un projet d'espace culturel est actuellement en cours de réflexion entre le secteur d'étude et le stade du collège.

Ce secteur est impacté par des aléas résiduels d'inondation de pied de versant. Son urbanisation devra prendre en compte des règles spécifiques aux risques. Il est, par ailleurs, situé dans une zone exposée au bruit générée par des infrastructures de transport terrestre.



Enjeux

- La prise en compte de la voie ferrée comme un élément peu qualitatif et bruyant
- La prise en compte du projet d'espace culturel

Principes d'aménagement

Voirie

- Organiser la desserte interne par la création d'une voie reliant la Rue Jules Guesde à la Rue Charlie Chaplin
- Mutualiser la voie en limite Nord avec le projet d'espace culturel

Espace public

- Créer un espace public à l'interface des logements et du futur espace culturel

Implantation du bâti

- Organiser l'implantation des bâtiments de sorte à créer une gradation volumétrique entre le futur espace culturel au Nord et les lotissements au Sud :
 - Une densité importante au Nord en lien avec le futur espace culturel
 - Une densité moyenne au Sud en lien avec le tissu pavillonnaire existant
- Favoriser des implantations du bâti permettant de réduire les nuisances sonores liées à la proximité de la voie ferrée (masques végétalisés, architectures des bâtiments, matériaux de constructions, espace tampon,...)

Typologies

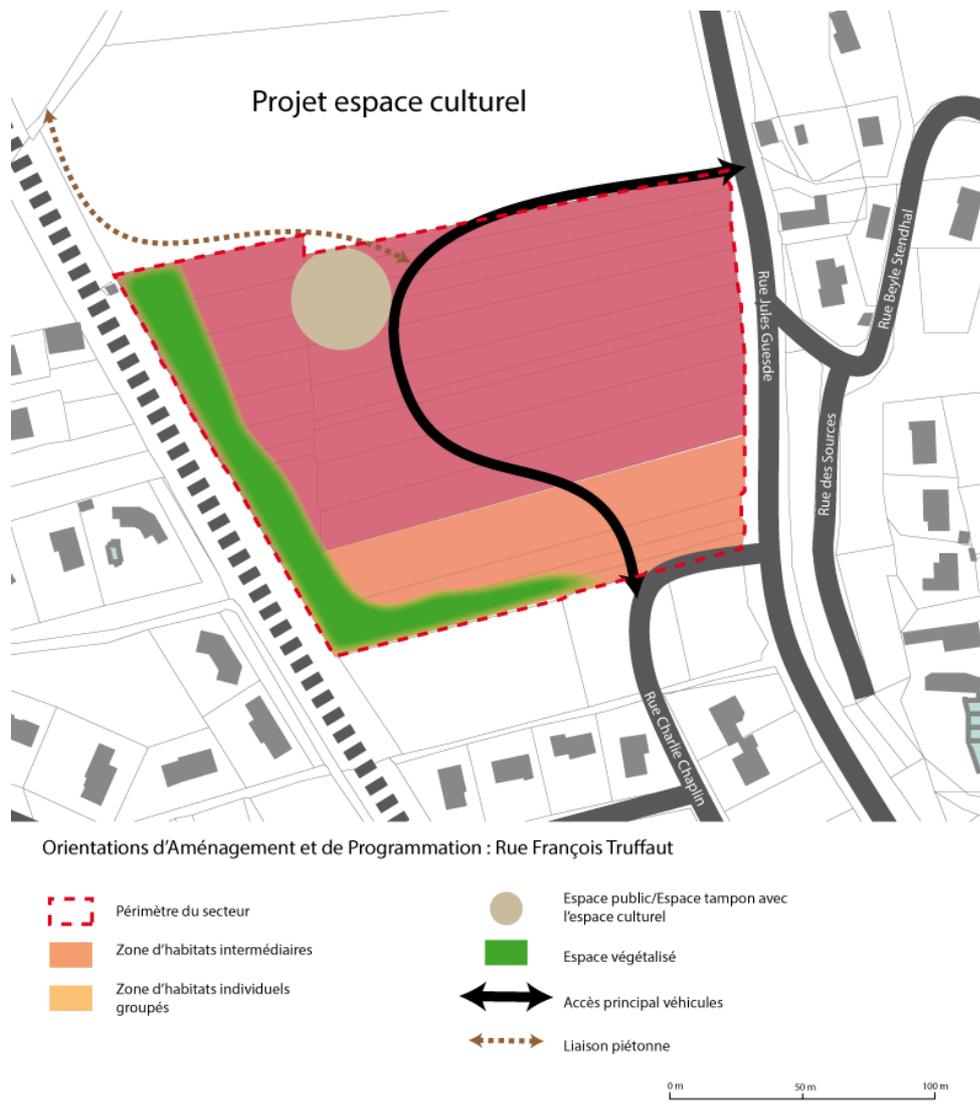
- Proposer une offre diversifiée d'habitat comprenant :
 - Des logements collectifs au Nord de l'opération
 - Des logements intermédiaires * au Sud de l'opération

