



DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES (05)

COMMUNE DE TALLARD (05130)

REVISION ALLEGEE N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME



1. RAPPORT DE PRESENTATION

PLU approuvé le : 18/12/2023

PLU mis à jour le : 05/01/2024

PLU mis à jour le : 25/08/2025

Révision allégée n°1 approuvée le : 25/08/2025

Alpicité
Urbanisme, Paysage,
Environnement

SOMMAIRE

Introduction.....	7
CHAPITRE .1 : Contexte règlementaire.....	9
CHAPITRE .2 : Objectifs de la révision allégée n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) ..	10
CHAPITRE .3 : Justifications de la procédure mise en œuvre.....	11
Exposé des motifs des modifications apportées par la révision allégée du PLU	15
1. Extension de la zone urbaine Ud	17
2. Création d'un emplacement réservé pour la desserte routière du centre médical la Durance	31
3. Accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance .	34
4. Corrections d'erreurs matérielles, ajustements ou mises à jour	37
Incidences de la mise en œuvre de la révision allégée sur le PLU et les composantes de l'environnement	45
1. Bilan de l'évolution des surfaces du PLU.....	47
2. Incidences écologiques.....	48
3. Incidences sur les risques naturels.....	49
4. Incidences sur le paysage	50
5. Incidences sur l'agriculture	50
6. Incidences sur les espaces forestiers	51
7. Incidences sur la ressource en eau	51
8. Incidences sur la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers ..	52
9. Incidences sur les déplacements	52
10. Incidences sur les nuisances et qualité de l'air	52
Annexes.....	55

INTRODUCTION

CHAPITRE .1 : CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La commune de Tallard est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ce document d'urbanisme, qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols, a été approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 18 décembre 2023. Le PLU est compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays Gapençais, document d'urbanisme intercommunal. Le PLU intègre une évaluation environnementale.

Le PLU a par la suite fait l'objet d'une mise à jour par arrêté en date du 5 janvier 2024, permettant d'annexer le Droit de Préemption Urbain (DPU) instauré.

Conformément à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, les révisions des Plans Locaux d'Urbanisme.

Les modalités de la concertation ont été précisées dans la délibération n°2024-88 du 28 novembre 2024. Ces dernières sont les suivantes :

- Publication d'un article dans la presse locale et sur le site internet de la commune ;
- Mise à disposition en mairie d'un registre servant à recueillir par écrit les remarques durant toute la durée de la concertation, aux jours et heures habituels d'ouverture du secrétariat (sauf jours fériés et fermetures exceptionnelles) ;
- Possibilité d'adresser ses remarques sur le projet par courrier ou mail en mairie durant toute la durée de la concertation. Ces éléments seront reportés dans le registre ;
- Mise à disposition en Mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture, et sur le site internet de la Mairie, au fur et à mesure de l'avancée de la procédure, d'un dossier permettant de faire connaître et comprendre la procédure retenue et les projets ;
- Affichage de la présente délibération en Mairie et sur le site internet de la commune durant toute la période de concertation ;

Conformément à l'article R104-11 du Code de l'Urbanisme, la présente a fait l'objet d'un examen au cas par cas auprès de la Mission Régionale d'Autorité environnementale qui n'a pas soumis la procédure à évaluation environnementale.

CHAPITRE .2 : OBJECTIFS DE LA REVISION ALLEGEE N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Depuis l'approbation du PLU, différents projets ont vu le jour, nécessitant des ajustements et des modifications du document d'urbanisme. Ces objectifs ont été définis dans la délibération n°2024-88 du 28 novembre 2024.

Il s'agit plus précisément :

1. De l'extension de la zone urbaine Ud équipement et réservée à la piste d'envol et aux installations et constructions civiles et militaires de l'aérodrome, avec pour conséquence la réduction de la zone naturelle Nd réservée à la piste d'envol et aux installations civiles et militaires de l'aérodrome. L'objectif est de permettre de nouvelles constructions pour répondre aux besoins de développement des entreprises aéronautiques implantées à l'aérodrome.
2. De la création d'un emplacement réservé n°29 le long de la RN85 en direction de Gap pour réaliser la liaison Gap-Tallard sur l'itinéraire de voie d'intérêt national Marseille – Grenoble et de la voie d'intérêt régional Marseille Briançon ;
3. L'emplacement réservé n°18 est inscrit au PLU pour la création d'un parking rue de Barry. Mais le classement A(J) de la zone agricole soumise aux règles du secteurs « Les jardins de la conquête » de l'AVAP/SPR ne permet pas la destination « équipements publics et équipements d'intérêt général »
4. De prévoir d'accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance. Le zonage Um(L) réservé aux établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, soumis aux règles du secteur « La lisière urbaine » de l'AVAP/SPR, n'autorise pas le changement de destination en habitation.
5. De la création d'un emplacement réservé n°30 pour aménager la desserte routière du centre médical La Durance depuis la rue du Barry, de manière à sécuriser la circulation sur la RD46 rue du Barry. La création d'un carrefour giratoire est envisagée.

Par ailleurs, des erreurs matérielles ou les besoins de mise à jour des annexes du PLU et/ou des mentions du code de l'urbanisme, qui pourront apparaître au cours du travail pourront être corrigés.

A noter que l'objectif 2 concernant la création d'un emplacement réservé n°29 sera finalement abandonné dans le cadre de cette procédure. En effet, après échanges avec l'agglomération en charge de la mise en œuvre de l'itinéraire, le projet n'est pas assez abouti aujourd'hui et est abandonné. Il pourra être poursuivi ultérieurement.

Suite à cela, l'emplacement réservé à créer dans l'objectif 5 correspondra donc au n°29 et non au n°30 comme mentionné.

Enfin, concernant l'objectif 3, dans le PLU, le règlement de la zone A(J) autorise bien la réalisation d'un parking conformément à l'emplacement réservé qui a été créé. Ici c'est le règlement de l'AVAP/SPR qui bloque la réalisation du parking. Le PLU n'a donc pas à être modifié. Cet objectif est donc abandonné.

Ces objectifs impliquent la modification de **la pièce n°4** comprenant **le règlement écrit (pièce 4.1)** et **les plans de zonages (pièces 4.2, 4.3 et 4.4)**.

La **pièce n°4 Rapport de présentation** est quant à elle **complétée** avec le rapport de présentation de la présente révision allégée n°1 du PLU.

CHAPITRE .3 : JUSTIFICATIONS DE LA PROCEDURE MISE EN ŒUVRE

L'article L153-31 du Code de l'Urbanisme édicte que :

« I.-Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

[...] ».

L'article L153-34 du Code de l'Urbanisme indique également que :

« Dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles [L. 132-7](#) et [L. 132-9](#) lorsque, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables :

1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

2° La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;

3° La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;

4° La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.

Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint. »

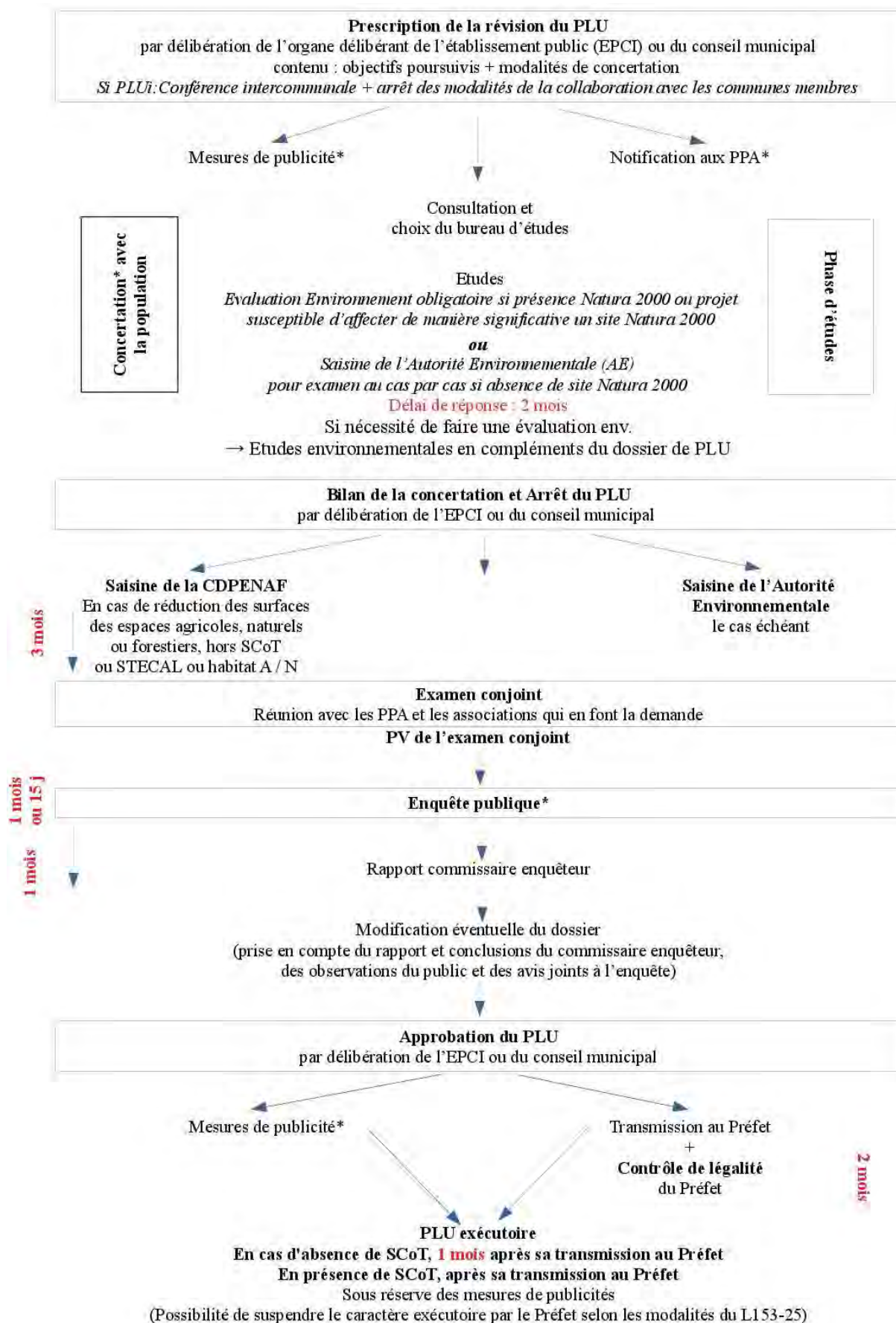
En résumé, une révision générale du PLU doit être engagée dès lors que les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) sont changées, tandis que le PLU peut faire l'objet d'une révision allégée lorsque les modifications entrent uniquement dans le cadre du L.153-34 du code de l'urbanisme (et donc que les orientations du PADD n'ont pas été changées).

Or, l'objectif 1 de la commune implique une **réduction d'une zone naturelle** (zone Nd), qui entre dans le champ d'une révision.

En revanche, **le projet ne porte pas atteinte aux orientations définies par le PADD.**

Dans ce cadre, une procédure de révision allégée a été retenue. Celle-ci a été prescrite par délibération du conseil municipal n°2024-88 date du 28 novembre 2024, dans laquelle sont fixés les objectifs de la procédure, et les modalités de concertation.

Les étapes de la procédure de révision allégée du PLU sont détaillées ci-après :



EXPOSE DES MOTIFS DES MODIFICATIONS APPORTEES PAR LA REVISION ALLEGEE DU PLU

Pour rappel, la révision générale du PLU de Tallard a été approuvée le 18 décembre 2023. La première pièce du PLU constitue le rapport de présentation, qui comprend entre autres un diagnostic territorial qui dresse un état des lieux des différents problèmes, forces, faiblesses, enjeux démographiques, sociaux, économiques, sociaux, environnementaux...

Dans le cadre de la révision allégée du PLU, ce diagnostic est complété ci-après afin de présenter de manière spécifique les objectifs et si besoin les secteurs concernés par ces projets, ainsi que de décrire les enjeux relatifs à certaines thématiques, si nécessaire et en fonction du projet présenté.

Les modifications apportées au règlement (règlement écrit et/ou plans de zonage) sont détaillées par la suite.

Pour une meilleure compréhension, les évolutions réalisées dans le règlement écrit sont explicitées et mises en évidence de la manière suivante :

- Suppression d'éléments ~~en rouge barré~~ dans le corps du texte ;
- Ajout d'éléments en **surligné jaune** dans le corps du texte.

Chaque objectif fixé dans la délibération prescrivant la révision allégée du PLU fait l'objet d'une partie dans la présente partie.

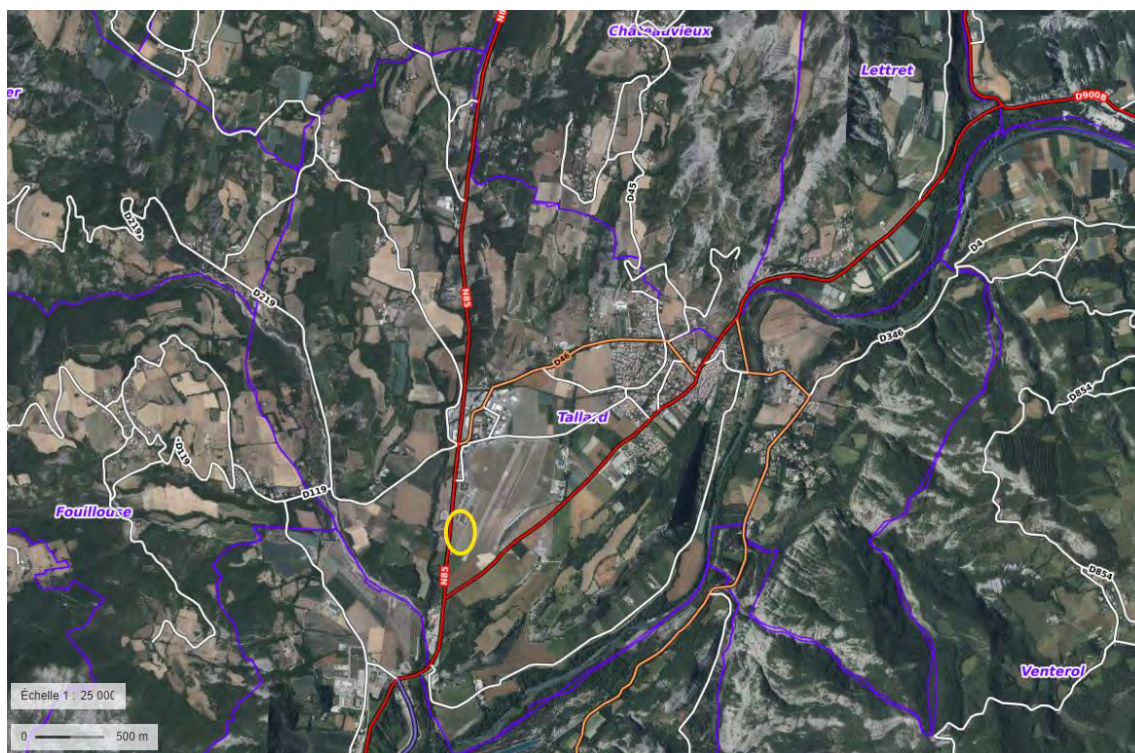
1. EXTENSION DE LA ZONE URBAINE Ud

Nota : Pour une meilleure lecture et compréhension du présent rapport de présentation, l'objectif « De l'extension de la zone urbaine Ud équipement et réservée à la piste d'envol et aux installations et constructions civiles et militaires de l'aérodrome, avec pour conséquence la réduction de la zone naturelle Nd réservée à la piste d'envol et aux installations civiles et militaires de l'aérodrome. L'objectif est de permettre de nouvelles constructions pour répondre aux besoins de développement des entreprises aéronautiques implantées à l'aérodrome. » sera intitulé « Extension de la zone urbaine Ud ».

1.1. PRESENTATION DU PROJET ET COMPLEMENTS DE DIAGNOSTIC

1.1.1 PRESENTATION DU SECTEUR

A l'échelle de Tallard, le projet est situé à l'Ouest, sur la partie centrale du territoire, le long de la RN85, axe Nord/Sud de la commune.



Localisation du projet "Extension de la zone Ud" à l'échelle de la commune - Source : www.geoportail.fr

A plus fine échelle, le site est localisé en continuité de l'aérodrome de Gap-Tallard accessible via la rue Pierre-Georges Latécoère. Le terrain est situé entre les pistes de l'aérodrome et la RN85. Il est situé sur la parcelle AD0356 et le périmètre retenu fait un peu moins d'un hectare.



Localisation du projet "Extension de la zone Ud" - Source : www.geoportail.fr

1.1.2 PRESENTATION DU PROJET

L'objectif poursuivi au sein de la révision allégée n°1 du PLU est de « permettre de nouvelles constructions pour répondre aux besoins de développement des entreprises aéronautiques implantées à l'aérodrome ». La commune a fait évoluer son PLU afin de créer une zone Udx.

Le projet actuellement porté par le Département sur cette zone concerne la création d'un hangar à hélicoptères et le déplacement de la cabine de peinture existante de l'entreprise ROTOTRADE, qui sera présentée ci-après.

Toutefois, la révision allégée n'impose en rien la réalisation de ce projet. Un autre projet respectant le PLU pourra se réaliser.

La société ROTOTRADE s'est implantée en 2023 sur l'aérodrome départemental de Gap-Tallard. Il s'agit d'une multinationale dont l'activité principale est l'achat et la revente d'hélicoptères neufs ou d'occasion après mise au standard de ses clients, ainsi que les travaux de maintenance associés. Elle travaille avec deux leaders mondiaux du secteur que sont Airbus et Leonardo auprès desquels elle est référencée.

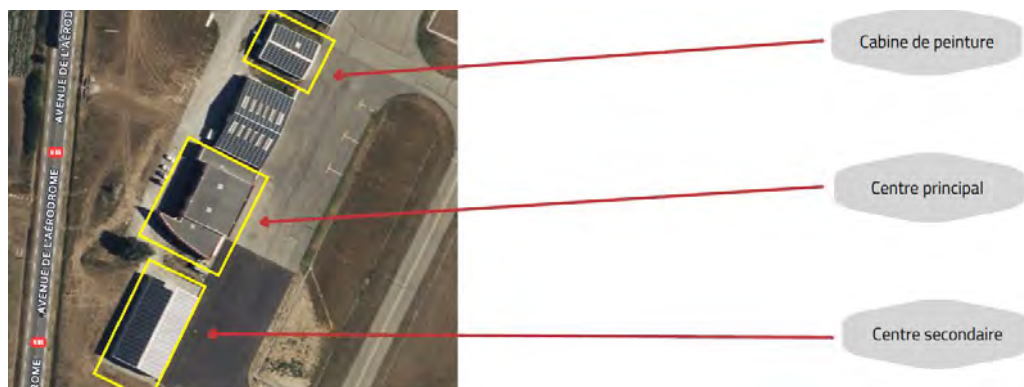
En recherche d'une implantation proche de ses fournisseurs, elle a tout d'abord racheté deux hangars édifiés sur le terrain départemental de l'aérodrome dans lequel elle a fait de gros investissements. Plus récemment, et à la suite d'un appel à candidature, elle a été retenue pour occuper un troisième hangar.

Dans le courant de l'été 2024, cette société a sollicité le Département pour disposer d'un terrain lui permettant de construire un quatrième hangar. Le projet de développement de l'entreprise prévoit un investissement de 5 millions d'euros et la création de 30 emplois.

La création d'un nouvel atelier de maintenance répond aux nouveaux marchés obtenus par la société Rotortrade en Europe et au Moyen-Orient, qui prévoient la préparation et la livraison de 120 hélicoptères.

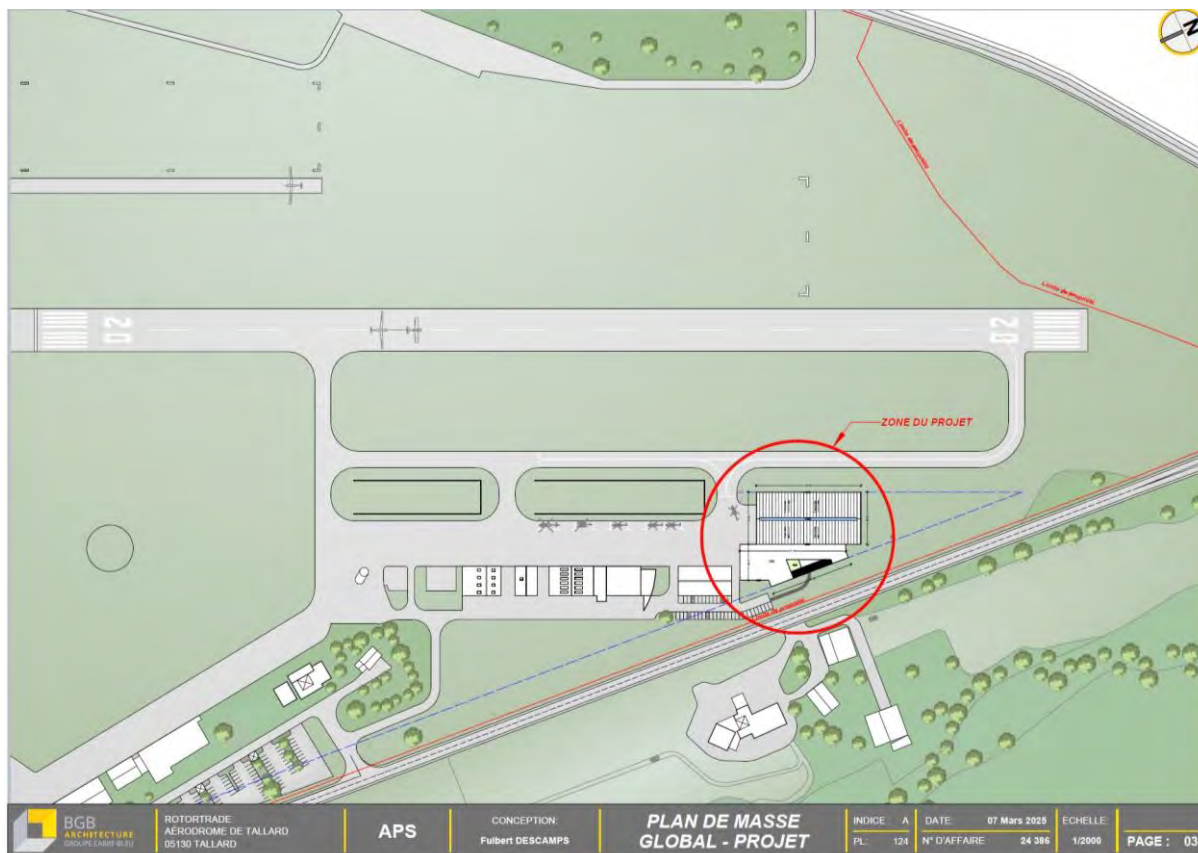
Le seul emplacement permettant d'accueillir ce hangar de grande taille a été identifié au sud de l'aérodrome Gap-Tallard, le long de la RN 85. Malheureusement, il se situe en zone Nd ne permettant pas la réalisation de cette construction.