Déplacements

- Assurer une liaison piétonne jusqu'aux équipements sportifs au Nord

Paysages

- Créer une frange végétalisée à l'Ouest, le long de la voie ferrée et au Sud, en interface avec le bassin de rétention



Programmation

- 40 logements intermédiaires environ (R+2 et 3)
- 120 logements collectifs environ (R+3)
- 25% de logements sociaux (soit 40 logements)
- Des locaux dédiés à l'accueil de commerces/services en rez-de-chaussée des collectifs aux abords de l'espace public
- Une densité d'environ 55 logements/ha

Illustration



Secteur 4 : Rue François Truffaut

Etat des lieux

Ce secteur est situé au Sud du centre-ville, dans un environnement dominé par des habitations pavillonnaires. Il est traversé du Nord au Sud par la Rue François Truffaut, axe structurant de la commune et au Sud par la Rue Pottier et Clément. La frange Est est longée par la voie ferrée.

Le quartier est composé de plusieurs tènements qui sont en cours d'urbanisation.

Le tènement occupe une superficie de 1,4 ha, dont 7800 m² pour la partie à l'Est de la Rue François Truffaut et 6500 m² à l'Ouest.

Ce secteur est situé dans une zone exposée au bruit générée par des infrastructures de transport terrestre.



Enjeux

- L'affirmation du caractère structurant de la Rue François Truffaut
- La diversification de l'habitat
- La densification d'un secteur situé à proximité du centre-ville

Principes d'aménagement

Voirie

- Secteur Ouest : organiser la desserte interne par depuis la Rue Pottier et Clément
- Secteur Est : accroche de la voirie sur l'opération en cours d'aménagement et liaisonner jusqu'à la Rue de la Fuchsine

Espace public

- Créer un espace de transition entre la Rue François Truffaut et les logements collectifs à l'Ouest

Implantation du bâti

- Organiser la localisation des différentes typologies de logements en fonction du tissu existant :
 - Des collectifs sur la partie Nord/Ouest afin de renforcer la Rue François Truffaut
 - Des logements individuels dans la partie Sud/Ouest, en lien avec la construction existante
 - Des logements collectifs ou intermédiaires dans la partie Est. Ces logements devront être implantés de sorte à créer un alignement des bâtiments le long de la Rue François Truffaut
- Favoriser des implantations du bâti permettant de réduire les nuisances sonores liées à la proximité de la voie ferrée (masques végétalisés, architectures des bâtiments, matériaux de constructions, espace tampon,...)

Typologies

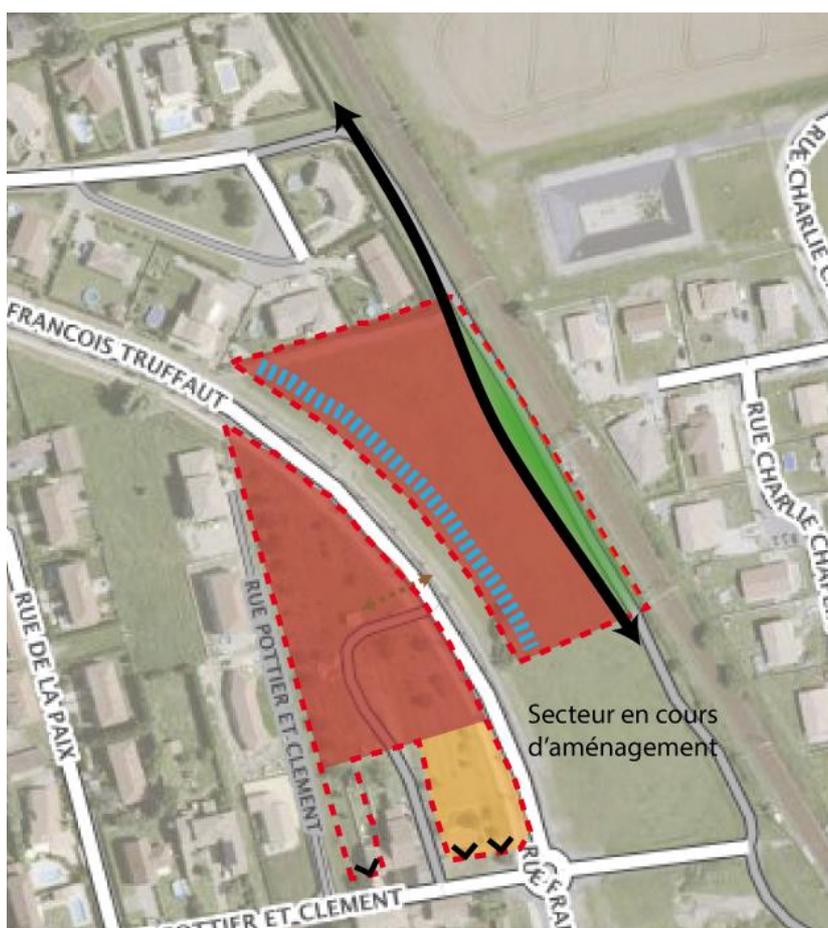
- Proposer une offre diversifiée d'habitat comprenant :
 - Des logements collectifs ou intermédiaires*
 - Des logements individuels groupés

Déplacements

- Créer un accès piétons entre le cœur de l'îlot Ouest et la Rue François Truffaut

Paysages

- Créer une frange végétalisée à l'Est, au contact avec la voie ferrée



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Rue François Truffaut

	Périmètre du secteur		Bouclage voirie
	Zone d'habitats collectifs et intermédiaires		Accès
	Zone d'habitats individuels		Alignement du bâti
	Frange végétale		Liaison piétonne

0 m 50 m 100 m

Programmation

- Secteur Ouest :
 - 35 logements collectifs (R+2)
 - 2 logements individuels (R+1)
- Secteur Est : 25 logements collectifs et intermédiaires (R+2)

25% de logements sociaux, soit environ 15 logements

Soit un total de 62 logements environ sur une superficie de 1,4 ha m² (44 logements/ha)

Illustration



Secteur 5 : Rotagnon

Etat des lieux

Ce secteur est situé au Sud de la commune, entre la voie ferrée et la Rue François Truffaut. Il fait partie d'un ensemble foncier de plus de 10 ha. Dans le cadre d'un phasage de l'urbanisation de ce secteur, la partie Nord fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Si l'urbanisation de l'ensemble foncier est prévue en plusieurs phases, une réflexion a été menée pour que les différents aménagements soient réalisés de manière globale et cohérente (cf. Rapport de Présentation).

D'une superficie de 3 hectares, ce secteur est considéré comme stratégique par sa position en entrée de ville et sa localisation le long de la Rue François Truffaut, axe structurant.

Ce secteur est situé dans une zone exposée au bruit générée par des infrastructures de transport terrestre.



Enjeux

- L'affirmation du caractère structurant de la Rue François Truffaut
- La valorisation de l'entrée Sud de la ville
- La prise en compte de la voie ferrée comme un élément peu qualitatif et bruyant
- La diversification de l'offre de logements dans un quartier essentiellement composé d'habitations individuelles

Principes d'aménagement

Voirie

- Organiser la desserte interne par la création d'une voie principale entre la Rue Yves Montand et le rond-point de la Rue François Truffaut et de la Rue Louis Jouvet

Espace public

- Créer un espace public « porte d'entrée » et « accroche » du site dans le but de faire la transition entre la Rue François Truffaut et le cœur du site.

Implantation du bâti

- Créer un alignement bâti sur la Rue François Truffaut de sorte à marquer l'identité urbaine de cet axe. L'alignement doit cependant être discontinu permettant une perméabilité et des vues sur ce futur quartier.
- Favoriser des implantations du bâti permettant de réduire les nuisances sonores liées à la proximité de la voie ferrée (masques végétalisés, architectures des bâtiments, matériaux de constructions, espace tampon,...)