Ce projet présente un véritable intérêt pour le territoire, notamment en termes d'emplois. En effet, en l'état actuel du projet, l'entreprise envisage 20 équivalents temps plein (ETP) ; à ce jour, elle en a déjà employé 10, mais si le projet de construction du hangar aboutit, elle prévoit un besoin de 30 personnes supplémentaires.



Locaux existants occupés par ROTOTRADE

La cabine de peinture pourrait également être amenée à être déplacée au sud du nouveau hangar.



Exemple d'implantations possible du nouveau hangar de préparation d'hélicoptères (non opposable et donné à titre indicatif) – Réalisation : ROTORTRADE / BGB Architecture



3D du projet de hangar de préparation d'hélicoptères (non opposable et donné à titre indicatif) – Réalisation : ROTORTRADE / BGB Architecture

1.1.3 COMPLEMENTS DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL

▪ Caractéristiques agronomiques

Le secteur est identifié au Registre Parcellaire Graphique (système graphique des surfaces agricoles) de 2023, en **Prairie de 6 ans ou plus (couvert herbacé)**.

Toutefois le conseil départemental a indiqué qu'il n'existait aucune convention avec un agriculteur. L'un d'entre eux semble cependant avoir fait une déclaration PAC sans avertir le propriétaire.

La parcelle n'est aujourd'hui pas exploitée et est réservée à l'aérodrome.



RPG 2023 – Source : www.geoportail.fr

Ainsi, la zone n'est pas identifiée par la DDT en Zone à Potentiel Agricole (ZPA).

Le diagnostic mené par Terr'Aménagement en 2019 identifiait les terres comme étant labourables et à « fort potentiel agricole ». Pour rappel, 43% des terres agricoles sont identifiées comme tels sur la commune et 49% sont à « très fort potentiel agricole ».



22

▪ **Caractéristiques paysagères**

En termes de paysage, l'analyse peut être différenciée par secteurs :

Depuis la route nationale 85 :

La RN85 constitue l'axe majeur de la commune, et où les passages sont fréquents. L'aérodrome et les équipements/installations/constructions associés sont situés le long de cet axe. Le village de Tallard est très peu perceptible. Le château est visible mais en arrière-plan et ne constitue pas un point d'appel dans le paysage depuis cet axe.

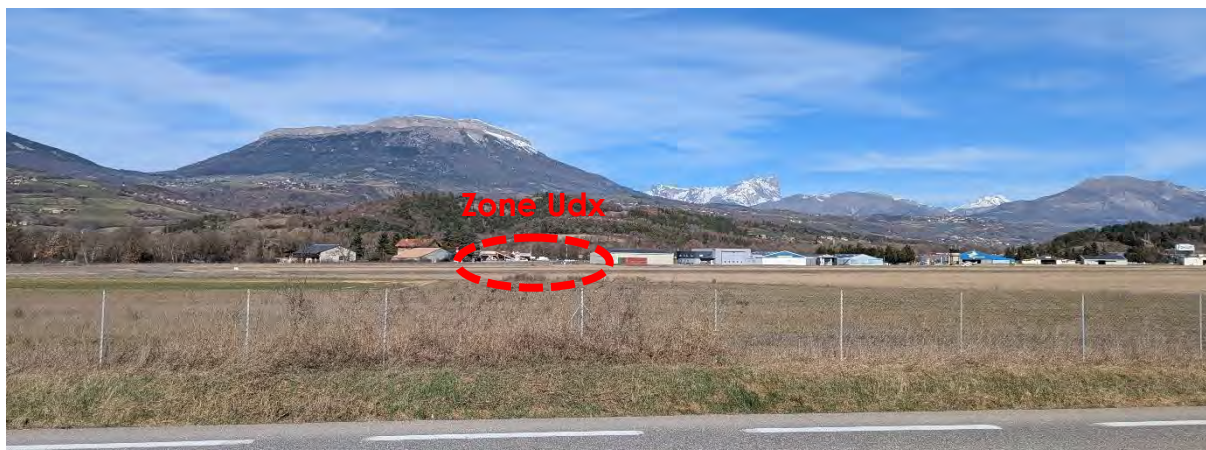


Vue depuis la RN85 – Source : Alpicité, 2025

Depuis la route départementale 942 :

La RD942 permet de rejoindre le village de Tallard. Depuis cet axe l'aérodrome est visible mais les constructions en linéaire et les pistes ne constituent pas d'éléments prépondérants dans le paysage.

Ce point de vue est davantage marqué par les reliefs en arrière-plan notamment Ceüse.



Vue depuis la RD942 – Source : Alpicité, 2025

▪ Occupation du sol

L'OCS GE nouvelle génération identifie le secteur comme :

- Couverture : CS2.2.1 – Formations herbacées
- Construction : Zones bâties
- Usage : US4.1.3 – Transport aérien

Pour rappel le PLU classait cette zone en Nd réservée à la piste d'envol et aux installations, ouvrages et équipements civils et militaires de l'aérodrome, en cohérence avec l'usage définie par l'OCSGE.



OCSGE 2022 Couverture du sol – Source : www.géoportail.fr



Zones bâties

OCSGE 2022 Construction – Source : www.géoportail.fr



Usage du sol

- US1.1 - Agricole
- US1.2 - Sylviculture
- US1.3 - Activité d'extraction
- US1.4 - Aquaculture et pêche
- US1.5 - Autre production primaire
- US2 - Production secondaire
- US235 - Usage mixte
- US3 - Production tertiaire
- US4.1.1 - Transport routier
- US4.1.2 - Transport ferré
- US4.1.3 - Transport aérien
- US4.1.4 - Transport par voie navigable
- US4.1.5 - Autres réseaux de transport
- US4.2 - Services logistiques et services d'entreposage
- US4.3 - Réseaux d'utilité publique
- US5 - Usage résidentiel
- US6.1 - Zones en transition
- US6.2 - Zones abandonnées
- US6.3 - Sans usage
- US6.4 - Usage inconnu

OCSGE 2022 Usage du sol – Source : www.géoportail.fr

▪ **Analyse environnementale (Rappels issus du PLU initial)**

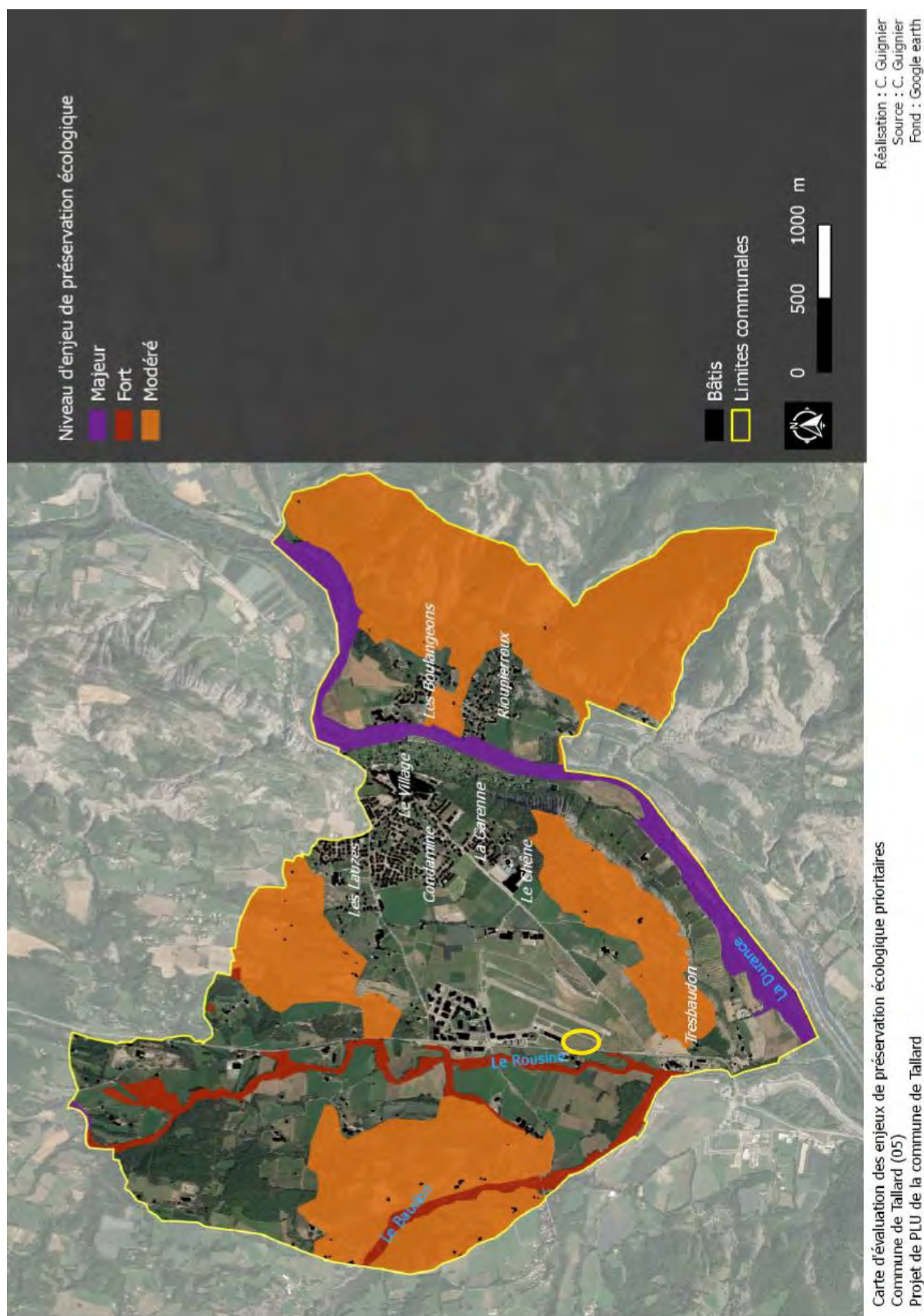
Le secteur est situé :

- En dehors des ZNIEFF, de la ZICO et des sites Natura 2000 de la commune qui sont localisés le long de la Durance ;
- En dehors des zones humides identifiées ;
- En dehors des habitats naturels identifiés dans le diagnostic du PLU initial ;
- En dehors des Espaces Boisés Classés (EBC) protégés.

Aucune espèce de flore ou de faune patrimoniale n'a été identifiée sur le secteur dans le diagnostic du PLU initial.

Le secteur n'est pas identifié comme élément de la Trame Verte et Bleue que ce soit au niveau régional (SRCE) ou local.

Le secteur n'est pas identifié comme étant à enjeux de persévération écologique.

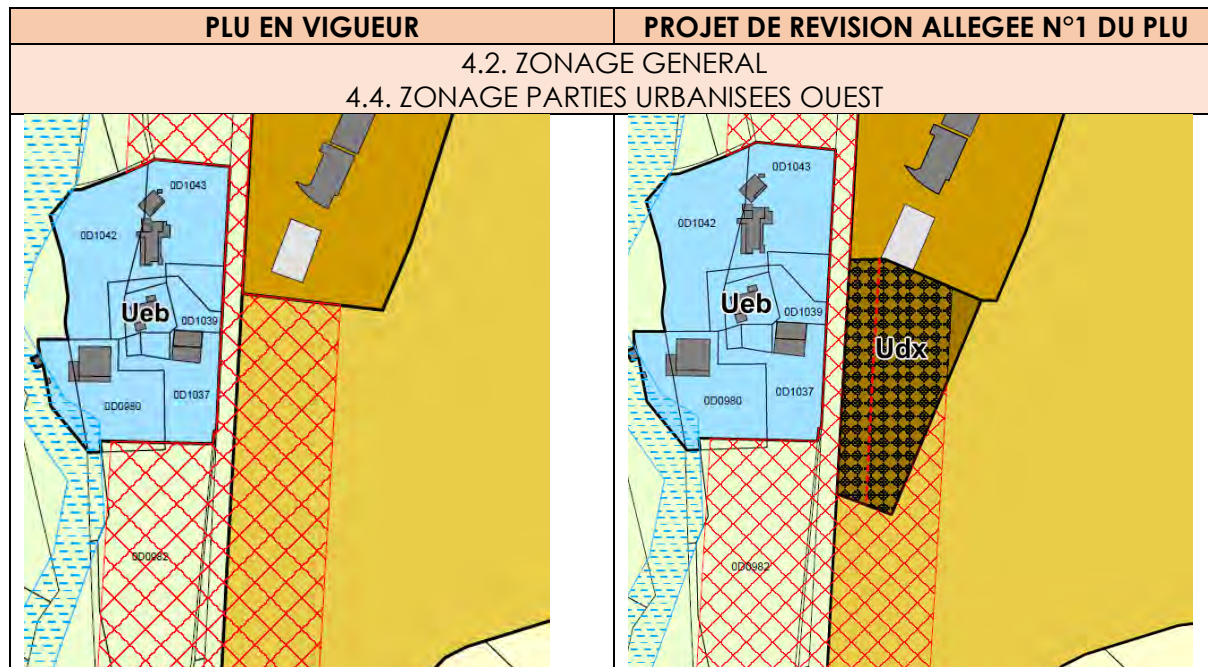


Enjeux de préservation écologiques – Source : PLU de Tallard 2023 Rapport de présentation

1.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT GRAPHIQUE

La modification consiste à créer une zone Udx (extension de la zone Ud), sur une partie de la zone Ud et de la zone Nd.

La zone créée couvre près de 9600m² sur la parcelle AD0356.



Application de la loi Barnier

Le périmètre de l'application de la loi Barnier a été réduit sur la zone Udx.



Loi Barnier

La prescription identifiant les secteurs bénéficiant d'une dérogation à la constructibilité limitée aux abords de la RN85 appelée « Loi Barnier » sur les plans de zonage, a été ajoutée.

L'étude permettant de déroger à la constructibilité limitée aux abords de la RN85 sera annexée au présent rapport.

Les autres études existantes réalisées en 2008, 2016 et 2023 seront également annexées.



Alignement bâti à respecter

Une prescription imposant un alignement des bâtis a également été ajoutée permettant aux futures constructions de s'implanter parallèlement à l'axe de la RN.

1.3. MODIFICATIONS DU REGLEMENT ECRIT

La zone Udx créée est définie dans le règlement comme « *correspondant à l'extension de la zone Ud, dédiée aux zones équipées et réservées à la piste d'envol et aux installations et constructions civiles et militaires de l'aérodrome, ayant fait l'objet d'une étude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de la RN85 en 2025.* »

Les règles de la zone sont similaires à celles de la zone Ud.

Les règles de retrait par rapport à la RN85 et la hauteur sont modifiées afin de permettre la réalisation du projet de hangar porté par Rotortrade et le déplacement de la cabine de peinture.

Conformément aux avis des PPA, la commune a souhaité limiter sur un premier front bâti, la hauteur à 6.5m à l'égout (ou sommet de l'acrotère) correspondant à la hauteur du front bâti existant sur la zone UD. De plus, les couleurs sombres ont été imposées en façade pour une meilleure intégration paysagère et limiter l'impact visuel (exemple du collège).

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
5-UD/UDX – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Implantation des constructions</u> Des implantations différentes des règles édictées ci-dessous peuvent être admises dans le cas de restaurations ou de reconstructions effectuées strictement sur les emprises anciennes de bâtiments préexistants à l'approbation du PLU et légalement édifiés. Les constructions devront s'implanter au moins à 4 mètres en retrait de l'alignement, des voies et emprises publiques. Les façades commerciales pourront s'implanter à 15m minimum de l'axe de la RN85 sur une longueur maximale de 25m. Le reste des constructions se fera sur la limite des 25m de l'axe de la RN85. <u>Emprise au sol maximale</u> Non réglementé. <u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage. Les constructions ne devront pas dépasser le R+1. <u>Volume des constructions</u> Les constructions seront de composition simple.	<u>Implantation des constructions</u> Dans l'ensemble des zones : Des implantations différentes des règles édictées ci-dessous peuvent être admises dans le cas de restaurations ou de reconstructions effectuées strictement sur les emprises anciennes de bâtiments préexistants à l'approbation du PLU et légalement édifiés. Les constructions devront s'implanter au moins à 4 mètres en retrait de l'alignement, des voies et emprises publiques. Les façades commerciales pourront s'implanter à 15m minimum de l'axe de la RN85 sur une longueur maximale de 25m. Le reste des constructions se fera sur la limite des 25m de l'axe de la RN85. Dans la zone Udx : La façade principale des constructions (hors annexes et extensions accolées) devra s'implanter sur un minimum 75% de son linéaire, le long de l'alignement matérialisé aux plans de zonage, parallèlement à la RN85. <u>Emprise au sol maximale</u> Dans l'ensemble des zones : Non réglementé. <u>Hauteur maximale</u> Dans la zone Ud : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Les constructions ne devront pas dépasser le R+1. Dans la zone Udx : Pour les constructions situées à moins de 35m de l'axe de la RN85, la hauteur

	maximale est fixée à 6,5m à l'égout ou au sommet de l'acrotère. Pour les constructions situées à 35m ou plus de l'axe de la RN85, la hauteur maximale est fixée à 12m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Volume des constructions Dans l'ensemble des zones : Les constructions seront de composition simple.
--	--

Conformément aux avis des PPA, la commune a souhaité imposer l'utilisation de couleur sombre en façade pour une meilleure intégration paysagère et limiter l'impact visuel (exemple du collège).

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
6-UD/UDX – QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE	
Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Toutes les constructions devront présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatibles avec une bonne économie de la construction, la tenue générale de la zone et l'harmonie du paysage. Sera interdit tout pastiche d'une architecture étrangère à la région. L'utilisation de matériaux légers susceptibles de donner un aspect provisoire est rigoureusement interdite. Caractéristiques architecturales des toitures Les toitures plates seront privilégiées. Insertion et qualité environnementale des constructions L'emploi de capteur solaire est encouragé dans le respect des règles imposées par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Caractéristiques des clôtures Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront respecter les caractéristiques suivantes : Les clôtures en limites parcellaires seront en grillage vert doublées d'une haie composée non opacifiée.	Dans l'ensemble des zones : Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Toutes les constructions devront présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatibles avec une bonne économie de la construction, la tenue générale de la zone et l'harmonie du paysage. Sera interdit tout pastiche d'une architecture étrangère à la région. L'utilisation de matériaux légers susceptibles de donner un aspect provisoire est rigoureusement interdite. Dans la zone Udx : Les façades seront de couleur sombre de préférence dans les bruns, et pourront faire référence au bois. Le blanc est interdit. Caractéristiques architecturales des toitures Les toitures plates seront privilégiées. Insertion et qualité environnementale des constructions L'emploi de capteur solaire est encouragé dans le respect des règles imposées par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

	Caractéristiques des clôtures Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront respecter les caractéristiques suivantes : Les clôtures en limites parcellaires seront en grillage vert doublées d'une haie composée non opacifiée.
--	--

L'article 3.8. Alignements bâtis à respecter est également créé dans les dispositions générales dans l'article 3 Les prescriptions graphiques du règlement ainsi que la définition de la façade principale dans l'article 5.

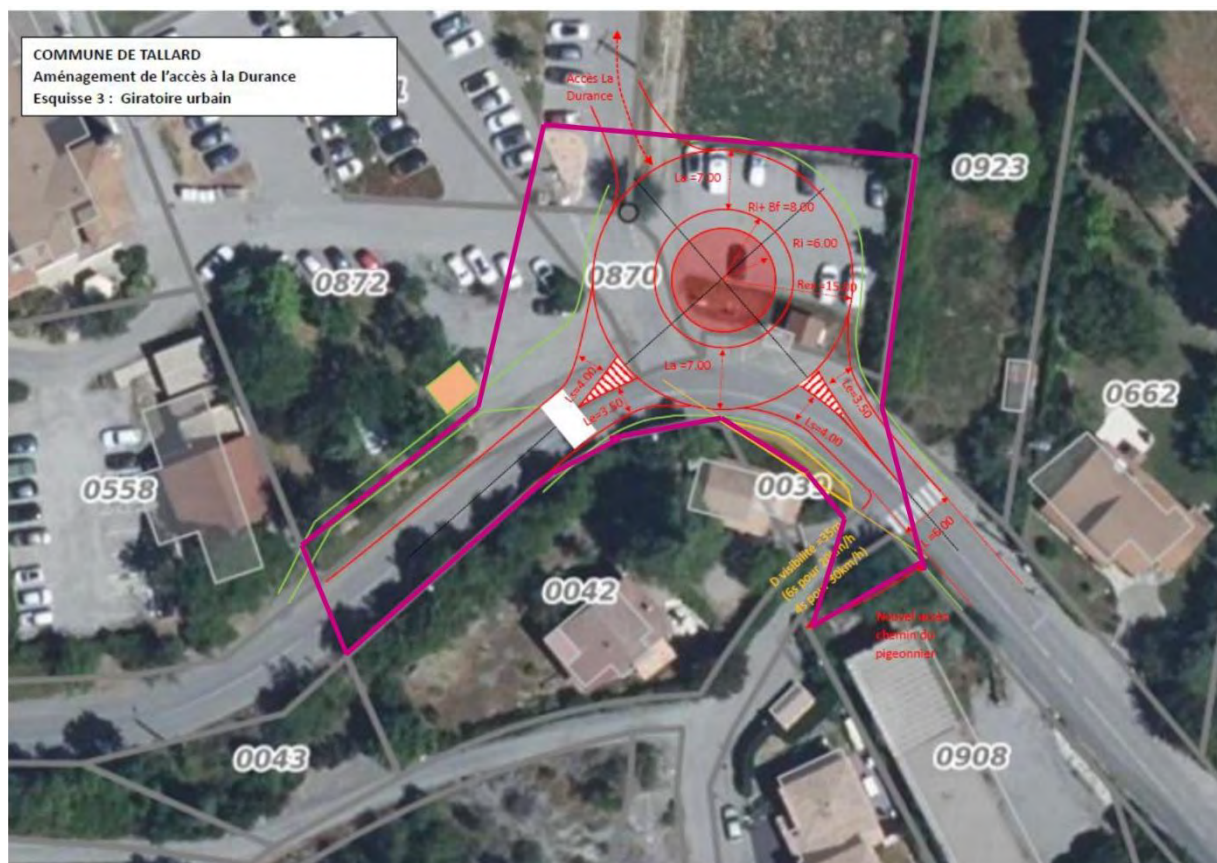
PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
Article 3 – Les prescriptions graphiques du règlement
3.8. ALIGNEMENTS BATIS A RESPECTER Dans le cas d'alignements obligatoires portés sur les documents graphiques, ceux-ci s'imposent aux dispositions édictées dans les règles d'implantation de chaque zone.
PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
Article 5 - Définitions
Façade principale : La façade principale d'une construction est celle où se situe l'entrée principale du bâtiment, visible depuis l'espace public (porte d'entrée, vitrine, ...).

2. CREATION D'UN EMPLACEMENT RESERVE POUR LA DESSERTE ROUTIERE DU CENTRE MEDICAL LA DURANCE

Nota : Pour une meilleure lecture et compréhension du présent rapport de présentation, l'objectif « De la création d'un emplacement réservé n°30 pour aménager la desserte routière du centre médical La Durance depuis la rue du Barry, de manière à sécuriser la circulation sur la RD46 rue du Barry. La création d'un carrefour giratoire est envisagée. » sera intitulé « Création d'un emplacement réservé pour la desserte routière du centre médical la Durance ».