Typologies

- Proposer une offre diversifiée d'habitat comprenant:
 - Des logements individuels groupés sur la partie Nord/Est
 - Des logements intermédiaires* sur les franges Ouest
 - Des logements collectifs en cœur d'îlot, en lien avec le futur espace collectif

Déplacements

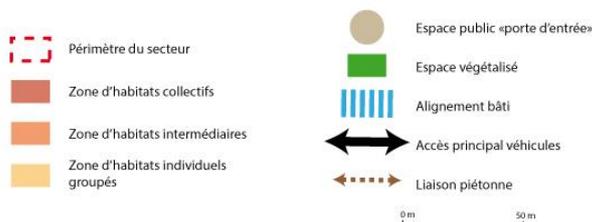
- Maintenir le chemin le long de la voie ferrée et assurer une liaison piétonne entre le Nord et le Sud du secteur

Paysages

- Créer une frange végétalisée à l'Est, le long de la voie ferrée



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Rotagnon



Programmation

- 25 logements individuels groupés environ (R+1)
- 50 logements intermédiaires environ (R+2) répartis dans une dizaine de bâtiments
- 50 logements collectifs (R+2) répartis sur environ 3 bâtiments

Soit environ 125 logements sur une surface de 3 hectares (41 logements/ha)

25% de logements sociaux, soit 31 logements.

Illustration



Secteur 6 : Rue des Allobroges

Etat des lieux

Ce secteur est localisé au Sud Est de la commune, au pied du coteau. Il est bordé à l'Ouest par la Rue Sacco et Vanzetti et à l'Est par les Rues Jean Moulin et Danièle Casanova. La Rue des Allobroges traverse le tènement d'Est en Ouest.

Il est situé dans un environnement urbain lâche, composé essentiellement de logements pavillonnaires. On note également la présence de commerces et services à proximité (garages automobiles, vente de produits locaux, vente de matériels de piscine).

La position de ce tènement, d'une superficie d'un hectare, en entrée de ville en fait un secteur stratégique de développement.

Ce secteur est impacté par des aléas faibles et forts de ruissellement sur versant. Son urbanisation devra prendre en compte des règles spécifiques aux risques. Il est, par ailleurs, situé dans une zone exposée au bruit générée par des infrastructures de transport terrestre.



Enjeux

- La valorisation de l'entrée Sud de la ville
- La diversification de l'offre de logements dans un quartier essentiellement composé d'habitations individuelles

Principes d'aménagement

Voirie

- S'appuyer sur le réseau viaire existant pour l'accès aux logements, à savoir la Rue des Allobroges et la Rue Danièle Casanova.
- Créer un accès privé depuis la Rue Danièle Casanova pour les logements collectifs.

Implantation du bâti

- Privilégier l'implantation du bâti parallèle à la Rue des Allobroges afin de créer un effet « rue ».
- Favoriser des implantations du bâti permettant de réduire les nuisances sonores liées à la proximité de la RD4 et de la voie ferrée (masques végétalisés, architectures des bâtiments, matériaux de constructions, espace tampon,...)

Typologies

- Proposer une offre diversifiée d'habitat comprenant :
 - Des logements individuels groupés de part et d'autre de la Rue des Allobroges
 - Des logements intermédiaires dans l'angle Sud/Ouest de la Rue des Allobroges et de la Rue Danièle Casanova
 - Des logements collectifs sur la partie Sud du tènement

Déplacements

- Créer un cheminement piéton en limite Sud du secteur pour relier la Rue Danièle Casanova à la Rue Sacco et Vazetti



Orientations d'Aménagement et de Programmation : Rotagnon Est

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|----------------------------|
| | Périmètre du secteur | | Accès logements collectifs |
| | Zone d'habitats collectifs | | Accès lots individuels |
| | Zone d'habitats intermédiaires | | Liaison piétonne |
| | Zone d'habitats individuels groupés | | |

0 m 50 m 100 m

Programmation

- 11 logements individuels groupés environ (R+1)
- 4 logements intermédiaires environ (R+1)
- 30 logements collectifs environ (R+2)

Un total de 45 logements environ sur une superficie d'un hectare (45 logements/ha).