2.1. PRESENTATION DU PROJET

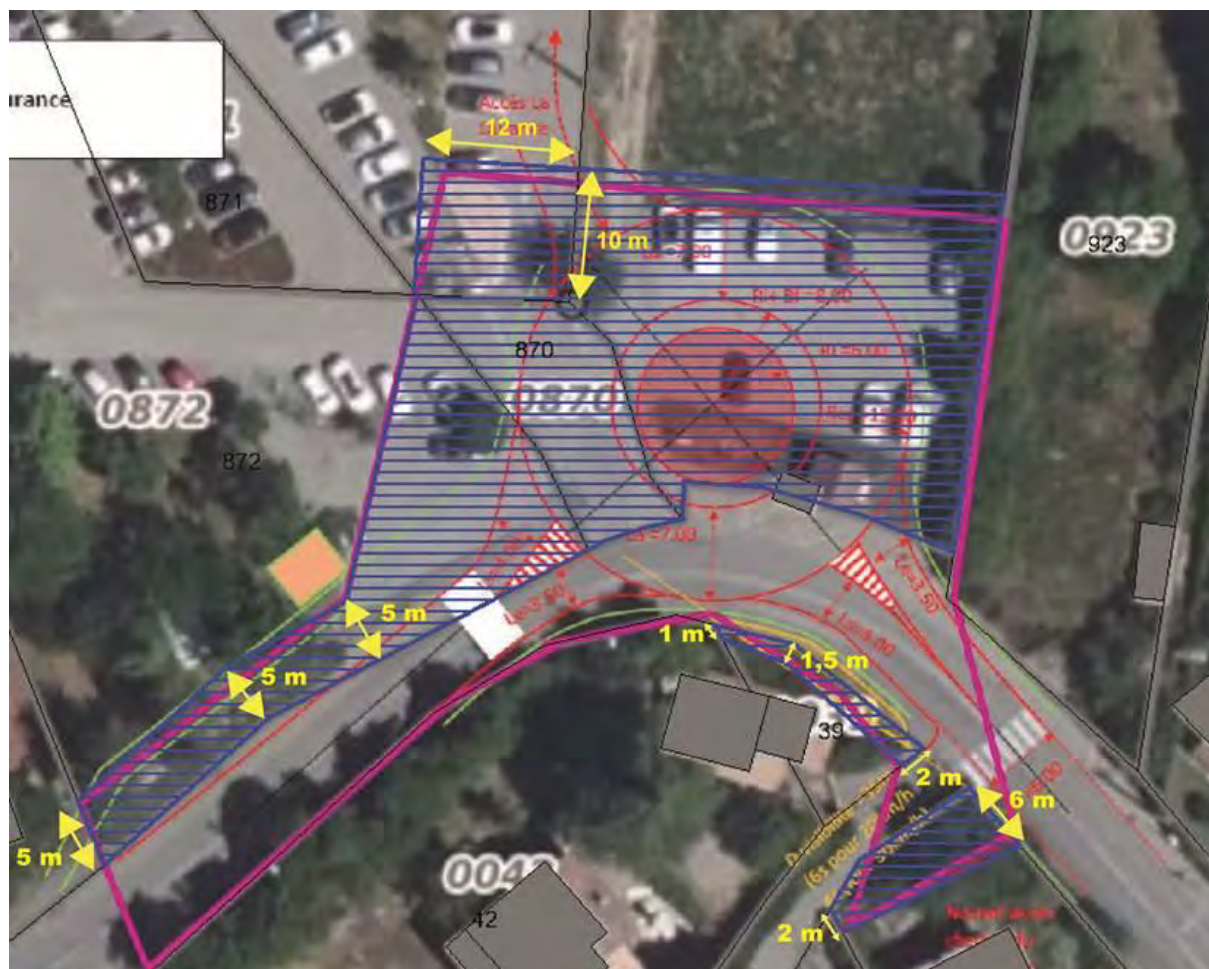
La commune souhaite créer un emplacement réservé permettant au Département d'élargir la RD46 rue du Barry pour aménager la desserte routière du centre médical La Durance et sécuriser la circulation.



Projet d'aménagement d'accès à la Durance - Giratoire urbain - Source : commune de Tallard

2.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT GRAPHIQUE

Les espaces privés permettant la réalisation du giratoire ont été classés en emplacement réservé n°29 (et non 30 comme indiqué dans la délibération de lancement).



Les parcelles suivantes sont concernées : B872 $\approx$ 395 m², B870 $\approx$ 170 m², B919 $\approx$ 120 m², B869 $\approx$ 711 m², B039 $\approx$ 28 m² et B908 $\approx$ 66m².

L'emplacement réservé créé est ainsi reporté sur les plans de zonages 4.2 et 4.3 et le tableau des ER est mis à jour.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEE N°1 DU PLU
4.2. ZONAGE GENERAL	
4.3. ZONAGE PARTIES URBANISEES EST	

2.3. MODIFICATIONS DU REGLEMENT ECRIT

Le tableau dans le paragraphe 3.2. Emplacements réservés du règlement est mis à jour. La ligne suivante est ajoutée (tout comme sur les plans de zonage).

ER 29	Création d'un carrefour giratoire	Département des Hautes-Alpes et/ou commune de Tallard	0,15	Section B n°39, 870, 872, 869, 908 et 919
-------	-----------------------------------	---	------	---

3. ACCOMPAGNER LE PROJET DE REHABILITATION DES BATIMENTS DU SSR LA DURANCE

Nota : Pour une meilleure lecture et compréhension du présent rapport de présentation, l'objectif « De prévoir d'accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance. Le zonage Um(L) réservé aux établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, soumis aux règles du secteur « La lisière urbaine » de l'AVAP/SPR, n'autorise pas le changement de destination en habitation.» sera intitulé « Accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR la Durance ».

3.1. PRESENTATION DU PROJET

Le centre médical de La Durance a été déplacé sur un nouveau bâtiment créé en zone Um (L) dans le prolongement de l'ancienne structure vieillissante qui n'était plus adaptée pour permettre le développement de l'activité. Le bâtiment actuel doit être réhabilité. La zone Um(L) n'autorise toutefois pas le logement.

En l'absence de projet, la commune avait souhaité bloquer la possibilité du bâtiment de muter pour limiter la spéculation. Également soucieuse d'éviter la création d'une friche, la commune a affiché la volonté d'acquérir ce bâtiment en inscrivant un emplacement réservé (ER3) dans son PLU, pour permettre notamment la réalisation d'un programme de mixité sociale.

Afin de permettre le développement d'un projet répondant aux objectifs souhaités et mené en partenariat avec un bailleur social, la commune souhaite donc autoriser la destination logement.

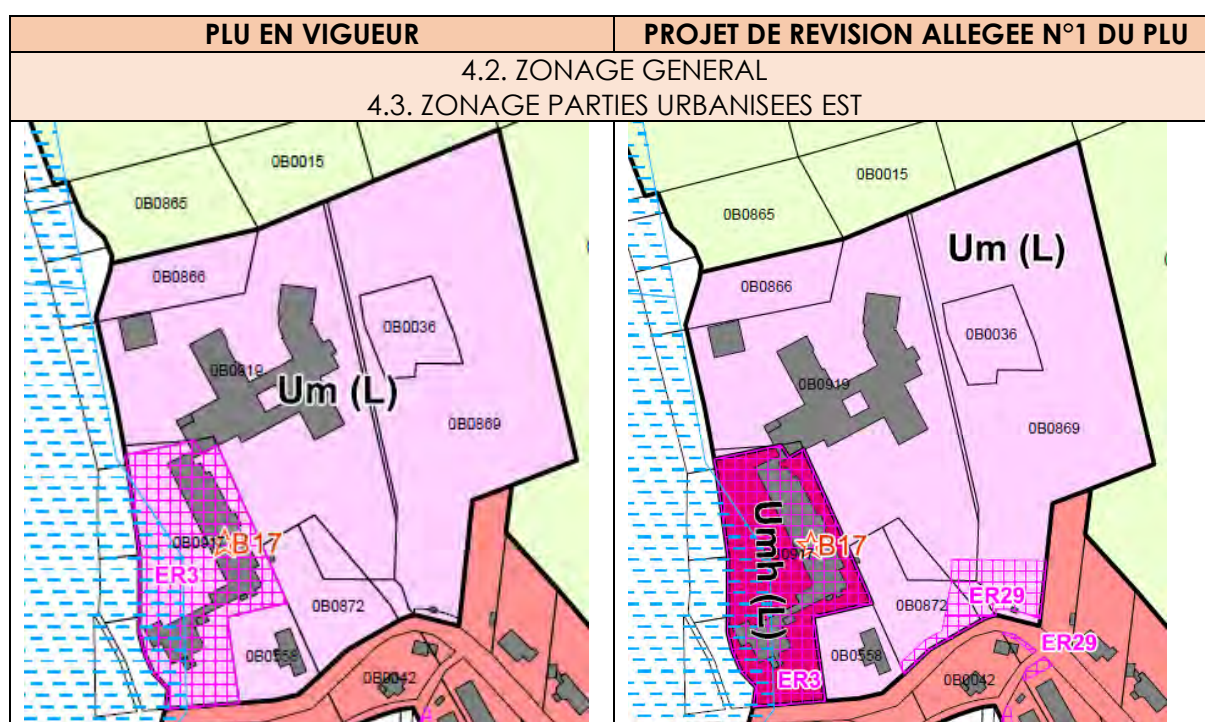
Le programme prévoirait de dédier une partie du bâtiment à des logements sociaux locatifs classiques. Une partie des logements serait plus particulièrement destinés aux personnes âgées, avec une offre de services renforcée en matière de gardiennage et d'accompagnement des résidents. Enfin, une part des logements sera proposée en accession sociale à la propriété.



Ancien et nouveau bâtiments du SSR La Durance - Source : <https://www.ladurance.fr/centre-medical-ssr>

3.2. MODIFICATIONS DU REGLEMENT GRAPHIQUE

La modification consiste à créer une zone Umh (L) sur la parcelle B917 représentant 5800m², classée anciennement Um (L).



3.3. MODIFICATIONS DU REGLEMENT ECRIT

La zone Umh (L) créée est définie dans le règlement comme « réservée aux activités de santé et d'action sociale et habitations et est soumise aux règles du secteur « La lisière urbaine » de l'AVAP/SPR ».

Les règles de la zone sont similaires à celles de la zone Umh (L) mais celle-ci autorise en plus toutes les habitations (logements et hébergements).

La zone est couverte par un emplacement réservé n°3 permettant la création d'une opération de logements de mixité sociale.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEE N°1 DU PLU
4- UM/UM (L)/UMH (L) – MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE	
Non réglementé.	Dans les zones Um et Um (L) : Non réglementé. Dans la zone Umh (L) : La sous-destination logement devra représenter un minimum de 45% de la surface de plancher à l'échelle de la zone. La sous-destination hébergement ne devra pas représenter plus de 35% de la surface de plancher à l'échelle de la zone. Ces pourcentages doivent être maintenus pendant toute la durée d'application du PLU (y compris en cas de changement de destination, de nouvelles surfaces créées ...). 100% de la surface de plancher correspondant à la sous-destination logement devra être dédiée : - A des logements PLAI, financés par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration ; - A des logements PLUS, financés par le Prêt Locatif à Usage Social ; - A des logements PLS, financés par le Prêt Locatif Social ; - A des logements issus de contrat de type « Bail Réel Solidaire », au sens de l'article L255-1 du code de la construction et de l'habitation ; - A logements relevant du dispositif Prêt Social Location Accession (PSLA). Ces typologies peuvent être mélangées.

Conformément à l'article R151-37 du Code de l'Urbanisme, « afin d'assurer la mise en œuvre des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle, le règlement peut :

1° Définir des règles permettant d'imposer une mixité des destinations ou sous-destinations au sein d'une construction ou d'une unité foncière ».

Ainsi, il est imposé qu'à l'échelle de la zone (changement de destination, rénovation ou construction neuve), il y ait un minimum de 45% de la surface de plancher pour du logement social. Les hébergements ne pourront quant à eux pas représenter plus de 35% de la surface de plancher sur la zone.

En plus, conformément à l'article L151-15 du Code de l'Urbanisme, « le règlement peut délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme est affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale. ».

Ainsi, il est imposé que 100 % des logements sur le secteur devront être dédiés à des logements sociaux dont la nature a été retenue suite à des discussions avec l'OPH05.

Concernant le stationnement, la commune a souhaité imposer les mêmes règles qu'en zone Ub concernant les logements.

Toutefois, ce ratio n'est pas applicable aux logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, pour les constructions de logements locatifs intermédiaires mentionnés à l'article L. 302-16 du code de la construction et de l'habitation, pour les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et pour les résidences universitaires, pour lesquels il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Ces éléments sont rappelés à l'article 2.10 des dispositions générales.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
8- UM/UM (L)/UMH (L) – STATIONNEMENT	
Se référer aux dispositions générales. Pour les hébergements, est imposé au moins une place par tranche de 30m ² de plancher.	Dans l'ensemble des zones : Se référer aux dispositions générales. Pour les hébergements, il est imposé au moins une place par tranche de 30m ² de plancher. Dans la zone Umh (L) : Pour les logements, il est imposé au moins une place par logement jusqu'à 50 m ² de surface de plancher. Au-delà de ce seuil, il est imposé une place de stationnement supplémentaire, par tranche de 100 m ² de surface de plancher entamée.

4. CORRECTIONS D'ERREURS MATERIELLES, AJUSTEMENTS OU MISES A JOUR

Nota : Pour une meilleure lecture et compréhension du présent rapport de présentation, l'objectif « Par ailleurs, des erreurs matérielles ou les besoins de mise à jour des annexes du PLU et/ou des mentions du code de l'urbanisme, qui pourront apparaître au cours du travail pourront être corrigés. » sera intitulé « Corrections d'erreurs matérielles, ajustements ou mises à jour ».

Les corrections de « coquilles » ou fautes d'orthographe ne sont pas présentées dans le détail ci-dessous, ces corrections ont directement été apportées dans le règlement écrit.

4.1. **PERMETTRE AUX BATIMENTS EXISTANTS DANS LES ZONES Ue DE GARDER LEURS RECLUS EN CAS D'EXTENSIONS ET/OU D'ANNEXES ACCOLEES**

Au sein des zones et sous-zones Ue, il reste peu de disponibilités foncières. On observe ainsi sur ces zones, de nombreuses demandes pour densifier et donc construire en continuité des bâtiments existants.

Or, aujourd'hui le règlement impose un recul minimal de 3m par rapport aux limites séparatives et ne permet pas de s'implanter sur l'alignement existant. La commune souhaite ainsi corriger cette erreur dans le règlement.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
5- UB/UB (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
Implantation des constructions Des implantations différentes des règles édictées ci-dessous peuvent être admises :	Implantation des constructions Dans l'ensemble des zones :

- dans le cas de restaurations ou de reconstructions effectuées strictement sur les emprises anciennes de bâtiments préexistants à l'approbation du PLU et légalement édifiés ; Les constructions devront s'implanter à 3 m minimum des limites séparatives.	Des implantations différentes des règles édictées ci-dessous peuvent être admises : - dans le cas de restaurations ou de reconstructions effectuées strictement sur les emprises anciennes de bâtiments préexistants à l'approbation du PLU et légalement édifiés ; - dans le cas d'extension ou annexes accolées des constructions existantes régulièrement édifiées dès lors que leur recul n'est pas diminué. Les constructions devront s'implanter à 3 m minimum des limites séparatives.
---	--

4.2. PRECISIONS SUR LA HAUTEUR MAXIMALE DES BATIMENTS A TOITS PLATS

Dans la quasi-totalité des zones (à l'exception des zones situées dans le « Noyau historique et les faubourgs » de l'AVAP/SPPR), le PLU autorise sous conditions les toits plats. Or, la hauteur maximale des constructions est fixée uniquement au faitage ce qui posait question au moment de l'instructions des autorisations d'urbanisme.

Il a donc été fait le choix, de venir préciser dans les zones où les toits plats sont autorisés, que la hauteur maximale fixée et valable au faitage pour les toits à pans ou au sommet de l'acrotère en cas de toit plat.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEE N°1 DU PLU
5- UB/UB (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8.5m au faitage par rapport au terrain naturel ;	<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8.5m au faitage par rapport au terrain naturel ou au sommet de l'acrotère.
5- UCAMP (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 5m au faitage ;	<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 5m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- UCAMPUS – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 10.5m au faitage sauf pour les constructions accolées aux constructions existantes au moment de l'approbation du PLU, qui pourront avoir une hauteur égale aux constructions initiales.	<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 10.5m au faitage ou au sommet de l'acrotère sauf pour les constructions accolées aux constructions existantes au moment de l'approbation du PLU, qui pourront avoir une hauteur égale aux constructions initiales.
5- UD/UDX – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage. Les constructions ne devront pas dépasser le R+1.	<u>Hauteur maximale</u> Dans la zone Ud : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère.

	Les constructions ne devront pas dépasser le R+1. Dans la zone Udx : La hauteur maximale des constructions est fixée à 12m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- UE/UEA/UEAB/UEC1/UEC2 – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
Hauteur maximale Dans la zone Ue : Pour les constructions à destination d'industrie : la hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage. Pour les autres destinations : la hauteur maximale des constructions est fixée à 9m au faitage. Dans les zones Uea et Ueb : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage. Dans la zone Uec1 : La hauteur maximale des constructions est fixée à 9.6m au faitage. Dans la zone Uec2 : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage.	Hauteur maximale Dans la zone Ue : Pour les constructions à destination d'industrie : la hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Pour les autres destinations : la hauteur maximale des constructions est fixée à 9m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Dans les zones Uea et Ueb : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Dans la zone Uec1 : La hauteur maximale des constructions est fixée à 9.6m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Dans la zone Uec2 : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- UED – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
Hauteur maximale La hauteur maximale de toutes les constructions est fixée à 8m au faitage ;	Hauteur maximale La hauteur maximale de toutes les constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- UEP/UEP (L)/UEPD – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
Hauteur maximale Dans la zone Uep : Non réglementé Dans la zone Uep (L) : Pour les constructions à usage de restauration, la hauteur maximale est fixée à 8m au faitage. Pour les autres constructions, non réglementé. Dans la zone Uepd : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage.	Hauteur maximale Dans la zone Uep : Non réglementé Dans la zone Uep (L) : Pour les constructions à usage de restauration, la hauteur maximale est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Pour les autres constructions, non réglementé. Dans la zone Uepd : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- UM/UM (L)/UMH (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
Hauteur maximale Dans l'ensemble des zones : La hauteur des annexes est limitée à 3.5m au faitage. Dans la zone Um : La hauteur maximale des constructions est	Hauteur maximale Dans l'ensemble des zones : La hauteur des annexes est limitée à 3.5m au faitage ou au sommet de l'acrotère. Dans la zone Um : La hauteur maximale des constructions est

fixée à 11m au faitage. <u>Dans la zone Um (L) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 14m au faitage.	fixée à 11m au faitage ou au sommet de l'acrotère. <u>Dans les zones Um (L) et Umh (L) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 14m au faitage ou au sommet de l'acrotère.
5- AUA (L)/AUB (L)/AUC (H) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone AUa (L) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 13m au faitage. <u>Dans les zones AUB (L) et AUC (H) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 10m au faitage.	<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone AUa (L) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 13m au faitage ou au sommet de l'acrotère. <u>Dans les zones AUB (L) et AUC (H) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 10m au faitage ou au sommet de l'acrotère. <u>Dans la zone AUC (H) :</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 10m au faitage.
5-AUED – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m.	<u>Hauteur maximale</u> La hauteur maximale des constructions est fixée à 8m ou au sommet de l'acrotère.
5- A/A (J)/A (L)/AP/AP (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone A (J) :</u> La hauteur est limitée à 3m. <u>Dans la zone Aep (L) :</u> Non réglementé. <u>Dans les zones A et A (L) :</u> Pour les bâtiments techniques des exploitations (bâtiment de stockage, bâtiment d'élevage,...) : La hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage. <u>Dans les zones A, A (L) Ap et Ap (L) :</u> Pour les autres constructions : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8.5m au faitage. La hauteur des annexes est limitée à 3.5m. Dans le cas d'une extension ou d'annexes accolées à un bâtiment existant au moment de l'approbation du PLU, la hauteur maximale pourra être au plus égale à la hauteur du bâti existant.	<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone A (J) :</u> La hauteur est limitée à 3m. <u>Dans la zone Aep (L) :</u> Non réglementé. <u>Dans les zones A et A (L) :</u> Pour les bâtiments techniques des exploitations (bâtiment de stockage, bâtiment d'élevage,...) : La hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage ou au sommet de l'acrotère. <u>Dans les zones A, A (L) Ap et Ap (L) :</u> Pour les autres constructions : La hauteur maximale des constructions est fixée à 8.5m au faitage ou au sommet de l'acrotère. La hauteur des annexes est limitée à 3.5m. Dans le cas d'une extension ou d'annexes accolées à un bâtiment existant au moment de l'approbation du PLU, la hauteur maximale pourra être au plus égale à la hauteur du bâti existant.
5- A/A (J)/A (L)/AP/AP (L) – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone N :</u> Pour les exploitations forestières : La hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage. <u>Dans les zones N, N(L), Nd :</u> Pour les autres constructions, installations, équipements et ouvrages : La hauteur maximale des constructions est fixée à	<u>Hauteur maximale</u> <u>Dans la zone N :</u> Pour les exploitations forestières : La hauteur maximale des constructions est fixée à 15m au faitage ou au sommet de l'acrotère. <u>Dans les zones N, N(L), Nd :</u> Pour les autres constructions, installations, équipements et ouvrages : La hauteur

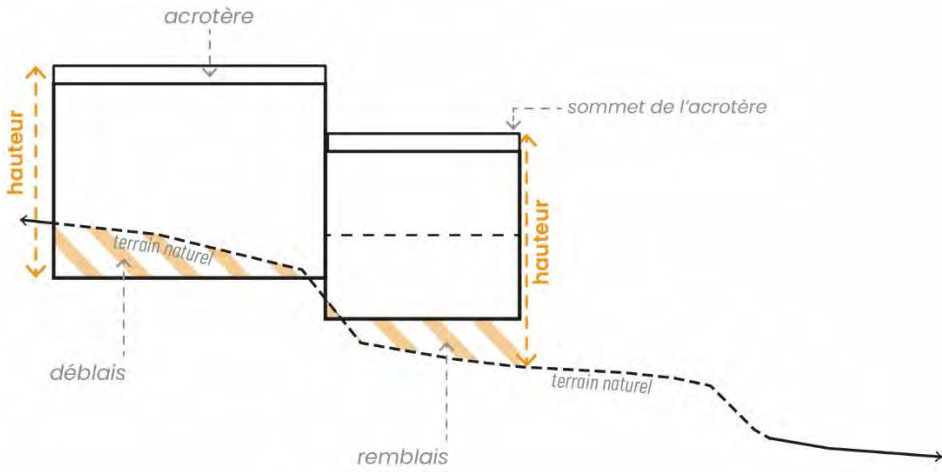
8.5m au faitage. La hauteur des annexes est limitée à 3.5m. Dans le cas d'une <u>extension ou d'annexes accolées à un bâtiment existant au moment de l'approbation du PLU</u> , la hauteur maximale pourra être au plus égale à la hauteur du bâti existant.	maximale des constructions est fixée à 8.5m au faitage <u>ou au sommet de l'acrotère</u> . La hauteur des annexes est limitée à 3.5m. Dans le cas d'une <u>extension ou d'annexes accolées à un bâtiment existant au moment de l'approbation du PLU</u> , la hauteur maximale pourra être au plus égale à la hauteur du bâti existant.
---	---

De plus, une définition d'acrotère a été ajoutée à l'article 5 du règlement, la définition présente dans l'AVAP/SPR a été ici reprise.

PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
Article 5 - Définitions
Acrotère : Muret en maçonnerie situé en périphérie d'une couverture en terrasse. Petit socle placé à la base et au sommet des rampants d'un fronton, souvent monté d'une ornementation.

Enfin, un schéma permettant de préciser le mode de calcul à utiliser pour mesurer la hauteur a été ajouté dans la définition existante « Hauteur de construction ». La définition de l'acrotère et le schéma ajoutés permettent ainsi une meilleure lecture et application du règlement.

PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
Article 5 - Définitions
Pour les toits plats, la hauteur est mesurée par rapport au sol existant au sommet de l'acrotère.



Le schéma illustre la mesure de la hauteur de construction pour un toit plat. Il montre un bâtiment à deux niveaux sur un terrain en pente. La hauteur est mesurée depuis le sol existant au sommet de l'acrotère jusqu'au faitage du toit. Les zones de déblais et de remblais sont indiquées sur le terrain naturel.

4.3. PRECISIONS SUR L'APPLICATION DES REGLES DANS CHAQUE ZONE

Dans les chapitres du règlement traitant de plusieurs zones, il était compliqué de savoir si la règle était applicable à l'ensemble des zones ou uniquement pour certaines d'entre elles.

Actuellement, si c'est marqué « Dans la zone ... » c'est uniquement dans cette zone que la règle s'applique. Si c'est applicable pour toutes les zones il est précisé « Dans l'ensemble des zones ».

Afin de faciliter la lecture du document la commune est venue préciser quand il n'y avait rien de marqué que cela s'appliquait dans l'ensemble des zones.

4.4. CORRECTION DE LA HAUTEUR DES CLOTURES EN ZONES UA (H) ET UAA (H)

L'AVAP/SPR autorise dans le secteur « Noyau historique et faubourgs » les clôtures d'une hauteur totale de 1,80m minimum et 2,5 m maximum.

Dans les zones Ua (H) et Uaa (H) soumises aux règles du secteur « Noyau historique et les faubourgs » de l'AVAP/SPR, le PLU limitait les annexes à 2m maximum.

Il s'agit là d'une erreur matérielle que la commune souhaite corriger afin que les documents aient les mêmes règles.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEE N°1 DU PLU
6- UA (H)/UAA (H) – QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE	
Caractéristiques des clôtures Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront respecter les caractéristiques suivantes : ▪ Hauteur totale de 1,80 m minimum et 2 m maximum. ▪ Maçonnerie enduite ou mur en pierres rejointées (teinte d'enduit discrète : ton pierre – terre). ▪ Serrurerie peinte Les clôtures bois, PVC ou matière plastique, les tôles métalliques, les voiles opacifiants de couleur verte et l'emploi de grillage sont interdits.	Caractéristiques des clôtures Dans l'ensemble des zones : Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront respecter les caractéristiques suivantes : ▪ Hauteur totale de 1,80 m minimum et 2,5 m maximum. ▪ Maçonnerie enduite ou mur en pierres rejointées (teinte d'enduit discrète : ton pierre – terre). ▪ Serrurerie peinte Les clôtures bois, PVC ou matière plastique, les tôles métalliques, les voiles opacifiants de couleur verte et l'emploi de grillage sont interdits.

4.5. PRECISIONS SUR LES TOITS AUTORISES EN ZONE Ue

Actuellement la zone Ue indique que les toitures terrasses sont autorisées, toutefois il n'y a aucune mention concernant les toitures à pans. Or, celles-ci ne sont pas interdites.

Afin de faciliter la lecture du document et l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme, la commune est venue préciser qu'en zone Ue, les toits plats ou à pans sont autorisés.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEE N°1 DU PLU
6- UE/UEA/UEB/UEC1/UEC2 – QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE	
Dans la zone Ue : Les toitures terrasses sont autorisées à condition d'être végétalisées ou revêtue d'un dallage ou de gravier.	Dans la zone Ue : Les toitures plates ou à pans sont autorisées. Les toitures terrasses sont autorisées à condition d'être végétalisées ou revêtues d'un dallage ou de gravier.

4.6. PRECISIONS SUR LES CLOTURES EN ZONES NATURELLES

Publiée au Journal officiel du 3 février 2023, une [loi vise à limiter l'engrillagement des espaces naturels et à protéger la propriété privée](#). L'objectif : les clôtures implantées dans

les zones naturelles ou forestières délimitées par le règlement du PLU doivent permettre en tout temps la libre circulation des animaux sauvages.

La commune a souhaité ainsi reprendre précisément les caractéristiques des clôtures définies dans la loi et à l'article L372-1 du Code de l'Environnement.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
6- N/N (L)/ND – QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE	
<u>Caractéristiques des clôtures</u> Dans les zones N et Nd : Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront être non opacifiantes (hors végétal) et perméables à l'eau et à la petite faune. Les clôtures végétales composées d'essences variées sont recommandées.	<u>Caractéristiques des clôtures</u> Dans les zones N et Nd : Les clôtures sont facultatives. Toutefois, lorsqu'elles existent elles devront être non opacifiantes (hors végétal) et perméables à l'eau et à la petite faune. respecter les caractéristiques suivantes : ▪ Ne pas dépasser 1,2 m de hauteur ; ▪ Être posées à 30 cm au-dessus de la surface du sol ; ▪ Ne pas être vulnérantes ni constituer des pièges pour la faune ; ▪ Être composées de grillages à larges mailles. Les clôtures végétales composées d'essences variées sont recommandées.

4.7. PRECISIONS SUR LE RETRAIT DEMANDE EN UEA

Le règlement de la zone Uea demande actuellement que les constructions doivent être implanter en retrait de 25m par rapport à la RN85 sans préciser s'il s'agit du bord ou de l'axe.

La commune vient ainsi corriger cette erreur matérielle, en précisant qu'il s'agit de 25m par rapport à l'axe de la voie.

PLU EN VIGUEUR	PROJET DE REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU
5- UE/UEA/UEB/UEC1/UEC2 – VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	
<u>Implantation des constructions</u> [...] Dans la zone Uea : Toute construction doit être implantée en retrait de 25 mètres par rapport à la RN85. L'implantation des constructions doit respecter un recul de 4 m minimum par rapport aux limites séparatives à l'exception des extensions des constructions existantes au moment de l'approbation du PLU, qui pourront s'implanter en continuité des bâtiments existants.	<u>Implantation des constructions</u> [...] Dans la zone Uea : Toute construction doit être implantée en retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de la RN85. L'implantation des constructions doit respecter un recul de 4 m minimum par rapport aux limites séparatives à l'exception des extensions des constructions existantes au moment de l'approbation du PLU, qui pourront s'implanter en continuité des bâtiments existants.

INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REVISION ALLEGEE SUR LE PLU ET LES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT

Suite à l'approbation de la révision générale du PLU en 2023, plusieurs évolutions ont été apportées par le biais de la présente procédure de révision allégée afin de prendre en compte le retour d'expérience du service instructeur et des difficultés de certains pétitionnaires à mener à bien leurs projets. Il s'agit notamment d'étendre la zone urbaine Ud afin de permettre la création d'un hangar à hélicoptères et de déplacer la cabine de peinture existante (1), de créer un emplacement réservé en zone urbaine pour sécuriser l'accès au centre de La Durance (2), d'accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance en permettant son changement de destination vers des habitations (3) et de corriger des erreurs matérielles, apporter certains ajustements au règlement ou permettre des mises à jour des annexes (4).

1. BILAN DE L'EVOLUTION DES SURFACES DU PLU

Le tableau ci-après expose l'évolution des zones par surface au PLU avant et après la révision allégée.

		PLU en vigueur	Projet de révision allégée n°1 du PLU	Evolution des surfaces (ha)
Type de zone	Zones	Superficie (ha)	Superficie (ha)	
Zones urbaines (U)	Ua (H)	7,01	7,01	-
	Uaa (H)	3,95	3,95	-
	Ub	18,75	18,75	-
	Ub (L)	46,16	46,16	-
	Ucamp (L)	0,91	0,91	-
	Ucampus	4,64	4,64	-
	Ud	8,2	8,11	- 0,09
	Udx	-	0,96	+ 0,96
	Ue	11,82	11,82	-
	Uea	3,13	3,13	-
	Ueb	2,05	2,05	-
	Uec1	2,24	2,24	-
	Uec2	2,81	2,81	-
	Ued	2,68	2,68	-
	Uep	1,20	1,20	-
	Uep (L)	4,57	4,57	-
	Uepd	0,54	0,54	-
	Um	4,24	4,24	-
	Um (L)	3,89	3,31	- 0,58
	Umh (L)	-	0,58	+ 0,58
	TOTAL U	128,81	129,68	+ 0,87

Zones A Urbaniser (AU)	AUa (L)	4,27	4,27	
	AUb (L)	3,00	3,00	
	AUc (H)	1,58	1,58	
	AUed	3,55	3,55	
TOTAL AU		12,41	12,41	-
Zones agricoles (A)	A	310,65	310,65	
	A (J)	23,33	23,33	
	A (L)	35,17	35,17	
	Aep (L)	1,85	1,85	
	Ap	263,92	263,92	
	Ap (L)	64,20	64,20	
TOTAL A		699,12	699,12	-
Zones naturelles (N)	N	506,86	506,86	
	N (L)	67,11	67,11	
	Nd	42,87	42,87	
TOTAL N		616,84	615,97	- 0,87
TOTAL COMMUNE		1457,18	1457,18	-

Au total seul **0,87 ha** de zone naturelle (Nd) est reclassé en zone urbaine (Udx).

La création de la zone Umh (L) entraine seulement une réduction de 0,58 ha de zone Um (L).

2. INCIDENCES ECOLOGIQUES

1. L'extension de la zone Ud a conduit à la réduction de 0,87ha de zone Nd comme vu précédemment. Comme il a été présenté dans la partie 1.1.3 Compléments du diagnostic territorial le secteur est situé :
 - En dehors des ZNIEFF, de la ZICO et des sites Natura 2000 de la commune qui sont localisés le long de la Durance ;
 - En dehors des zones humides identifiées ;
 - En dehors des Espaces Boisés Classés (EBC) protégés ;
 - En dehors des habitats naturels identifiés dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Aucune espèce de flore ou de faune patrimoniale n'a été identifiée sur le secteur dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme élément de la Trame Verte et Bleue que ce soit au niveau régionale (SRCE) ou locale ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme étant à enjeux de persévération écologique.
2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance est localisé en zone urbaine actuellement constructible. L'ER couvre un peu moins de 1500m² et est situé :
 - En dehors des ZNIEFF, de la ZICO et des sites Natura 2000 de la commune qui sont localisés le long de la Durance ;

- En dehors des zones humides identifiées ;
 - En dehors des Espaces Boisés Classés (EBC) protégés ;
 - En dehors des habitats naturels identifiés dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Aucune espèce de flore ou de faune patrimoniale n'a été identifiée sur le secteur dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme élément de la Trame Verte et Bleue que ce soit au niveau régional (SRCE) ou local ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme étant à enjeux de persévération écologique.
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible, destinée actuellement aux établissements de santé et d'action sociale. Cette zone est située :
- En limite des ZNIEFF, de la ZICO et des sites Natura 2000 de la commune qui sont localisés le long de la Durance ;
 - Pour partie en zone humide qui correspond à la Durance. Toutefois, une prescription visant à protéger les zones humides a été intégrée dans le PLU de 2023. Cette protection n'est pas modifiée par la révision allégée. Le milieu sera donc toujours préservé. La création de la zone Umh (L), vient uniquement autoriser plus de destinations/sous-destinations de construction. La zone est déjà classée en zone urbaine et constructible ;
 - En dehors des Espaces Boisés Classés (EBC) protégés ;
 - En dehors des habitats naturels identifiés dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Aucune espèce de flore ou de faune patrimoniale n'a été identifiée sur le secteur dans le diagnostic du PLU initial ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme élément de la Trame Verte et Bleue que ce soit au niveau régionale (SRCE) ou locale ;
 - Le secteur n'est pas identifié comme étant à enjeux de persévération écologique.
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement.

Au regard de ces éléments, aucun enjeu écologique significatif n'a été identifié sur les secteurs des objectifs poursuivis par la révision allégée du PLU.

Il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, sont sans incidence significative concernant la thématique de l'écologie.

3. INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS

1. L'extension de la zone Ud est située en dehors de tout aléa à l'exception du retrait-gonflement des argiles de faible niveau ;
2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance qui est situé en dehors de tout aléa à l'exception du retrait-gonflement des argiles de faible niveau ;
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible,

destinée actuellement aux établissements de santé et d'action sociale. Cette zone est située en dehors de tout aléa à l'exception du retrait-gonflement des argiles de faible niveau et de l'aléa inondation de niveau moyen ;

4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement. Ces éléments n'ont pas d'impact sur prise en compte des risques naturels.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, n'ont pas d'incidences sur la thématique des risques naturels avec la mise à jour des annexes.

4. INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

1. L'extension de la zone Ud est située dans un périmètre de 75m autour de la RN85. Le secteur de l'aérodrome a déjà fait l'objet d'une étude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de cette voie. Les règles de hauteur et de reculs dans la zone Udx créée ayant été modifiées, une nouvelle étude est donc nécessaire. Cette étude annexée au présent document, justifie que les règles modifiées sont notamment 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 conformément à l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme ;
2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance est situé en zone urbaine le long des voies existantes. L'ER est situé dans le secteur « Lisère urbaine » de l'AVAP/SPR traduite et prise en compte dans le PLU ;
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible, destinée actuellement aux établissements de santé et d'action sociale. Cette zone est située dans le secteur « Lisère urbaine » de l'AVAP/SPR traduite et prise en compte dans le PLU. Les règles d'aspects des constructions n'ont pas été modifiées ;
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, ont une incidence limitée sur la thématique du paysage.

5. INCIDENCES SUR L'AGRICULTURE

1. L'extension de la zone Ud a conduit à la réduction de 0,87ha de zone Nd comme vu précédemment. Comme il a été présenté dans la partie 1.1.3 Compléments du diagnostic territorial le secteur est identifié au Registre Parcellaire Graphique (système graphique des surfaces agricoles) de 2023, en Prairie de 6 ans ou plus (couvert herbacé). Toutefois le conseil départemental a indiqué qu'il n'existait aucune convention avec un agriculteur. L'un d'entre eux semble cependant avoir fait une déclaration PAC sans avertir le propriétaire. La parcelle n'est aujourd'hui pas exploitée et est réservée à l'aérodrome. La zone n'est également pas identifiée par la DDT en Zone à Potentiel Agricole (ZPA) ;

2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance est situé en zone urbaine le long des voies existantes n'impactant pas de terres agricoles ;
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible, destinée actuellement aux établissements de santé et d'action sociale ne touchant pas de terres agricoles ;
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, ont une incidence nulle sur la thématique agricole.

6. INCIDENCES SUR LES ESPACES FORESTIERS

1. L'extension de la zone Ud a conduit à la réduction de 0,87ha de zone Nd comme vu précédemment. Comme il a été présenté dans la partie 1.1.3 Compléments du diagnostic territorial l'occupation du sol n'identifie pas une occupation forestière sur le secteur ;
2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance est situé en zone urbaine le long des voies existantes n'impactant pas d'espaces forestiers ;
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible, destinée actuellement aux établissements de santé et d'action sociale ne touchant pas d'espaces forestiers ;
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, ont une incidence nulle sur la thématique forestière.

7. INCIDENCES SUR LA RESSOURCE EN EAU

Les modifications apportées ne remettent pas en cause les perspectives démographiques de la commune, ni les besoins en eau identifiés lors de la révision générale du PLU.

En effet, les anciens bâtiments du SSR la Durance étaient déjà identifiés pour permettre la réalisation de logements sociaux puisqu'un emplacement réservé à cet effet (ERn°3) avait été créé. De plus il est à noter que le projet de réhabilitation des anciens bâtiments prévoit moins de résidents que ce que les bâtiments accueillent aujourd'hui. Les besoins seront donc réduits par rapport à la situation actuelle.

8. INCIDENCES SUR LA CONSOMMATION D'ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS

Seule la modification relative à l'extension de la zone Ud entraine une réduction de la zone Nd et donc une consommation d'espaces.

Le PADD prévoit de limiter la consommation d'espaces à environ 29ha sur la durée du PLU. Le potentiel constructible du PLU zone urbaine ou à urbaniser et en extension des parties urbanisées était estimé à 28,6 ha.

La zone Nd est réduite d'environ 0,9 ha. La consommation d'espaces après la révision du PLU sera ainsi de 29,5 ha ce qui reste compatible avec les objectifs fixés dans le PADD.

La zone Nd est une zone naturelle toutefois cette dernière est réservée à la piste d'envol et aux installations, ouvrages et équipements civils et militaires de l'aérodrome et est donc déjà en grande partie artificialisée.

9. INCIDENCES SUR LES DEPLACEMENTS

1. La zone Udx est créée en extension de la zone Ud existante bénéficiant d'accès et de dessertes. La zone Udx étant située en continuité pourra ainsi facilement être raccordée. Le projet de hangar à hélicoptères se positionne ainsi à côté des pistes de décollage facilitant le déplacement des engins ;
2. La création de l'emplacement réservé permettant un accès sécurisé au nouveau centre La Durance permettra d'améliorer et de sécuriser les déplacements sur ce secteur ;
3. L'objectif relatif à accompagner le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance consiste à autoriser des habitations (notamment sous forme de logements sociaux) dans un bâtiment existant qui est situé dans une zone urbaine constructible déjà desservie. L'emplacement réservé n°29 créé viendra sécuriser et améliorer l'accès ;
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles, des ajustements réglementaires ou des mises à jour permettent uniquement de clarifier certaines règles et d'avoir une meilleure lecture et application du règlement.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, ont une incidence plutôt positive sur les déplacements.

10. INCIDENCES SUR LES NUISANCES ET QUALITE DE L'AIR

1. La zone Udx est créée en extension de la zone Ud existante. Cette extension s'inscrit dans un aérodrome déjà en activité. Il dispose des infrastructures adaptées à l'aviation (aire de stationnement, installations de carburant, gestion du bruit). Les incidences sur les nuisances et la qualité de l'air dépendront du projet qui se réalisera sur cette zone.

Si le projet porté par ROTORTRADE se réalise, un hangar sera créé qui s'insère dans une logique d'optimisation des installations.

La création d'un hangar pour le stockage et la maintenance d'hélicoptères s'inscrit dans une démarche de modernisation de l'aérodrome sans modification de son activité aérienne. Les travaux de maintenance sont réalisés dans un bâtiment confiné, la gestion des substances potentiellement polluantes est encadrée.

Le hangar est destiné uniquement au stockage et à la maintenance des hélicoptères. Il s'agira soit de véhicules déjà présents sur l'aérodrome, soit de véhicules qui seront transportés par camion. En effet, les déplacements par voie aérienne étant extrêmement coûteux, les transports et les transferts s'effectuent par voie terrestre.

En l'état du projet, le hangar est prévu pour l'installation de cinq postes de maintenance permettant d'accueillir cinq appareils simultanément. Les appareils sont immobilisés au sol pendant les opérations de maintenance et de préparation qui peuvent durer plusieurs semaines. Ces activités n'entraînent donc pas une augmentation de la fréquence des vols. Il n'y aura aucune nuisance sonore additionnelle liée aux décollages/atterrissages.

Concernant les travaux de maintenance, ces derniers se feront à l'intérieur du hangar, dans un espace clos et isolé. Le bâtiment sera conçu pour limiter la propagation du bruit (isolation phonique). Les moteurs tournent rarement lors de la maintenance, uniquement pour des tests brefs et encadrés.

Les activités de réparation respectent les normes environnementales et de sécurité :

- Traitement des huiles, carburants, solvants selon les règles de gestion des déchets dangereux.
- Présence de bacs de rétention, équipements de stockage sécurisés, et procédures de confinement des fuites éventuelles.

Toute exploitation industrielle susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, est soumise à de nombreuses réglementations pour la prévention des risques environnementaux et pour la protection des biens et des personnes.

Les ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur relèvent de la rubrique 2930 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ces installations sont soumises au régime de déclaration et font l'objet de contrôles périodiques par un organisme agréé (DC), lorsque la surface des ateliers est supérieure à 2 000 m² mais inférieure ou égale à 5 000 m².

Les réglementations en matière de protection de l'environnement et au titre du code du travail, visent à réduire les dangers ou inconvénients que peuvent présenter les installations :

- pour la commodité du voisinage ;
- pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques ;
- pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages ;
- pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs.

L'application de ces législations relève des services de l'Etat, et ne fait pas l'objet d'une instruction par les services municipaux au titre du code de l'urbanisme. La révision allégée du Plan Local d'Urbanisme ne confère aucune prérogative à la commune en matière :

- d'autorisation de fonctionnement d'une installation ;
- de prescriptions techniques ;
- de contrôle ;
- de sanction.

Ces pouvoirs sont exercés par l'Etat, et ne sont pas de la compétence de la commune de Tallard.

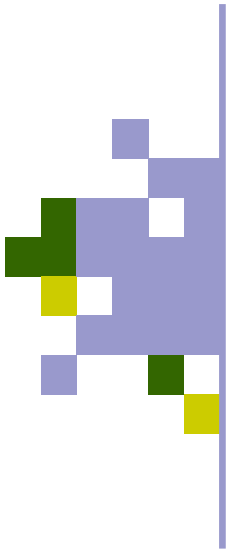
- 2 et 3. Concernant l'emplacement réservé et le projet de réhabilitation des bâtiments du SSR La Durance, les incidences sur les nuisances et qualité de l'air seront liées à l'augmentation des flux sur le secteur qui n'est toutefois pas quantifiable ni significatif à l'échelle de la commune.
4. Les modifications relatives à des corrections d'erreurs matérielles et ajustements réglementaires n'ont pas d'incidences sur ce point.

Au regard de ces éléments, il est considéré que les modifications entraînées par la révision allégée n°1 du PLU, n'ont pas d'incidences sur cette thématique.