25% de logements sociaux, soit 11 logements.

Illustration



Secteur 7 : Colombier

Etat des lieux

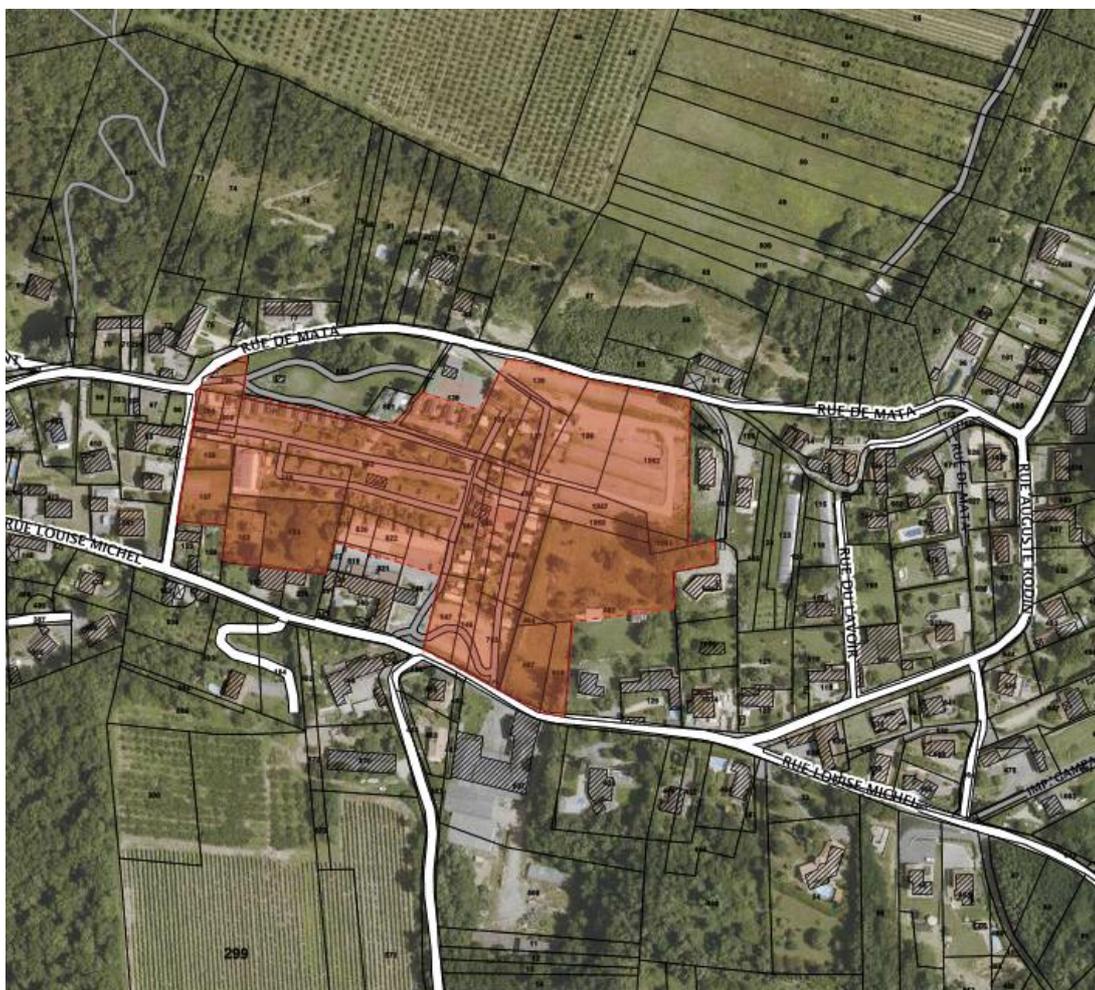
Ce secteur est localisé au cœur du quartier du Colombier, dans la partie Est de la commune. C'est un secteur situé dans un environnement bâti peu dense, occupé essentiellement par des maisons individuelles et quelques bâtiments anciens, notamment des corps de ferme.

Il est desservi par plusieurs voies :

- Au Sud : Rue Louise Michel
- A l'Ouest et au Nord : Rue de Mata

Le secteur, d'une superficie totale de 3,3 ha, est actuellement en grande partie occupé par camping qui n'est plus en activité. L'objectif de cette Orientation d'Aménagement et de Programmation est d'encadrer la mutation du site suite à la fermeture du Camping. La réflexion sur l'aménagement de ce secteur a également pris en compte des parcelles vierges attenantes.

Ce secteur est impacté par des aléas faibles, moyens, forts et très forts de ruissellement sur versant et des aléas faibles de glissement de terrain. Son urbanisation devra prendre en compte des règles spécifiques aux risques.



Enjeux

- La maîtrise de la densification d'un quartier limité en termes d'accès et de réseaux
- Le respect des formes urbaines environnantes
- La prise en compte de risques d'inondation

Principes d'aménagement

Voirie

- Créer une voirie interne depuis la Rue de Mata avec une entrée dans le site par l'accès actuel du camping
- Aménager une aire de retournement à l'intérieur du site sachant qu'un bouclage viaire n'est pas possible depuis la Rue Louise Michel au regard de la dangerosité de la voie.
- Organiser la desserte des logements par le Sud afin de privilégier l'implantation des jardins en contrebas des habitations.

Implantation du bâti

- Favoriser l'implantation du bâti parallèle aux voies
- Organiser les bâtiments de part et d'autre de la nouvelle voie et le long des voies existantes en réservant l'arrière des parcelles aux jardins

Typologies

- Proposer une offre d'habitat comprenant des logements individuels simples, jumelés ou groupés

Déplacements

- Créer un cheminement piétonnier entre la Rue Louise Michel et la Rue de Mata (à l'Ouest du site)

Paysage

- Créer une zone boisée dans la partie basse du vallon. Cette zone a pour but à la fois de maintenir un cadre rural dans ce quartier et d'assurer la non-constructibilité d'un secteur soumis aux risques d'inondation



Programmation

- 4 logements individuels environ sur la Rue Louise Michel (partie Sud)
- 6 logements individuels environ sur la Rue de Mata (partie Nord)
- 15 logements individuels environ dans la partie centrale

Un total de 25 logements environ sur une superficie de 3.3 hectare (7,5 logements/ha).

En déduisant du périmètre d'orientations d'aménagement et de programmation la partie concernée par les risques d'inondation, la surface du site s'élève à 2,5 ha, soit une densité de 10 logements/ha.

Illustration



Secteur 8 : Zone d'Activités Rhône-Varèze

Etat des lieux

Cette zone d'activités économiques est inscrite au SCoT des Rives du Rhône et fait partie des 14 sites référencés dans le cadre de l'étude de coopération économique diligentée à l'échelle de 7 EPCI constituant « RHONE MEDIAN ».

Elle couvrira à terme 110 hectares répartis sur les deux communes de Saint Maurice l'Exil et Clonas sur Varèze. Actuellement, la ZAE est occupée et aménagée sur une surface d'environ 45 ha.

Située sur la partie nord de la commune, entre la voie ferrée à l'ouest et la RD 4 à l'est, la partie de la ZAE Rhône-Varèze restant à aménager représente environ 22 hectares, dont près de 90% est sous maîtrise foncière de l'intercommunalité. Par ailleurs, le foncier restant à aménager sur le territoire de la commune de Clonas-sur-Varèze représente une superficie de près de 45 ha.

Ce secteur est impacté par des aléas résiduels et faibles d'inondation en pied de versant ou de remontée de nappe. Son urbanisation devra prendre en compte des règles spécifiques aux risques. Il est, par ailleurs, situé dans une zone exposée au bruit générée par des infrastructures de transport terrestre