ANNEXES

- ❖ **Annexe 1 : Etude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de la RN85 – 2008**
- ❖ **Annexe 2 : Etude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de la RN85 – 2016**
- ❖ **Annexe 3 : Etude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de la RN85 – 2023**
- ❖ **Annexe 4 : Etude dérogatoire à l'inconstructibilité aux abords de la RN85 – 2025**

ANNEXE 1 : ÉTUDE DÉROGATOIRE A L'INCONSTRUCTIBILITE AUX ABORDS DE LA RN85 – 2008



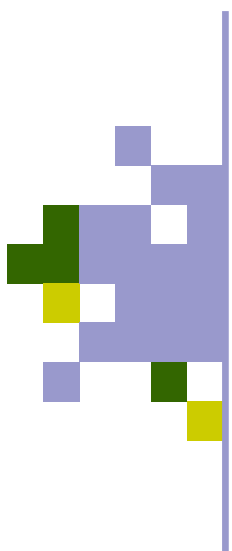
Commune de Tallard **RN 85**

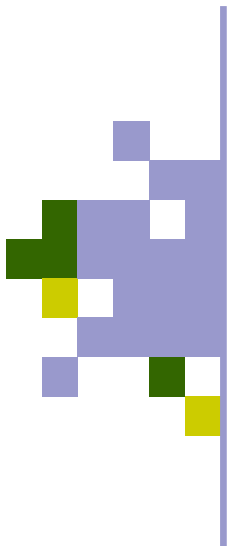
**Zone d'activités de Tallard/
aérodrome/aéropôle**



**L111.1.4 Ouverture à
l'urbanisation des Zones
AU, AUx et Ue**

*Levée d'inconstructibilité :
Complément d'étude*





Les dispositions, prescriptions et recommandations de la présente étude s'imposent à l'étude Némis-Att « Etude urbanistique d'entrée de ville »

Sommaire

A - Préambule

*Contexte de l'étude,
Article L 111.1.4 du code l'urbanisme
Présentation de la commune
Organisation interne du territoire*

B- Diagnostic et objectifs de la zone d'étude

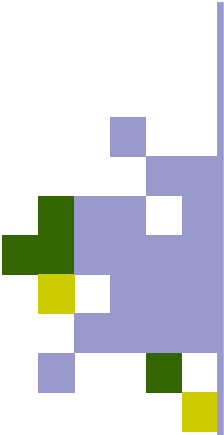
Synthèse et compléments de l'étude menée par Némis et ATT « étude urbanistique d'entrée de ville »

*Les fonctions de la nationale
Le paysage, la végétation, l'eau
Les déplacements
L'architecture
Plan de synthèse des objectifs*

C- Prise en compte des dispositions du L 111.1.4

« la philosophie » traduction des orientations d'aménagement

*1 : Les nuisances
2: La sécurité
3 : La qualité urbanistique
4 : La qualité paysagère
5 : la qualité architecturale
6 : Plans d'aménagement, une réflexion globalisante et harmonieuse*



A - Préambule

☐ Contexte de l'étude

En matière de développement économique, la commune de Tallard exprime ses objectifs dans le cadre de son document d'urbanisme.

Cf PADD du PLU approuvé le 17 janvier 2005 : « Les élus s'engagent dans une politique de création de richesses économiques pour générer des recettes financières nécessaires à l'accompagnement de la croissance démographique ».

En effet, le diagnostic démographique du PLU démontre une croissance soutenue depuis les années 1990 qui nécessite un développement en parallèle des équipements mais aussi des activités économiques afin limiter le risque d'évolution vers une résidentialisation trop importante qui pourrait mettre en danger le dynamisme de la commune.

Pour répondre à cet objectif, la commune s'appuie sur deux atouts géographiquement et stratégiquement complémentaires :

- Sa situation près de deux grands axes, sur l'accès de l'A51 depuis Gap le long de la RN85 et le long de la RD942, qui fait le lien avec le Nord du département (rejoignant la RN94 en direction de Briançon, des stations alpins du Nord du département et de Turin).
- L'aérodrome, porteur d'une image moderne, dynamique, spécifique. Il est implanté à proximité de la sortie de l'A51 et sur le carrefour des deux rands axes que sont la RD942 et la RN85.

La commune, consciente de la valeur exceptionnelle du secteur de l'aérodrome positionné sur la liaison A51/Gap, souhaite en faire une vitrine économique à l'échelle de la dynamique spécifique locale, tout en respectant la qualité des paysages remarquables.

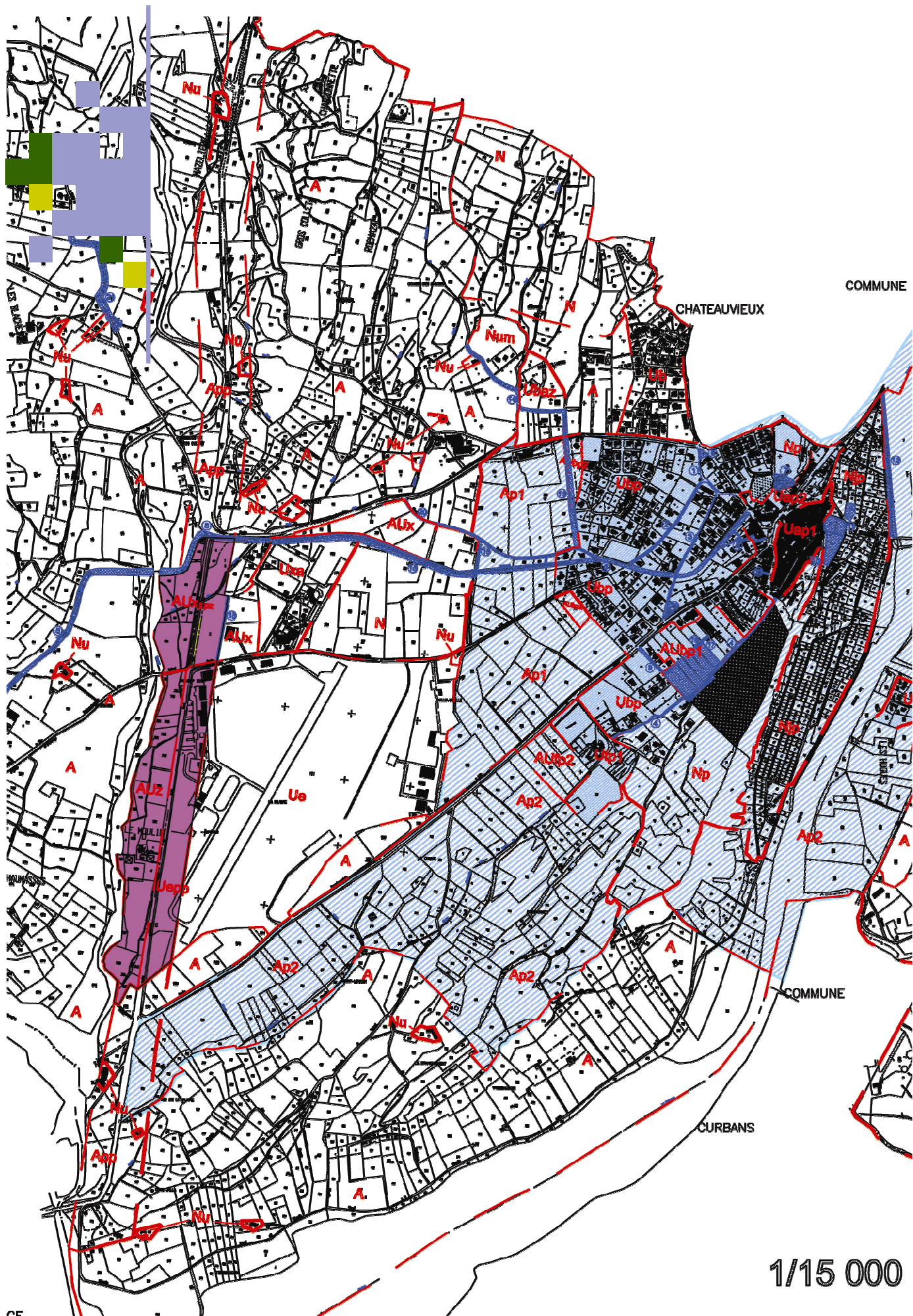
Le PLU confirme les objectifs de la commune en identifiant un secteur à vocation économique qui se répartit en 3 zones : (zone Violette sur le plan ci-contre)

- La zone Ue de l'aérodrome,
- Au Nord une zone d'accueil d'activités économiques attachée au lieu, Uxa (l'aéropôle) et AUx,
- A l'Ouest une réserve foncière AU permettant de répondre à une opportunité de développement économique.

Ces trois secteurs sont situés au bord de la RN85, dans la bande des 75 m (pour partie concernant l'aérodrome et la zone Nord) soumise aux dispositions de l'article L111.1-4 du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont), lequel conditionne la constructibilité à la prise en compte de 5 enjeux territoriaux : la sécurité des accès, les nuisances induites, la qualité paysagère, la qualité urbanistique et la qualité architecturale.

La présente étude a donc pour objectif de prendre en compte ces 5 points afin de permettre l'urbanisation de ces secteurs.

Elle intervient en complément de « L'Etude de sécurisation et d'urbanisme des zones et poches d'urbanisation depuis La Saulce (giratoire A51) jusqu'à l'entrée de Gap » réalisée par Némis – ATT pour la Communauté de Communes de Tallard-Barcillonnette (Mai 2007)



❑ Article L.111.1-4 du Code de l'Urbanisme

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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

❑ Présentation de la commune

Extraits du Rapport de Présentation du PLU approuvé le 17-01-2007.

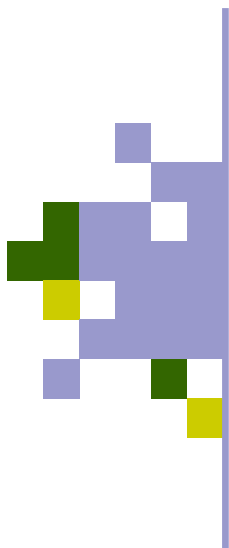
La commune de Tallard se situe dans le département des Hautes Alpes, dans une zone de carrefour entre la RN 85 (entrée sud de Gap, direction Grenoble) et la RD 942 en direction de Briançon, Barcelonnette et l'Italie, en bordure du département des Alpes de Haute Provence.

Le territoire communal, à 606 mètres d'altitude, recouvre une superficie de 1 502 hectares, dont 214 hectares sont couverts de forêts.

Proche de Gap, Tallard a connu une expansion démographique due à l'accueil d'une population de « pendulaires » (personnes travaillant à Gap et habitant à Tallard) et a bénéficié de l'implantation d'activités périphériques qui ont permis à la commune de doubler son nombre d'habitants entre les années 1950 et les années 1990, tout en conservant un caractère rural et agricole encore très marqué.

Elle se localise sur une transition climatique qui se traduit essentiellement par le caractère méridional de l'architecture traditionnelle déjà quelque peu mélangée avec l'architecture du gapençais. Tallard fait partie de la zone la plus septentrionale des affluences nettes du climat méditerranéen.





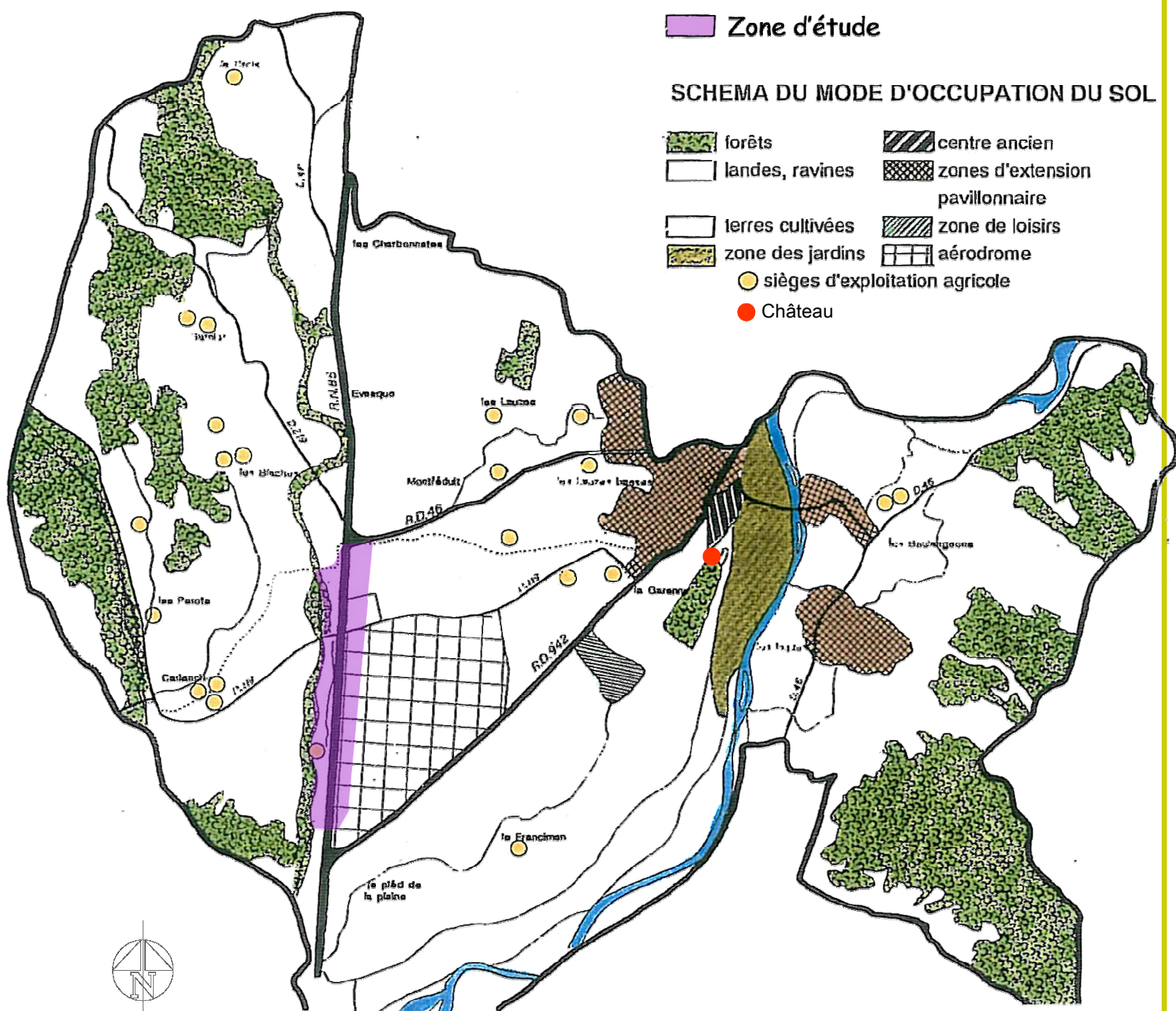
❑ Organisation interne du territoire

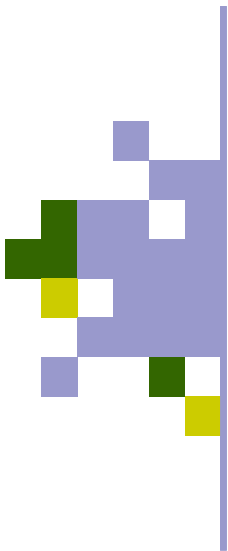
Une analyse radioconcentrique du paysage communal peut être dressée.

-  Au centre de la commune est situé le bourg de Tallard, dans la plaine alluvionnaire de la Durance. Le centre ancien, au caractère médiéval très marqué, est dominé par la butte qui accueille le château fort.
-  A l'Ouest du cœur médiéval s'est développée une zone d'habitat individuel, dont l'architecture récente contraste fortement avec le côté ancien du vieux bourg. Les zones pavillonnaires se sont aussi développées à l'Est du centre ancien, sur la rive gauche de la Durance, sur les coteaux de la montagne des Pluies.
-  Ces secteurs d'urbanisation récente sont cependant séparés du vieux bourg par une zone de jardins individuels très étendue, qui fait fonction de coupure verte et met ainsi en valeur le cachet architectural du centre médiéval, ainsi que le château. Ces jardins, à travers l'espace de verdure qu'ils constituent et leur configuration, offrent une qualité et une identité paysagère exceptionnelles.
- Le château qui se dresse au bord de la colline de Saint Abon est aussi préservé par un espace forestier à flanc de colline.
-  Cet espace urbain est ceinturé par la plaine agricole qui s'étend sur le fond de vallée de la rive droite de la Durance. Cet espace de vergers par excellence est ponctué de quelques hameaux et bâtiments des exploitations agricoles.
- La plaine maraîchère, de part son type de cultures, offre une étendue visuelle verdoyante et dense.
-  Un aérodrome vient cependant rogner sur les surfaces cultivées, mais ses terrains, constitués essentiellement de prés, ne cassent en rien l'unité visuelle verte de cette étendue. Plusieurs bâtiments d'allure imposante ponctuent cette étendue végétale : les hangars de l'aérodrome, ainsi que les bâtiments de l'aéropôle, en bordure de l'aérodrome.
-  Au cœur de cet espace agricole a été aménagée une base de loisirs, comprenant entre autres plusieurs infrastructures sportives (tennis, piscine) et un camping, qui bénéficie du cadre verdoyant.

Au centre de l'étendue maraîchère se dresse la colline de Saint Abon, aux versants secs et herbeux.

Au delà de la plaine agricole s'étendent les reliefs du territoire communal, où la forêt côtoie des ravines herbeuses et des étendues de landes à la végétation émaciée. Le versant de la montagne des pluies, à l'Est, offre des pentes assez rudes, tandis que les collines de l'Ouest, aux reliefs plus doux, sont terres d'accueil pour plusieurs exploitations agricoles spécialisées dans l'élevage.





B - Diagnostic et objectifs de la zone d'étude

Synthèse et compléments de l'étude menée par Némis et ATT « étude urbanistique d'entrée de ville »

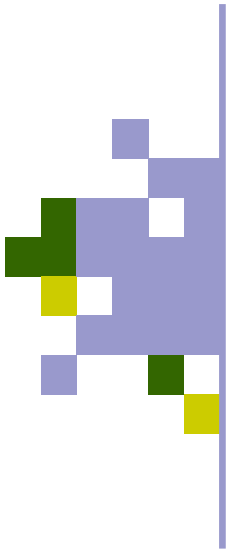
Les fonctions de la nationale

Le paysage, la végétation, l'eau

Les déplacements

L'urbanisation et l'architecture

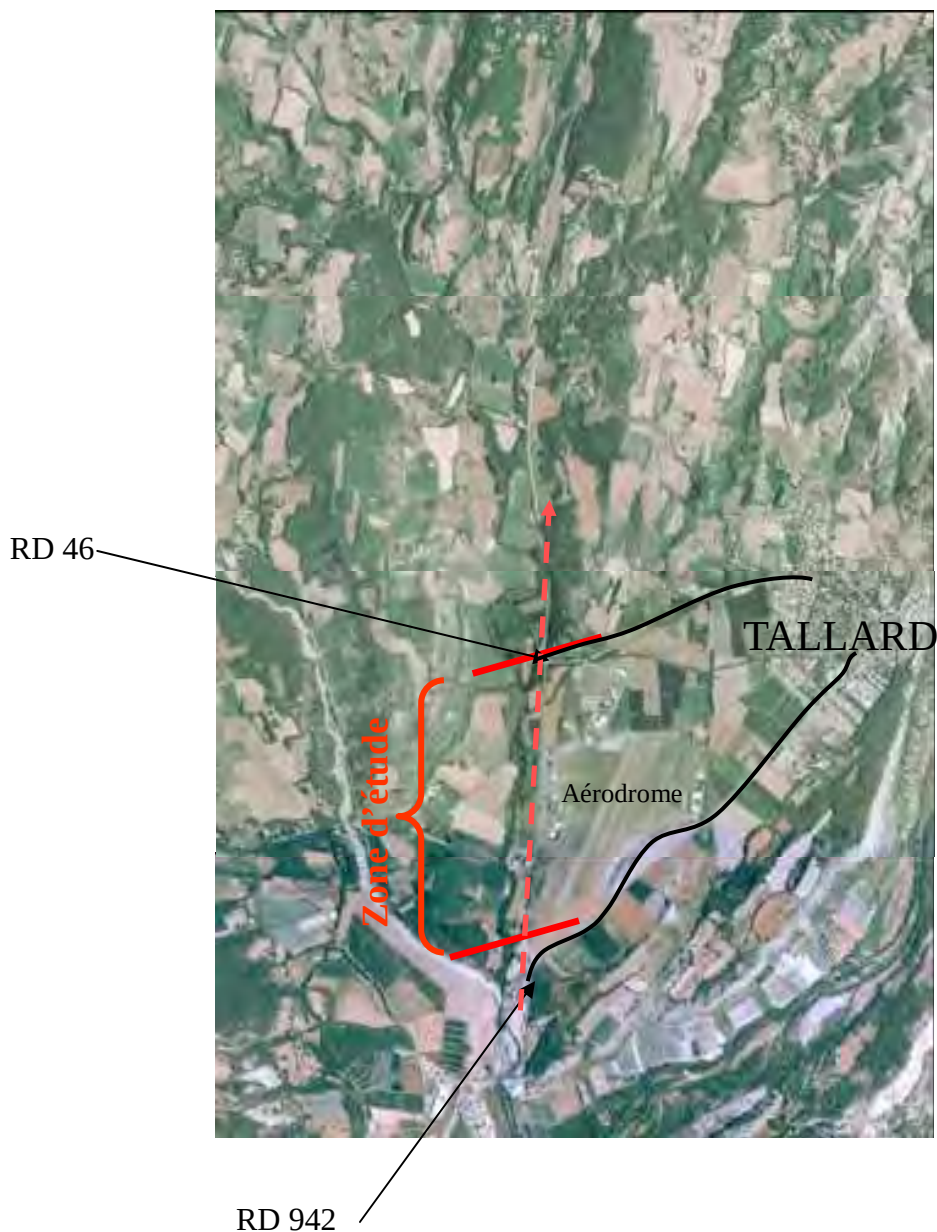
Plan de synthèse des objectifs

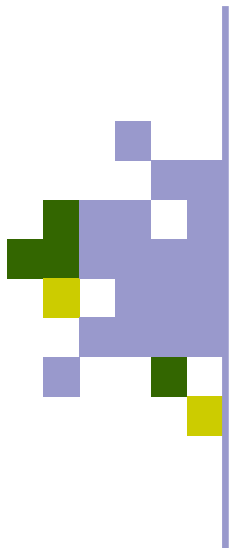


Cette portion de route nationale a plusieurs fonctions :

- axe essentiel qui relie la sortie d'autoroute desservant les hautes alpes et la Ville de Gap.
- Entrée dans les Hautes Aples venant du Sud découverte des grands paysages hauts Alpains et de leur exceptionnelle qualité.
- Marquage du territoire économique de Tallard
- Route de desserte locale et de transit
- Met en scène les vitrines des activités existantes et à créer (aérodrome...)