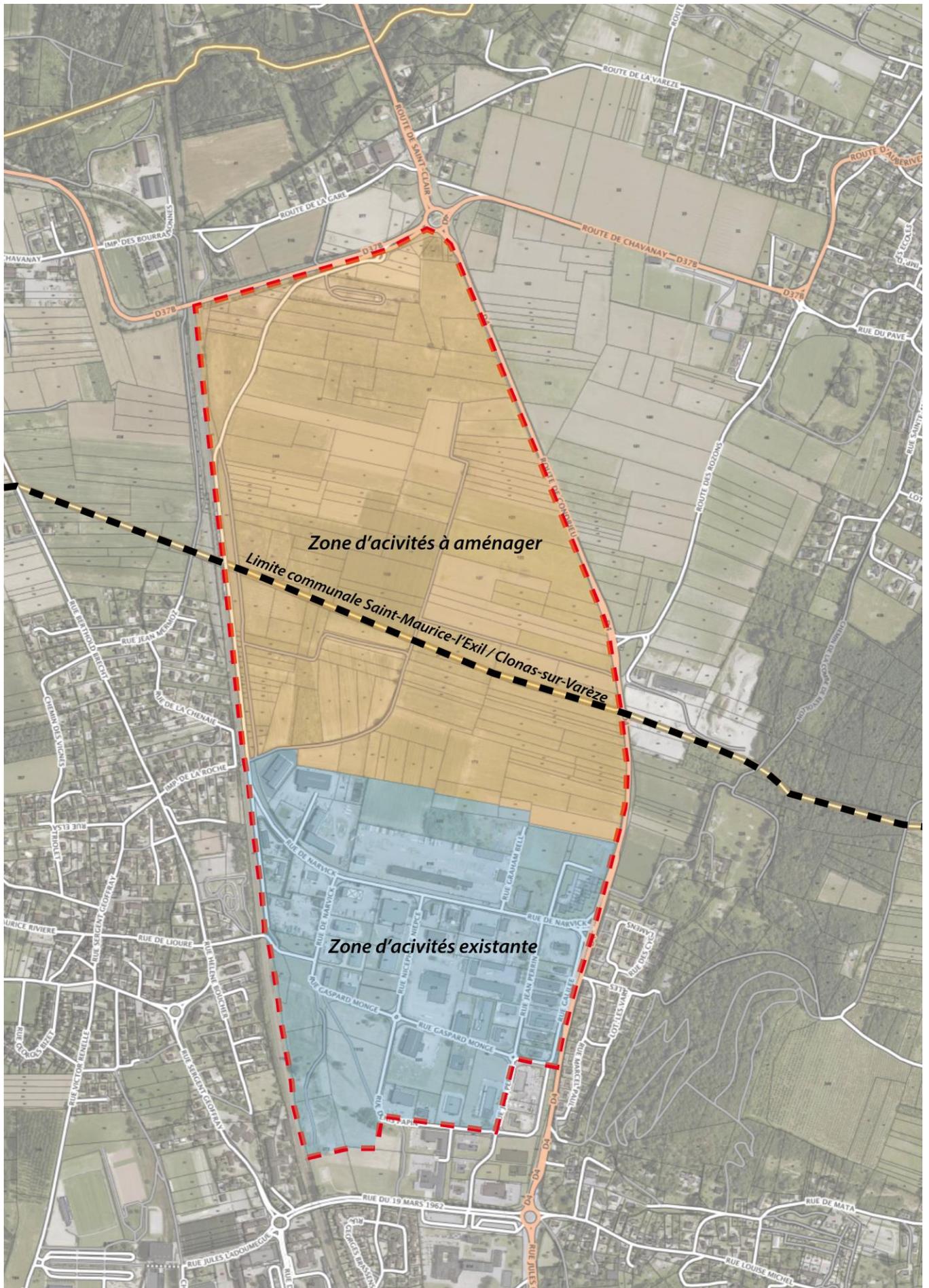
Enjeux

- L'installation cohérente et complémentaire d'artisans et d'entreprises
- La valorisation de l'entrée nord de la ville et l'intégration paysagère de la zone d'activités
- L'optimisation foncière
- L'amélioration des interfaces avec la voie ferrée et la RD 4, éléments peu qualitatifs et bruyants
- La valorisation du potentiel énergétique global, notamment en photovoltaïque

La réalisation d'un SAE (schéma d'accueil économique) à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais permettra notamment de développer une offre de services aux entreprises (prêt de salles de réunion, opération événementielle de type atelier de synergie inter-entreprises par exemple), mais également de pouvoir organiser et valoriser le potentiel énergétique photovoltaïque des toitures des installations industrielles et artisanales de la zone et de définir quelques principes architecturaux directeurs.

Concernant les potentialités d'optimisation foncière dans la ZAE : une dynamique visant au regroupement d'entreprises sur un même tènement sera promue dès que possible, à l'image de la dernière réalisation de la CCPR sur cette ZA, visant entre autre également à une mutualisation des parkings.