*Objectif : structurer ces fonctions et les hiérarchiser.
Sauvegarder et valoriser le paysage*



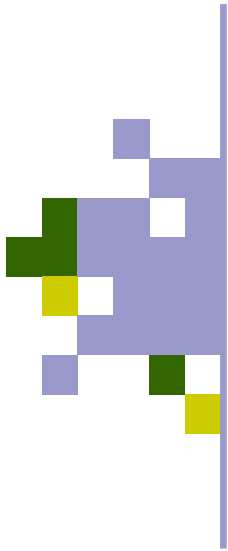


Rappel des éléments d'analyse paysagère de la route :

Analyse :

- Un paysage très ouvert
- Une nature très présente en paysage rapproché, ambiance champêtre.





- Des montagnes en paysage lointain, repère permanent.
- Une route bien intégrée (respect du terrain naturel).
- La ripisylve proche structure le paysage



Objectif :

Ces points sont l'identité de cette route, à nous de les intégrer pleinement dans le projet d'aménagement et de requalification urbaine



Rappel du diagnostic déplacement sur le secteur :

Analyse :

- les voies secondaires sont mal perçues (notamment côté nord de l'aérodrome)
- le confort de la voie, la présence d'un long créneau de dépassement sens Sud Nord, l'absence de bâti en façade, l'absence de modes doux confèrent à l'ensemble un **caractère routier très prononcé**.

Accès à l'aérodrome :

Au regard de l'attractivité sans cesse croissante de l'aérodrome, la discrétion de ce carrefour le rend inadapté.

RN.85/RD.46-Tallard (Petit Collet) :

Ce carrefour occupe une importance croissante en raison du développement de l'aéropôle et de la commune de Tallard (induisant de nombreux retours au domicile à l'heure de pointe du soir). Il présente un caractère accidentogène.

Le problème est posé aux véhicules tournants vers Tallard depuis Gap : visibilité moyenne, cisaillement de 2 voies.

- Transport en commun

Aucun mode de TC n'est aménagé sur notre secteur d'étude

- Modes doux

Les piétons sont inexistantes sur la RN 85 : l'éloignement des centres de génération et surtout l'absence d'aménagement spécifique de cheminement rendent ce mode inusité. L'usage du vélo correspond à une pratique de loisir qui est néanmoins atténué par le caractère routier et l'absence d'aménagement spécifique. L'insécurité est latente a fortiori compte tenu du fort trafic poids lourds.

Diagnostic :

Nous retiendrons (sur notre secteur d'étude) que les trafics horaires sont modérés en période normale, seul 1 carrefour présente actuellement des enjeux de fluidité de part les trafics d'insertion dans la RN.85 : le Carrefour RD.46– Tallard.

Les deux secteurs accidentogènes concernent des difficultés de lisibilité, visibilité et d'adéquation du comportement au milieu traversé. En particulier, la gestion des accès et leur multiplication figurent parmi les causes qui parasitent la bonne perception du fonctionnement de la voie.

Objectifs :

Regrouper les différents accès, les hiérarchiser, en aménageant un carrefour à l'échelle du secteur qui permettra une meilleure lecture du fonctionnement de la voie et réduira ainsi les risques d'accidents.

Un des enjeux du projet sera de fournir un espace sécurisé aux deux roues légers et d'introduire une pratique utilitaire tournée vers le lieu de travail (liaison bourg/ zones d'activités). Ce mode ne présente pas de réelle contrainte préalable à son usage : relief peu chahuté, distances raisonnables entre les centres générateurs (nœuds villageois, aéropôle, ville de Gap, ZA Châteauneuf...)

Analyse urbaine et architecturale en bordure de la RN.85 :

Analyse :

-Une agriculture en déclin, un paysage en cours de transformation.

Au fil des années la plaine de Tallard autrefois très agricole a laissé place à des constructions ponctuelles et une végétation spontanée.

- La RN.85 offre un effet de vitrine

La route nationale est la porte d'entrée principale de l'agglomération de Gap, elle a un fort pouvoir d'attraction pour l'installation de zones d'activités.

Mais les bâtiments d'activités ont parfois une image peu attirante pour les industriels et artisans désireux de s'installer sur la zone.

Les gabarits, hauteurs de bâtiment, le choix d'implantation du bâtiment, des stationnements, de la végétation, les matériaux et couleurs utilisées... Sont autant d'éléments déterminants qu'il faut maîtriser pour arriver à un aménagement harmonieux.



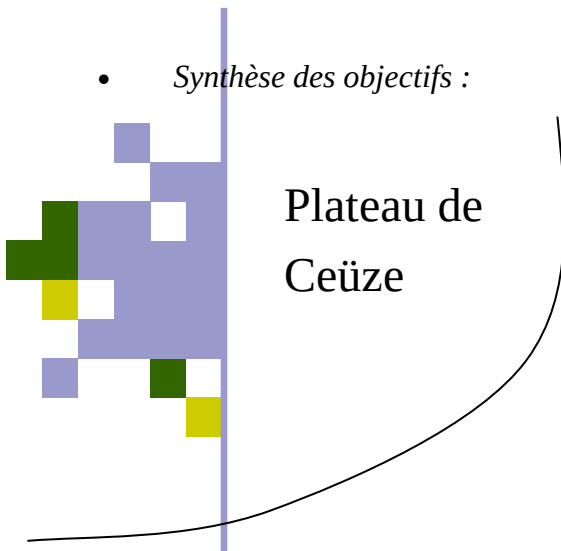
- La portion de RN.85 étudiée ici se trouve à 13 km de Gap, nous sommes donc loin d'être en zone périurbaine et encore moins dans celle d'un boulevard urbain. L'ambition ici sera donc d'aménager la zone activité de manière structurée mais aérée en gardant une forte connotation champêtre.



Objectif :

- Maîtriser l'urbanisation et le style architectural des constructions à venir pour un développement économique et une image de la ZA de qualité.

• *Synthèse des objectifs :*



Plateau de
Ceüze

Objectifs :

Sécurité

- Garantir la sécurité des carrefours
- *Traitement du carrefour RD.46-Tallard et accès aérodrome*
- *Marquer les points d'entrée et de sortie des zones densifiées ou aménagées*

- Organiser, diversifier et hiérarchiser les flux de circulation
- *Sécurisation des accès privés et secondaire,*
- *Mise en valeur des modes*

doux

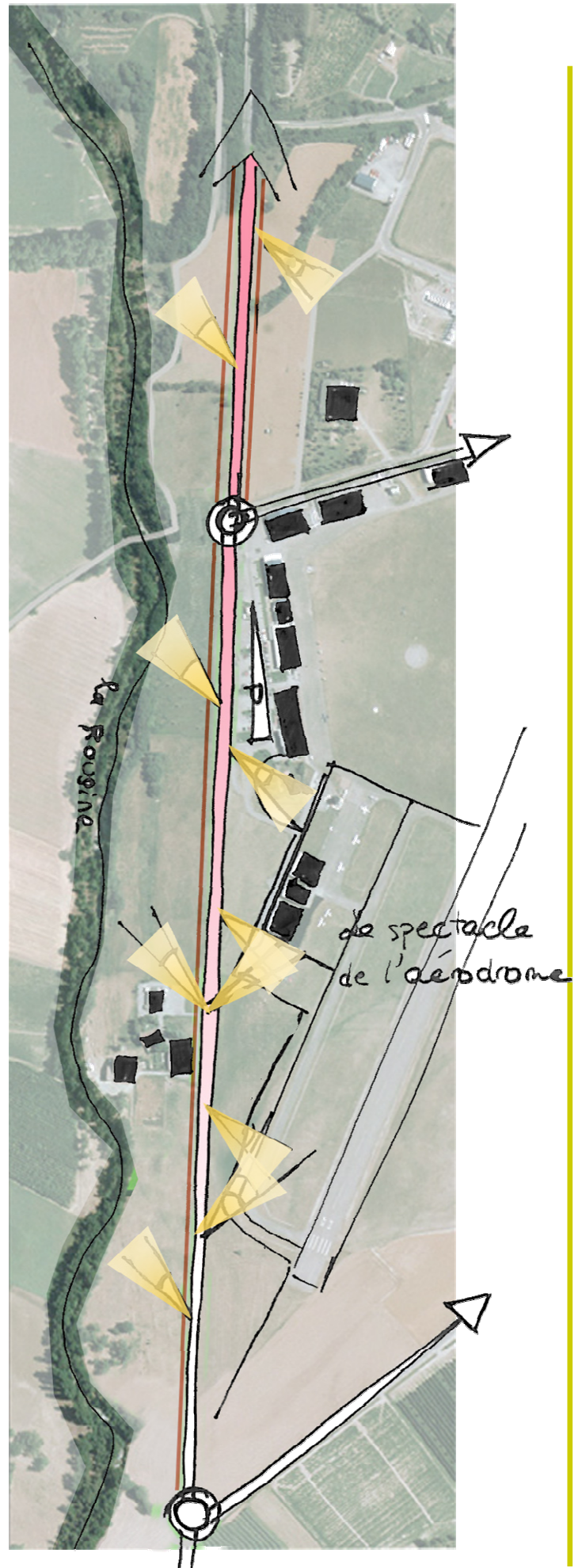
Paysage

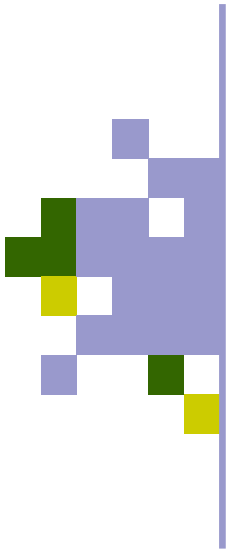
- Garder des perspectives sur les sommets environnants
- Sauvegarder la structuration paysagère liée à la ripisylve
- Organiser une ambiance champêtre
- Respect du terrain naturel
- *préservation des micro coupures vertes*

Architecture

Urbanisme

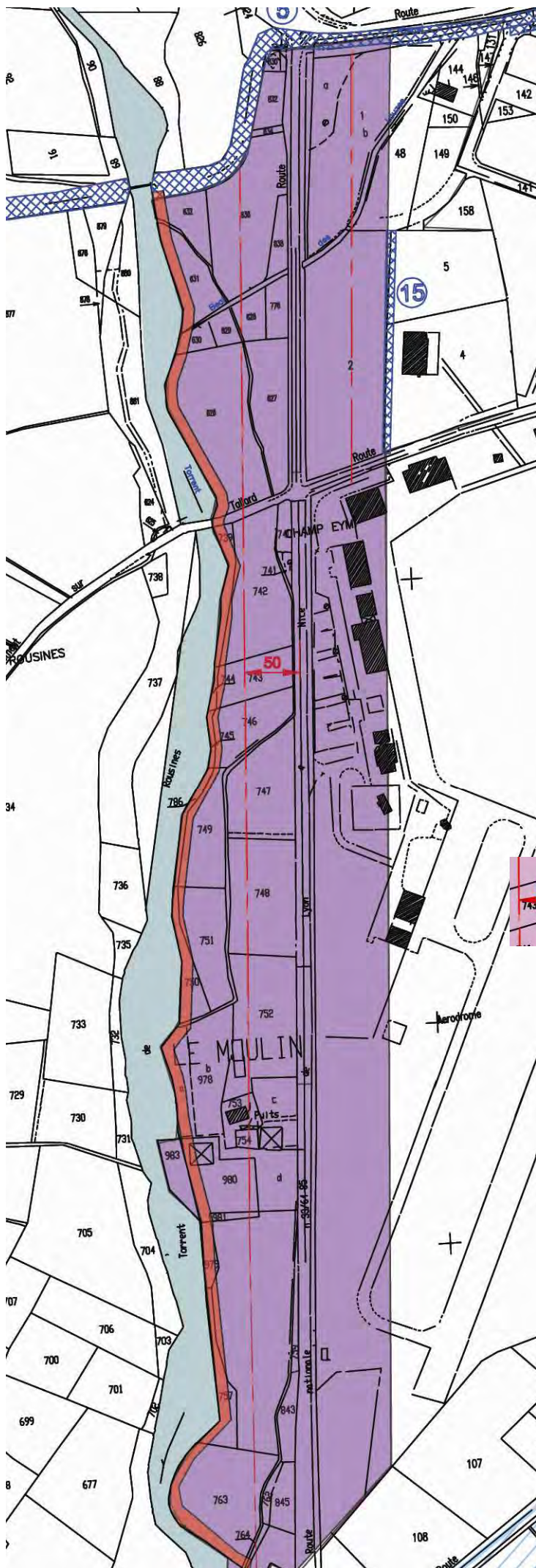
- Avoir une urbanisation maîtrisée en adéquation avec son environnement
- Structurer les espaces tout en gardant une ambiance végétale forte





C- Prise en compte des dispositions du L 111.1.4
« la philosophie » traduction des orientations d'aménagement

- 1 : Les nuisances*
- 2: La sécurité*
- 3 : La qualité urbanistique*
- 4 : La qualité paysagère*
- 5 : la qualité architecturale*
- 6 : Plans d'aménagement, une réflexion globalisante et harmonieuse*



C- Prise en compte des dispositions du L 111.1.4

« la philosophie » traduction des orientations d'aménagement

La RN 85 est une voie structurante dans le réseau primaire départemental. La section objet de l'étude se développe dans un **cadre rural** avec néanmoins plusieurs générateurs de trafic : le secteur de l'aérodrome/aéropole et le développement futur de la zone d'activité.

1 : Les nuisances

Le point sur les nuisances devra être levé par un engagement écrit de M. le Maire, adossé à un règlement de zone dans le PLU interdisant toute implantation de constructions générant des quelconques nuisances tant pour la RN 85 que pour le Rouzine et que pour l'aérodrome.

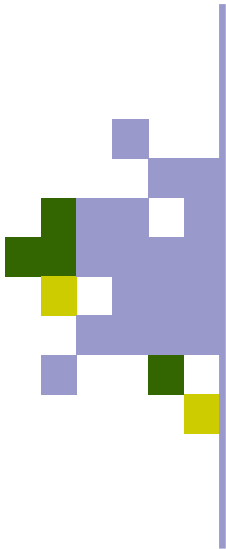
Les nuisances à prendre en compte sont les risques engendrés par le torrent du Rouzine et le bruit généré par la RN.85.

Principes retenus :

- La traduction réglementaire de la prise en compte des nuisances sonores s'effectue par une limitation de l'hébergement aux seuls logements de fonctions liés aux activités présentes sur le site. L'implantation de ces logements devra s'effectuer au-delà de 50 m par rapport à l'axe de la RN.85 de plus, les pièces principales devront être protégées du bruit.



1/5000



2: La sécurité et l'aménagement routier

Deux secteurs ont été recensés comme étant accidentogène, à savoir les abords de l'aérodrome et le carrefour RD. 46– Tallard.

Le schéma d'aménagement routier doit assurer une double fonction :

- un lien entre A.51 et le territoire de la CCTB et l'agglomération de Gap
- l'irrigation des territoire desservis, c'est-à-dire les flux d'échanges en relation avec le développement de la façade de la RN.85

Ce double enjeu incite à marquer fortement les points d'entrée/sortie des zones densifiées ou aménagées.

La réalisation de carrefours supplémentaires pose la question du fractionnement des trafics, et d'un effet de goulot de ralentissement artificiel.

La mise en place d'un giratoire (au droit de la RD119) et une dimensionnement adéquat permettra d'assurer la fluidité du trafic au regard des flux attendus.

De plus, il convient d'ajouter la problématique de la réduction ou du regroupement des accès riverains ou secondaires.

Ces différents points nous ont conduit, compte tenu du contexte rural à privilégier la solution de carrefour giratoire pour le marquage des zones économiques *et de l'entrée de ville de Tallard?*

Sa localisation au droit de la RD.119 est la plus pertinente de par son caractère central et de par la suppression induite des carrefours de l'aérodrome et du Petit-Collet (RD.46), devenus inutiles ou redondant.

Un tel principe doit s'accompagner d'un traitement de rabattement des accès secondaires vers ces carrefours principaux par le jeu de contre allées ou d'un réseau de voie interne.

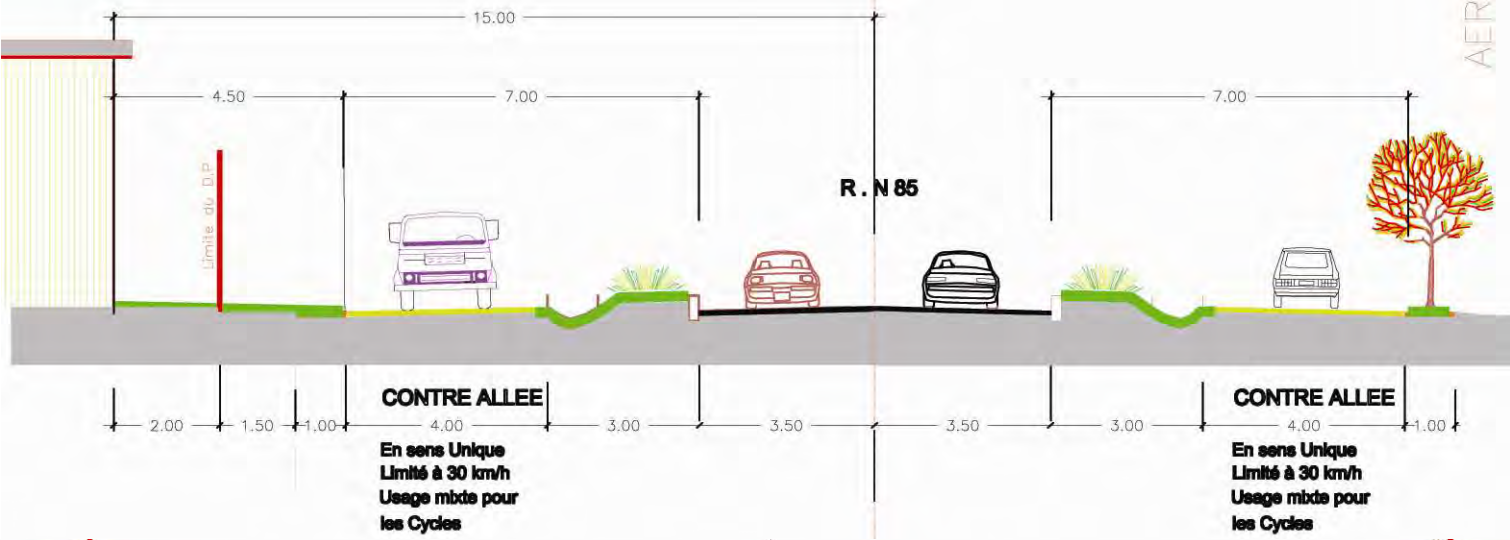
Enfin les transports en commun et les vélos doivent trouver une place visible dans le dispositif : site propre vélo (utilitaire ou de loisir) et la mise en valeur des arrêts TC favorisés par des retournements possibles au giratoire.

Principes retenus :

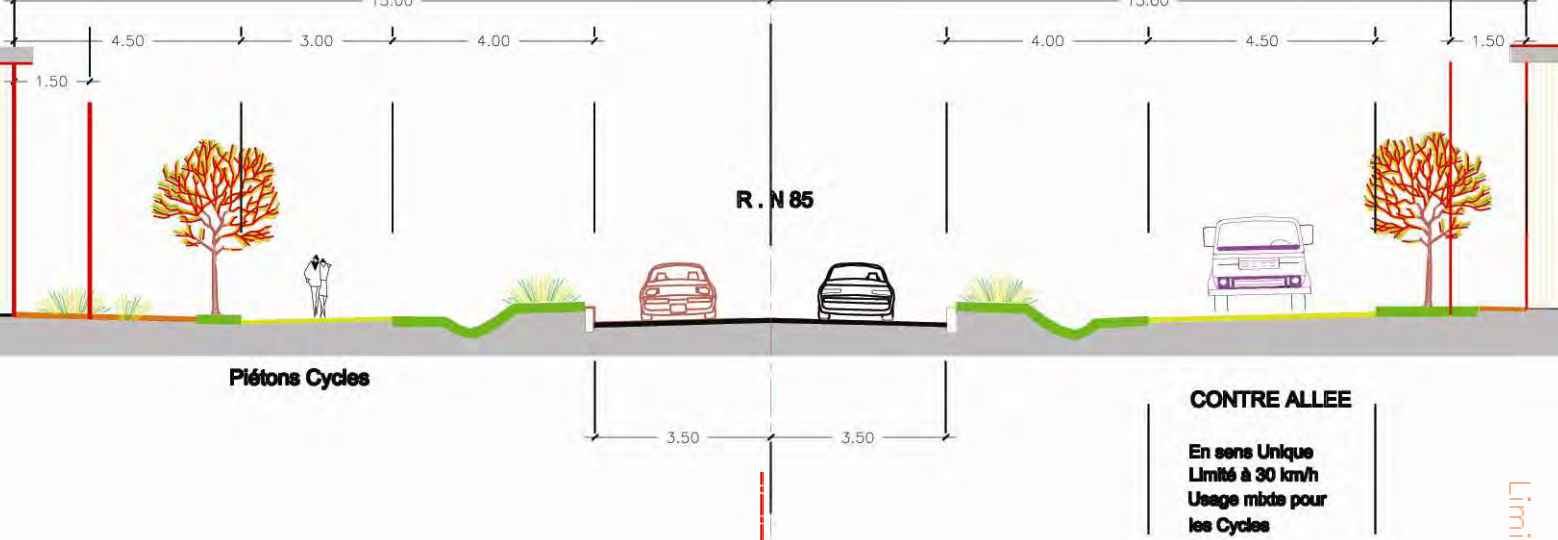


- Le RTM impose une inconstructibilité en bord du Rousine sur une bande de 10m en l'état naturel depuis la berge.(le lever topo commandé par le SIVU permettra de délimiter la berge) .
- Aucun obstacle massif (arbre, candélabre, béton) pouvant aggraver une sortie de route n'est acceptable à moins de 7m des rives de la RN85.
- Création d'un giratoire au droit de la RD 119 (rayon ext 20 m au moins)
- Suppression des carrefours actuels RD.46 Petit Collet et de l'aérodrome-
- Maintien d'une entrée directe et tourne à droite vers l'aérodrome depuis la Saulce
- Classement en voirie départementale de la voie traversant l'aéropôle
- Création de contre allée : pour une meilleure desserte de la ZA, pour les déplacements en modes doux

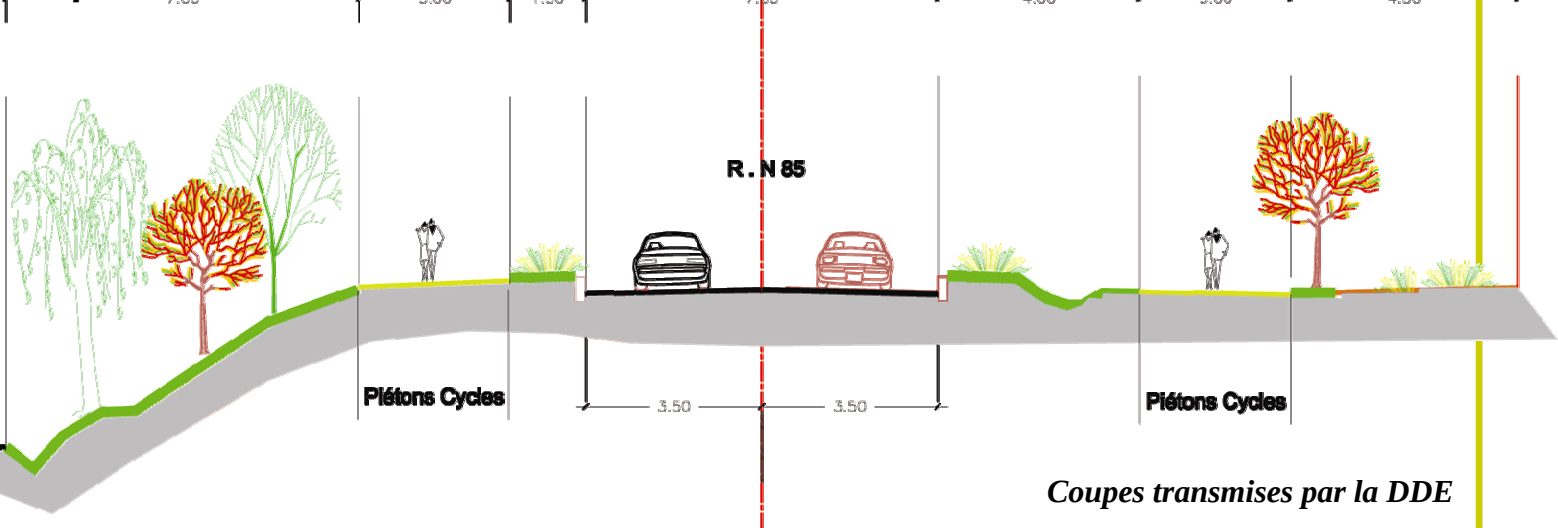
Profil 1



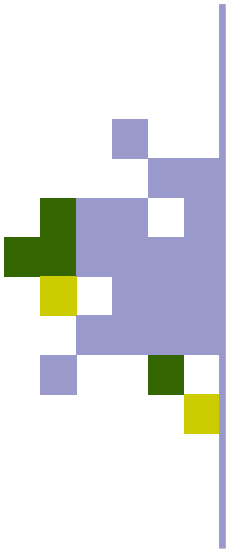
Profil 3



Profil 2



Coupes transmises par la DDE



3 : La qualité paysagère

Les qualités paysagères du site sont remarquables mais entachées par certains points noirs liés à l'urbanisation et à l'architecture. Des bâtiments dont l'implantation n'est pas organisée (certains isolés et dispatchés), une architecture peu respectueuse des lieux, ce qui donne une perception négative de la zone.