La réalisation en 2016 d'une desserte et d'une couverture WIFI (100 mégas symétriques) de la ZAE permet d'attendre l'arrivée de la fibre déployée par le Conseil Départemental de l'Isère annoncée d'ici 5 ans.



Principes d'aménagement

Voiries/transports

La desserte interne sera assurée à la fois par :

- La poursuite des voiries existantes en parallèle du RD4
- La création d'une voie structurante Est/Ouest à partir d'un rond-point à aménager au niveau du carrefour existant entre la RD 4 et la route de Clonas. Cet axe devra permettre de mailler l'ensemble de la zone avec la possibilité de la prolonger au Nord dans le cadre de la seconde phase de développement de la ZAE. Il s'agira d'une artère principale dédiée à plusieurs modes de transports (voitures, camions, bus, vélos, piétons,...).
- La création d'un réseau de desserte plus locale qui viendra se piquer sur les voies existantes au Sud (Rue de Narvick, Rue Graham Bell) et sera connecté à l'axe principal Est/Ouest.
- Des cheminements « modes doux » (piétons, cycles) compléteront les voies structurantes et seront connectés au réseau cyclable actuellement implanté sur la commune pour permettre une desserte sécurisée et attractive de la zone d'activité depuis la ville. Une réflexion devra être menée avec les collectivités à proximité pour une cohérence globale de la desserte (RD4-Clonas sur Varèze,...)

L'existence d'un embranchement ferroviaire desservant la ZAE peut permettre d'envisager d'accueillir en frange Ouest de la ZAE des activités « à quais ».

Eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales devra être assurée à l'échelle de la ZAE.

Elle sera réalisée par :

- La réalisation de noues paysagères parallèles aux voies de circulation. La végétalisation de ces abords de voies permettra de créer une « trame verte et bleu » essentielle à la qualité environnementale du site. Des noues paysagères pourront être utilisées pour délimiter les différents secteurs d'aménagements dédiés aux activités économiques.
- Un effort particulier porté sur le traitement des surfaces dédiées au stationnement dans les lots commercialisés en limitant l'imperméabilisation et en recommandant de favoriser l'infiltration et non le ruissellement.
- La création d'un ou plusieurs bassins de rétention d'eaux pluviales dans la partie Ouest de la ZAE, le long de la voie ferrée. En cas de très fortes précipitations ces bassins pourront par surverse alimenter un fossé déjà existant la « Crécimelle » qui recueille déjà le ruissellement naturel de l'ensemble de ce secteur. Actuellement, un bassin de stockage dans la partie déjà aménagée existe et il y a obligation de raccordement au réseau d'eaux pluviales. A l'avenir ce second bassin pourra venir compléter cet équipement existant.

Paysage

Un traitement paysager qualitatif sera mis en œuvre au contact de la RD4 (dans le prolongement de ce qui a été réalisé le long de la rue Galilée dans la partie de la ZA existante. Il comprendra un fossé bordé par une haie végétale diversifiée permettant aussi bien de faire un écran pour limiter la diffusion du bruit provenant de la RD4, ainsi que d'améliorer la qualité paysagère de l'entrée de ville actuelle, ou encore de recréer des conditions d'habitat pour des insectes et des oiseaux. La végétalisation ne devra pas prendre un caractère trop linéaire et homogène.

Ce mode de traitement paysager sera appliqué aux voiries structurantes, ainsi qu'aux abords du nouveau bassin de rétention des eaux pluviales, et à la voirie bordant la voie ferrée (voirie déjà existante).

A l'intérieur de la zone une attention particulière sera portée à l'aspect extérieur des bâtiments (favoriser une homogénéité architecturale et colorimétrique) ainsi qu'aux interfaces avec les espaces publics et la voirie (hauteur, couleur et typologie des murs de clôture, nature et diversité des essences utilisées pour les haies, etc.).

Déplacements

La desserte en transports urbains de la ZAE est actuellement effective depuis un arrêt dédié à l'angle de la rue de Narvik sur la RD4. Un complément de desserte de l'intérieur de la zone par évolution du circuit actuel est envisageable sans perturbation significative du circuit actuel.

La desserte « mode doux » depuis la ville ne sera pas systématiquement liée à une voirie existante, mais pourrait avoir un linéaire en site propre, notamment dans la partie sud de la zone pour venir se connecter à la partie de zone à développer.