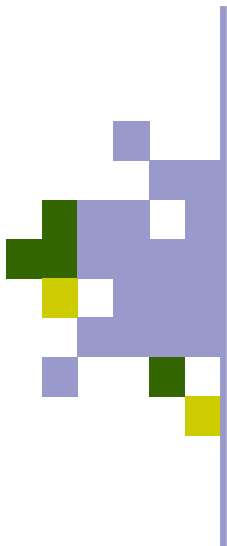
Les éléments structurant l'image du secteur sont la trace de l'activité agricole du plateau, et l'aérodrome où de nombreuses manifestations sont organisées ce qui représente un réel spectacle pour les automobilistes.

La démarche du projet de développement du site repose sur le respect de ces éléments et la prise en compte du grand paysage qui l'entoure :

- Garantir l'ouverture visuelle vers la vallée du Rousine et du Baudon et au-delà vers les montagnes
- Préserver l'ambiance agricole de la vallée
- Préserver l'ambiance boisée des coteaux : ce qui veut dire qu'une urbanisation est possible à condition de conserver la dominante boisée
- Mettre en valeur les ruisseaux : création de cheminements, de pistes cyclables, mise en place d'un contrat de rivière, préservation des ripisylves, soigner les ouvrages d'art
- Mettre en valeur de la même manière le canal Béal des Lauzes qui traverse le site, dont les servitudes qui l'accompagnent sont à respecter.

Principes retenus :

- 30 % minimum des programmes d'aménagement seront des espaces végétaux.
- Pour garantir l'ambiance champêtre le long de la nationale, les accotements (jusqu'aux constructions) seront traités en pelouse. Pour minimiser l'impact des constructions des haies d'arbres seront érigés devant au droit de la limite des 15m de l'axe de la RN (pour les bâtiments construits sur la limite des 25 m cf.chap 4).
- Proscrire les panneaux publicitaires, des panneaux d'informations seront positionner sur les giratoires.
- Le traitement des limites parcellaire sera en grillages vert (pas de bordure par de végétation).
- Les aires de stationnement positionnées au sud devront être plantées d'un arbre de haute tige pour trois places. Cela afin de minimiser la surchauffe des voitures en stationnement et réduire ainsi l'utilisation des climatiseurs.



4 : La qualité urbanistique

Pour que la réflexion soit la plus cohérente et l'urbanisation la plus harmonieuse, la commune a fixé un cahier des charges d'ensemble des zones AUX, AU et Ue qui intègre les particularités du site.

Ce cahier des charges vise à respecter les grands principes suivants:

- Organisation d'une mixité fonctionnelle autorisée par les caractéristiques physiques du site et fondée sur la coexistence entre le développement économique et l'accueil d'activités de détente et de loisirs.
- Gestion des voiries garantissant la sécurité depuis la RN.85 et interne aux zones pour une optimisation de leur desserte.
- Offrir différents mode de circulation sécurisés. Les pistes cyclables et piétonnes sont d'autant plus réalistes au vu des distances réduites à parcourir pour arriver au centre bourg.

- Création d'un front alternant bâti et nature, structuré et ménageant une perception hiérarchique du secteur (en estompant l'aspect tout bitume négatif).

Tout d'abord et au vu de la qualité paysagère des lieux, l'alignement rigoureux et très urbain n'est pas de mise sur ce secteur. Pour autant il faudra provoquer un effet organisé d'une zone urbanisée en rationalisant et en structurant l'image donnée :

- organisation d'un « corps de rue bâti » sur deux plans : la façade « technique » en retrait par rapport à la façade « commerciale ». Les distances de retrait bâti imposées (premier et second plans) seront conditionnées par les mesures de sécurité fournies par la DDE.
- ce « corps de rue bâti » est complété par un masque végétal tout le long de la RN.

- Sur la partie Ouest de la route des dessins des séquences de pignon de bâtiment en redents successifs à intervalles contenus qui rythmeront les vues sur le paysage lointain.

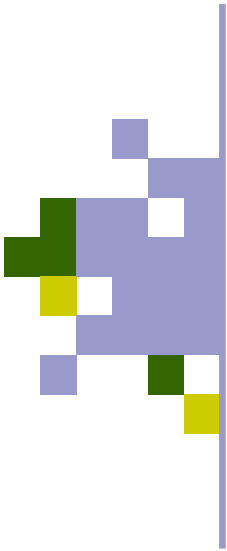
- Inciter à positionner la partie commerciale des entreprises proche de la RN. Avec une volonté particulière qui vise à placer les espaces de stationnement hors champ de visibilité depuis la RN.

- Garantir une proportion d'au moins 30% de végétal. L'urbanisation doit s'adapter à la présence des différentes composantes paysagères que sont la plaine agricole, la ripisylve étoffée de bosquets de boisement naturel, d'une végétation spontanée correspondant à l'étage méditerranéen supérieur et à l'étage collinéen.

L'aménagement du secteur respectera cette présence arborée et composera avec elle y compris en la renforçant pour mettre en place un dialogue entre bâti futur et masse végétale.

Principes retenus :

- Les façades commerciales peuvent s'implanter à 15 m de l'axe de la RN. sur une longueur maximale de 25 m. Le reste des constructions se fera sur la limite des 25 m de l'axe. Une haie d'arbres sera obligatoire sur la limite des 15 m lorsqu'un bâtiment sera positionné sur la limite des 25 m.
- les stationnements seront principalement à l'arrière et latéralement des parcelles en bordure de la RN.
- Côté Est privilégier l'implantation des constructions perpendiculaire à la RN 85



5 : la qualité architecturale

Les grandes lignes du parti architectural sont définies par la prise en compte de la qualité intrinsèque du site dans son environnement naturel et culturel. En conséquence la limitation de la hauteur est fixée par l'échelle des éléments signifiants du site (arbres, relief proche et lointain, bâti existant...)

La définition des matériaux à mettre en œuvre doit être en harmonie avec l'image de la vallée et de la commune. Ils doivent traduire le dynamisme, l'économie et la modernité fondés sur la tradition locale qui fait choisir notamment le bois comme matériau de référence

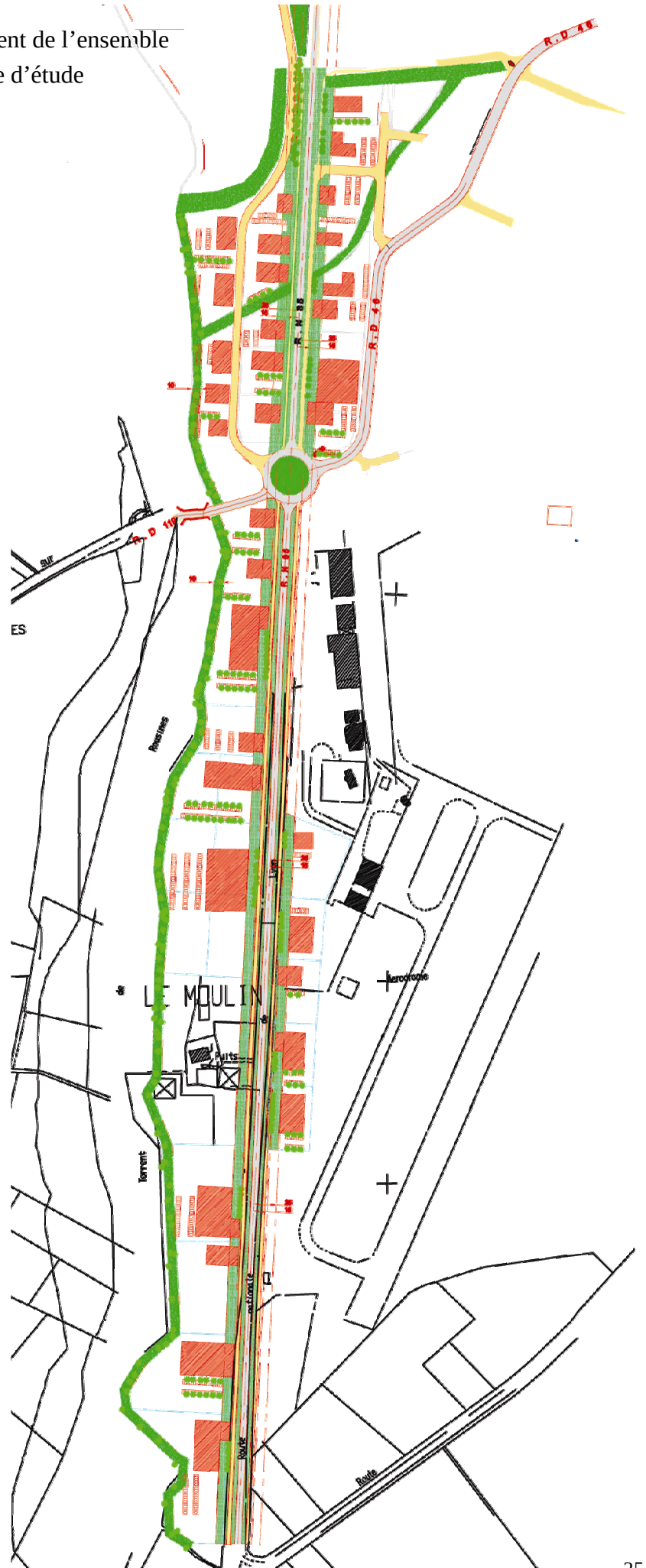
Le souhait actuel est d'intégrer une haute qualité environnementale ce qui se traduira par des volumes simples, l'utilisation du bois et la recherche de bâtiments à basse consommation d'énergie (éclairage naturel, capteurs solaires...).

L'aspect architectural des constructions nous conduit à apporter une attention particulière sur le choix des couleurs utilisées, qui devront notamment s'harmoniser avec les entités bâties existantes (panel couleurs inspiré des constructions traditionnelles locales).

Principes retenus :

- Recherche en basse consommation d'énergie
- Les constructions seront de composition simple.
- Les toitures plates seront privilégiées
- Les hauteurs R+1 maximum et ne devant pas dépasser les 8 m par rapport au terrain naturel avant travaux.
- Nuancier de couleur à respecter

- Plan d'aménagement de l'ensemble de la zone d'étude



1/5000



- Plan d'aménagement zones AUX :

Paysage :

- 30 % minimum des programmes en espaces végétaux.
- les accotements seront traités en pelouse.
- des haies d'arbres seront érigés au droit de la limite des 15m de l'axe de la RN pour les bâtiments construits sur la limite des 25 m.
- Le traitement des limites parcellaire sera en grillages vert.
- Les aires de stationnement positionnées au sud devront être plantées d'un arbre de haute tige pour trois places..
- Le traitement des revêtements de sol entre RN, voie secondaire et piste cyclable devront être différenciés.

Urbanisme :

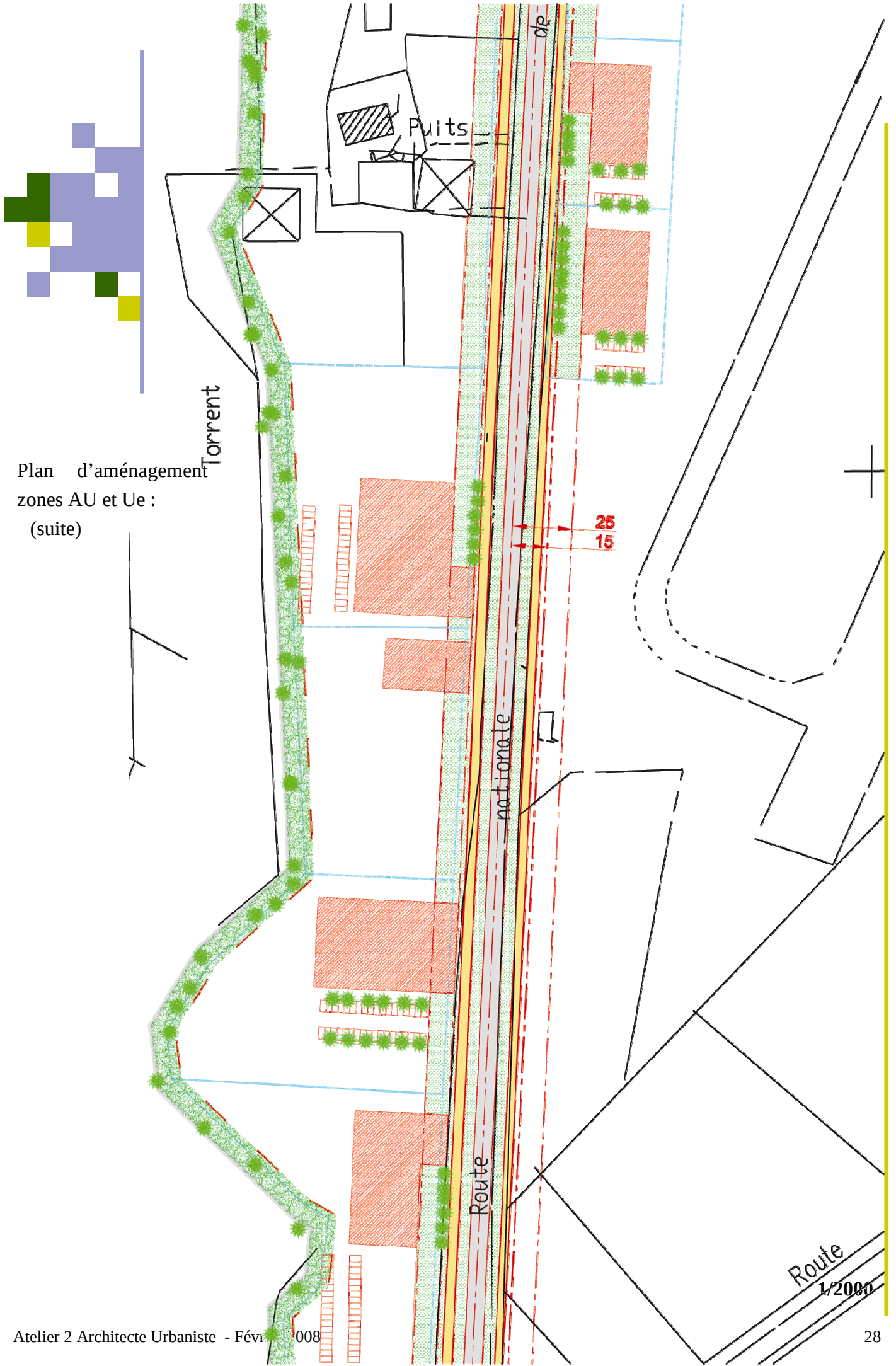
- Les façades commerciales peuvent s'implanter à 15 m de l'axe de la RN. sur une longueur maximale de 25 m. Le reste des constructions se fera sur la limite des 25 m de l'axe. Une haie d'arbres sera obligatoire sur la limite des 15 m lorsqu'un bâtiment sera positionné sur la limite des 25 m.
- les stationnements seront principalement à l'arrière et latéralement des parcelles en bordure de la RN.
- Côté Est privilégier l'implantation des constructions perpendiculaire à la RN 85.





- Plan d'aménagement zones AU et Ue :

- Plan d'aménagement zones AU et Ue :
(suite)



ANNEXE 2 : ÉTUDE DÉRÉGATOIRE A L'INCONSTRUCTIBILITE AUX ABORDS DE LA RN85 – 2016

II - ETUDE D'ENTREE DE VILLE L111.1.4

Préambule

La commune de Tallard est traversée du Nord au Sud, par la Route Nationale 85 qui constitue à la fois l'entrée de ville Sud de la commune mais également la porte d'entrée dans le territoire et l'agglomération de l'aire Gapençaise.

De part et d'autre de cet axe structurant qui se prolonge au Sud par l'Autoroute 51 vers Sisteron et Marseille, la commune accueille diverses activités économiques, organisées autour de trois zones ou secteurs différents :

- Le secteur de l'Aérodrome de Gap-Tallard :

Classé en zone Ue au PLU, le site de l'Aérodrome de Gap-Tallard est implanté au nord du site de la Côte Jalla objet de la présente étude, à proximité de la sortie de l'Autoroute 51 et sur le carrefour des deux grands axes routiers que sont la RN 85 et la RD 942. Site mondialement connu pour son aérologie qui autorise la pratique de toutes les activités de l'air, l'aérodrome véhicule autour de la filière aéronautique locale, une image moderne et dynamique de la commune.

- La zone de l'Aéropole de Gap-Tallard :

Située à l'Est de la RN 85, en fronton des installations de l'Aérodrome, cette zone a été aménagée et développée par les communes de Gap et Tallard, associées au sein du SIVU de l'Aéropole de Gap-Tallard. Exclusivement dédiée aux activités du secteur aéronautique, cette zone de l'Aéropole accueille aujourd'hui de nombreuses entreprises reconnues pour leur savoir-faire et leur technicité.

- La Zone d'Activités Economiques :

Située de part et d'autre de la RN 85, au fronton des installations de la zone de l'Aéropole et de l'Aérodrome, cette zone a été aménagée en 2009-2010 par le SIVU de l'Aéropole de Gap-Tallard. Ayant vocation à accueillir des activités commerciales classiques et plus traditionnelles, étrangères à la filière aéronautique, cette zone d'activités d'environ 7 hectares dont la commercialisation est aujourd'hui très avancée, a permis à la commune de Tallard de diversifier ses axes de développement économique, en complémentarité notamment avec les activités attachées à la filière aéronautique.

L'ensemble de ces activités s'organisent le long de la RN 85, qui constitue leur vitrine économique.

Axe structurant à l'échelle communale et départementale, la RN 85 entre dans le champ d'application de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, lequel interdit, en dehors des espaces urbanisés des communes, toutes constructions ou installations sur les terrains implantés dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route.

Afin de lever cette inconstructibilité à laquelle est soumis le secteur de la côte Jalla, objet de la présente procédure de révision allégée, et de déroger à ce principe, les règles relatives à la zone de projet doivent être explicitement exposées et inscrites dans le PLU ; justifiées et motivées au regard des 5 critères posés par l'article L111-1-4 (amendement Dupont) à savoir :

- la sécurité des accès,
- les nuisances induites,
- la qualité paysagère,
- la qualité urbanistique
- la qualité architecturale

La présente étude « d'entrée de ville » a donc pour objectif de prendre en compte ces cinq points afin de permettre l'urbanisation du secteur dit Côte Jalla, au Sud de la commune, et de définir les principes directeurs qui orienteront son aménagement.



▲ Localisation du périmètre (source Géoportail – Atelier 2)

1) Cadre réglementaire

1. Les références juridiques

Actuellement, la protection de l'environnement et du paysage vis-à-vis de l'urbanisation et de l'inconstructibilité est encadré juridiquement par :

- La loi dite « Barnier » du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- L'amendement Dupont inscrit à l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.
- La circulaire du 13 mai 1996 traduisant l'application de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme portant sur l'amendement Dupont
- Le Code de la Voirie routière à travers les articles L122-1 à L122-5, L151-5, L152-1 et L152-2 ainsi que l'article R1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

L'ensemble de ces textes réglementaires encadrent les pratiques urbanistiques dans la prise en compte de l'environnement et des paysages.

2. L'objectif de l'amendement Dupont

L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi "Barnier" relative au renforcement de la protection de l'environnement, est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelé "amendement Dupont", cet article régit l'urbanisation aux abords de certaines voiries (autoroute, route express, déviation ou route classée à grande circulation). Son objectif est d'inciter les collectivités publiques et notamment les communes, à définir, préciser, sur ces secteurs situés aux abords et le long de ces voiries, et plus particulièrement sur les secteurs non urbanisés situés le long de ces voies, leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation.

L'urbanisation le long des voies recensées par " l'amendement Dupont " doit ainsi faire l'objet d'un véritable projet des collectivités publiques et participer directement d'une politique de développement. A ce titre, l'urbanisation sur ces secteurs particuliers, doit faire l'objet d'une réflexion en amont garantissant et assurant une qualité d'aménagement qui participera elle-même à la qualité du cadre de vie.

Les collectivités publiques, et notamment les communes, doivent donc traduire et inscrire, dans leurs documents d'urbanismes, dont le Plan Local d'Urbanisme, les règles et principes traduisant cette réflexion et garantissant un aménagement de qualité.

3. Les règles posées par l'Amendement Dupont

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme 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 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.

Elle 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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Ainsi, aux termes de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, la constructibilité des espaces concernés par l'amendement Dupont doit faire l'objet d'une réflexion globale portant sur cinq points particuliers et obligatoires:

- les nuisances
- la sécurité
- la qualité architecturale
- la qualité urbanistique
- la qualité des paysages

2) Présentation du site

1. Présentation de la commune

Extrait du rapport de présentation du PLU approuvé le 17 janvier 2007.

La commune de Tallard est implantée dans le département des Hautes-Alpes à la jonction de deux axes majeurs de desserte de la région : la Route Nationale 85 venant de Grenoble par Gap, prolongée au sud par l'autoroute A51 vers Sisteron et Marseille, et la Départementale 542, qui draine les circulations en provenance de l'Ubaye et de la Haute Durance, traverse le village de Tallard, et rejoint la RN 85 peu avant l'entrée de l'autoroute.

Située à 15 kilomètres au Sud de Gap, au bord de la Durance, Tallard est une commune de 2 020 habitants (2012 – source INSEE). Implanté à 606 mètres d'altitude, le territoire communal recouvre une superficie de 1 502 hectares dont 214 hectares sont couverts de forêts.

Son territoire possède des entités naturelles et bâties d'une qualité remarquable qui sont un atout fort pour l'image de la commune.

Proche de Gap, Tallard a connu une expansion démographique due à l'accueil d'une population de « pendulaires » et a bénéficié de l'implantation d'activités périphériques qui ont permis à la commune de doubler son nombre d'habitants entre les années 1950 et les années 1990, tout en conservant un caractère rural et agricole encore très marqué.

Depuis 1937, l'aérodrome de Tallard n'a cessé de développer son activité, comptant aujourd'hui 80 000 mouvements aériens par an. Reconnue comme la première plateforme européenne de parachutisme, ses conditions aérologiques exceptionnelles permettent à toutes les disciplines aériennes de loisirs de se côtoyer (planeur, aviation légère, ULM, hélicoptère).

La commune de Tallard se localise sur une transition climatique qui se traduit essentiellement par le caractère méridional de l'architecture traditionnelle déjà quelque peu mélangée avec l'architecture du gapençais. Tallard fait partie de la zone la plus septentrionale des affluences nettes du climat méditerranéen.



▲ *Vue aérienne de Tallard (source : Jean-Michel DAUBAGNA, Vu aérienne du village de Tallard et de son Château. In Tallard, l'Air et le Temps [En ligne], Dévoluy, Terre de Bien Etre, 2007 – [consulté le 17 juillet 2015]. Disponible sur : <http://www.ledevoluy.com/ete/fr/le-devoluy/les-alentours/tallard.html>).*

2. Présentation du site d'étude

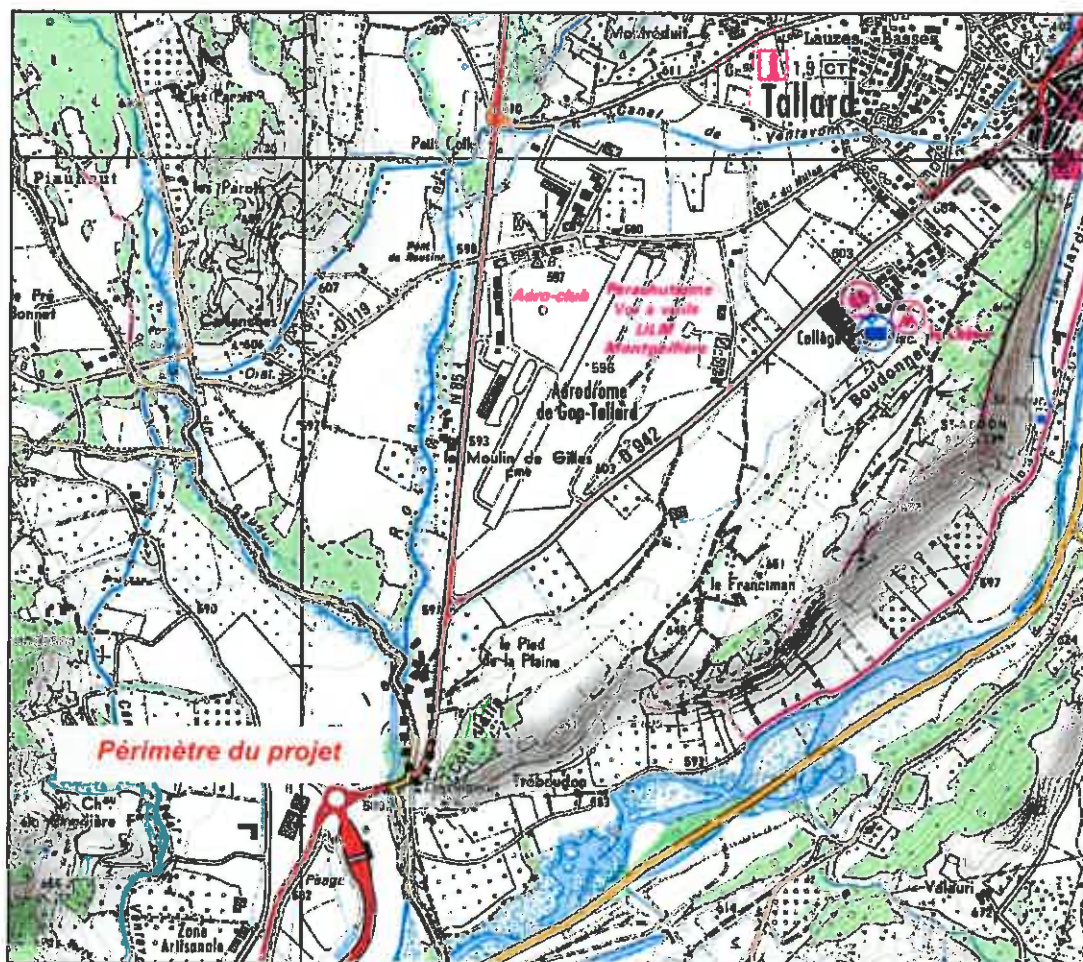
Le site d'étude est situé lieu-dit Côte Jalla, en limite Sud-ouest de la commune, le long et en contrebas (de plusieurs mètres) de la Route Nationale 85. Situé à la sortie de l'Autoroute 51, le site forme l'entrée de ville Sud de la commune.

Sur ce secteur géographique, la commune de Tallard présente un nœud de convergence d'axes routiers importants, ouverts sur les trois principales directions irriguant l'ensemble de la région.

- **Au Nord**, la RN 85 conduit à l'agglomération de Gap ou offre la possibilité à l'entrée de Gap de partir à l'Ouest et de rejoindre la vallée du Buech.

- **Au Nord Est**, la D 942 permet de rejoindre la RN 94 en direction des hautes vallées des Alpes du Sud (Vallée de l'Ubaye...).

Au Sud, la porte de l'A 51 bien que située sur la commune de la Saulce, constitue l'ouverture sur la vallée de la Durance.



▲ Localisation du périmètre (source Géoportail)

Ce secteur est contraint géographiquement par la présence du cours d'eau du Rousine.

Néanmoins, les études réalisées par le cabinet Assistance Pro-G (ingénieurs de l'environnement basés à Gap), lesquelles ont été présentées et acceptées par les services de l'Etat (courrier DDT du 10 août 2012 joint en annexe du dossier) montrent que la zone du projet abordée dans le cadre de la présente étude, (parcelles C800, C801, C802, C803, C305, C397, C598, C599) **n'est pas menacée par une crue centennale du Rousine.**

En effet, les études réalisées en février 2015 par le cabinet Pro-G, démontre que le sommet de la berge se situe, en rive gauche, à une côte franchement supérieure à celle de la rive droite, de sorte qu'une vaste zone d'expansion des crues existe en rive droite.

Il est donc avéré que le site du projet n'est pas soumis au risque d'inondation par les eaux du Rousine.



▲ Vue d'ensemble du secteur depuis le pont du Rousine (source Google)

Ce secteur, bien qu'éloigné géographiquement de l'enveloppe urbaine principale, se trouve néanmoins en continuité directe d'un groupe de constructions essentiellement à vocation d'habitation et/ou hébergement hôtelier, dont certaines sont récentes à l'image de l'Hôtel Restaurant « le Mas d'Estello ».



▲ Constructions existantes à proximité du site (source Google)

Le foncier d'assiette du projet, objet de la présente étude, est privé ; il est actuellement classé en zone Agricole (Zone App), dans le PLU actuellement en vigueur.

Néanmoins, sur ce tènement qui est aujourd'hui, et depuis plusieurs années, vierge de toute culture, l'activité agricole est totalement révolue ; les terres ayant un potentiel agronomique moindre.

Le site du périmètre d'étude (Réf plan ci-après) a une superficie totale d'environ 2.5 hectares. Une grande partie du secteur est indiquée App en signallement du périmètre correspondant à une bande de 100 mètres par rapport à l'axe de la RN 85, où s'applique une protection paysagère renforcée.

Le projet est en effet situé en dehors de la zone urbanisée de la commune, dans la bande des 100 mètres qui longe la RN 85, classée à grand trafic.

Le site d'implantation du projet est situé entre 588 et 590m d'altitude, en contrebas de la RN85, aux pieds d'un talus d'une hauteur allant de 1,5m environ au Nord à plus de 5m à l'extrémité Sud. Au-delà, il est totalement plat, un nivellement du secteur par l'entreprise SAB ayant été réalisé en 2009.

L'arrêté autorisant les travaux est joint en annexe du dossier.

L'intérêt du site en termes de biodiversité est limité, le foncier est en friche et ne présente en effet aucuns éléments remarquables.



▲ Le périmètre d'étude sur l'image aérienne et le cadastre (source Géoportail)



▲ Vue du tènement depuis la RN 85 (source Google)

3. Présentation du Projet

Au travers de la procédure de révision allégée de son PLU qu'elle a engagée, la commune souhaite permettre l'implantation du siège administratif de la société Alpes Assainissement, (groupe VEOLIA) sur son territoire communal.

Ce projet consisterait très concrètement en la construction, sur le site dit Côte Jalla, d'une plateforme logistique se composant d'un bâtiment administratif ayant vocation à accueillir les espaces bureaux de la société, et de bâtiments-ateliers qui seraient affectés au garage des véhicules de la société, ainsi qu'à leur maintenance. Les véhicules qui seraient ainsi présents sur site seront exclusivement ceux de la société, il s'agira principalement de camion et de bennes de transport, ces dernières étant toujours vides lorsqu'elles seront sur le site.

La société Alpes Assainissement exerce son activité sur un vaste secteur géographique, qui s'étend du Briançonnais jusqu'à Aix-en-Provence. Le site ainsi retenu pour l'implantation du projet se trouve idéalement situé, au cœur et en épiscentre de la zone d'activité de l'entreprise.

Ce positionnement géographique stratégique, permet ainsi de rationaliser la gestion de la flotte de véhicules de l'entreprise en minimisant la distance des transports inhérente à son activité. Cette rationalisation permet elle-même de réduire l'impact de l'activité sur l'environnement (réduction des émissions de CO₂).

Dans le cadre du projet, la partie du foncier qui sera artificialisée, représentera environ 19% de la superficie totale du tènement, soit environ 4000 m² sur la totalité des 20 858 m².

Les constructions seront implantées sur la partie Nord du périmètre, au plus proche des constructions déjà existantes.

Un système de circulation interne au projet et adapté aux camions est mis en place avec une voie à sens unique sous forme d'une piste extérieure au périmètre d'implantation des constructions. Cette circulation propre et séparée des parkings permet de garantir la sécurité des manœuvres des poids-lourds et la sécurité des personnes travaillant sur le site.



▲ Plan du projet (source Blay & Coulet Architectes)

Les emplois générés par le projet sont :

- Environ 20 emplois administratifs,
- Environ 15 emplois liés à l'entretien des camions.

Il y aura sur le site 18 places de stationnement, 8 places en garage et 2 places en entretien.

Les rotations de véhicules seront de :

- 12/15 véhicules le matin,
- 4/5 dans la journée,
- 12/15 le soir.

Le projet intègre les contraintes liées au cours d'eau du Rousine et à la RN 85. En effet, le projet envisage la création d'une entrée et d'une sortie totalement dissociées permettant ainsi un accès direct au site pour les véhicules arrivant du Nord ou de la RD 942. La zone de stockage centrale existante, des véhicules en provenance du Sud, sera redimensionnée à 70 mètres linéaires contre les 40 mètres actuels afin de garantir en toute sécurité le stockage de plusieurs véhicules de type semi-remorque. Conformément à la préconisation du gestionnaire de voirie, le projet devra également respecter un recul de 7 mètres par rapport à l'alignement de la RN 85 afin de permettre l'élargissement de la voirie et de ne pas remettre en question l'aménagement paysager lors de ce possible élargissement.

Le projet devra également s'implanter avec un retrait de 25 mètres par rapport aux berges de la Rousine comme défini dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

3) Diagnostic du site au regard des 5 critères de l'amendement Dupont

1. Le critère relatif aux Nuisances

La présence du Rousine en bordure du site, pourrait éventuellement être abordé dans le cadre des nuisances ; il paraît néanmoins plus judicieux et opportun de l'aborder au regard du critère de la sécurité, sous l'angle du risque d'inondation.

Nous aborderons donc seulement ici, au titre des nuisances, les nuisances sonores induites par la présence de la RN85.

La proximité du site-projet avec la RN 85 génère une nuisance sonore liée à l'intensité du trafic routier. En effet, sur une échelle de 1 à 5 (1 représentant la catégorie des voies les plus bruyantes, et 5 la catégorie des voies les moins bruyantes), la RN85 est classée par arrêté préfectoral n° 2014-330-0012 du 26 novembre 2014, en catégorie 3.

Ce classement de la RN 85 au titre des infrastructures terrestres, se traduit notamment par l'instauration d'une bande de 100 mètres de part et d'autre de la voie dans laquelle il sera nécessaire de prévoir pour les nouvelles constructions une installation acoustique renforcée.

En l'espèce, et dans l'emprise de cette bande de 100 mètres, les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, les niveaux sonores suivants : 73 dB(A) en période diurne, et 68 dB(A) en période nocturne.

Conformément aux dispositions de l'article 571-10 du code de l'environnement, l'arrêté préfectoral sus visé, demeure annexé au PLU de la commune de Tallard. En ce sens, l'ensemble des dispositions de cet arrêté doit être intégré et pris en compte dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

2. Le critère relatif à la Sécurité

a. Accès au site

Actuellement, l'accès au site se fait par une voirie en intersection avec la RN 85, qui permet de desservir un groupe de constructions essentiellement à vocation d'habitation et/ou d'hébergement hôtelier. La majorité des véhicules qui empruntent cet accès sont des véhicules légers (essentiellement des voitures) exception faite de quelques camions qui assurent la livraison des restaurants et/ou hébergements hôteliers présent sur le secteur.

Cette intersection implantée à proximité du carrefour entre la RN 85 et la ED 942, est potentiellement de nature à poser un problème de sécurité pour les usagers lors de l'insertion ou de la sortie sur la RN 85.

Actuellement, une interdiction de tourner à gauche oblige les véhiculent quittant le site pour remonter vers le Nord en direction de Gap via la RN85, à emprunter le giratoire de la sortie de l'autoroute 51, situé en aval, au Sud. Cette interdiction de tourner à gauche évite ainsi le sectionnement de la RN 85.



b. Risques

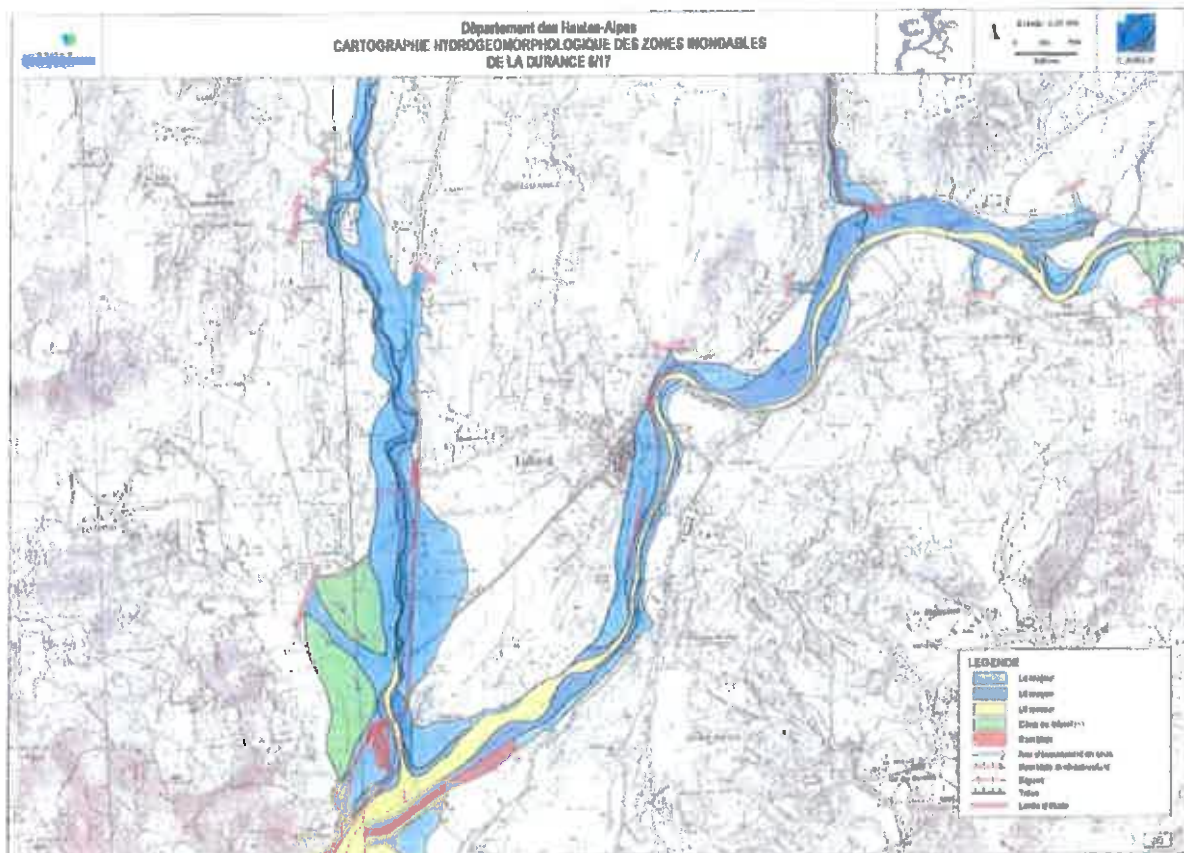
Le cours d'eau du Rousine est identifié dans l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de la région PACA. Publié en 2004, ce document qui a pour vocation d'informer les populations, et en premier lieu les communes en tant que gestionnaire du droit du sol, indique ainsi que le site du projet est exposé au risque d'inondation par débordement du cours d'eau du Rousine.

Néanmoins, il convient de rappeler que l'AZI est un document informatif qui n'a pas de valeur réglementaire en tant que tel.

L'atlas permet aux communes qui, comme Tallard, ne possèdent pas de PPRI, d'intégrer et de prendre en compte l'existence du risque d'inondation identifié sur un secteur donné, dans la gestion des demandes d'autorisation d'urbanisme sur ce même secteur.

En ce sens l'Atlas a principalement valeur informative (porter à connaissance), il est ici important de préciser que le pétitionnaire dans le cadre de son projet, ou la collectivité elle-même, ont la possibilité de faire procéder à leurs frais, à la réalisation d'études techniques ou d'expertises complémentaires permettant d'affiner la connaissance de l'aléa (en l'occurrence l'aléa inondation).

Dès lors que les conclusions de ces études sont présentées et acceptées par les services de l'Etat compétents en la matière, elles feront autorité et serviront de référentiel à la commune dans l'application du droit des sols sur les secteurs concernés.



▲ L'Atlas des Zones Inondables sur la commune de Tallard (source Atlas des Zones Inondables PACA)

Ainsi, suite aux études, notamment hydrauliques, réalisées par le cabinet Assistance Pro-G (ingénieurs de l'environnement basés à Gap), sur la question particulière du risque d'inondation du secteur projet par débordement du Rousine, il a été prouvé que le site en question n'est aucunement menacé par une crue centennale du Rousine.

En effet, l'étude montre que le sommet de la berge, en rive gauche du Rousine, se situe à une cote franchement supérieure à celle de la rive droite du torrent, de sorte qu'une vaste zone d'expansion des crues existe en rive droite (étude jointe au présent dossier).

La berge qui domine le lit majeur de 2,75 à 3,00 m a une pente relativement forte de 36 à 50% (inclinaison de 20 à 27°). En deux points ponctuels, et sur un linéaire maximum de 5 à 10 mètres, la berge est sujette à des phénomènes de ravinement qui restent modérés, mais qui nécessitent toutefois la réalisation de travaux de stabilisation, lesquels travaux demeurent ponctuels et de faible ampleur. La longueur de réalisation des travaux de génie végétal sur la zone 1 est de 80 mètres (étude sur le renforcement des berges en rives droite du Rousine jointe en annexe). Sur ce linéaire, seuls sont à aménager avec des fascines les tronçons de la berge où la végétation arbustive ne s'est pas implantée.

- ▶ Le Rousine depuis la berge du périmètre d'étude (source Atelier 2)



3. Le critère relatif à la qualité architecturale

Le secteur situé aux abords immédiat et en continuité du site projet, est composé d'un groupement de constructions d'importance relative (moins d'une dizaine de constructions). Les constructions implantées à proximité du site du projet sont de faible hauteur allant de R à R+1, et sont majoritairement des constructions récentes, à vocation d'habitation. Les constructions sont essentiellement composées de tuiles et d'enduits de couleur beige-ocre.



▲ Vue des constructions depuis le site de projet (source Atelier 2)



▲ Vue des constructions depuis la RN 85 (source Google)

A proximité immédiate du site du projet, au Nord en remontant vers Gap, nous trouvons tout d'abord la zone de l'Aérodrome de Gap-Tallard, implantée le long de la RN85. L'architecture et le type des bâtiments et constructions présentent sur ce secteur de l'Aérodrome ont été essentiellement déterminés au regard de leur vocation aéronautique. Nous trouvons ainsi principalement des hangars couverts de bardage métalliques, avec toiture un ou deux pans en bac acier.

La hauteur des constructions oscille entre R et R+1. Les couleurs des bardages en façade sont relativement hétérogènes et variées, (couleur bleue, grise, beige-ocre...).





▲ *Vue des hangars de l'aérodrome depuis la RN 85 (source Mairie)*



▲ *Vue de l'ensemble de l'axe de la RN 85 avec la ZAE en premier plan, (source Mairie)*

En continuité et en fronton des installations du secteur de l'Aérodrome, nous trouvons la zone de l'Aéropole aménagée par les communes de Gap et Tallard associées toutes deux au sein d'un SIVU. Cette zone, à vocation essentiellement aéronautique, accueille de nombreuses entreprises connues et reconnues pour leur savoir-faire et leur technicité. Comme pour le secteur de l'aérodrome, les bâtiments et constructions présentent sur la zone de l'Aéropole, sont principalement des hangars couverts de bardage métalliques, avec toiture à un ou deux pans en bac acier, dont la hauteur oscille entre R et R+1. Les couleurs des bardages en façade sont relativement hétérogènes et variées, (couleur bleue, grise, beige-ocre...).

Enfin, en remontant un peu plus encore au Nord en direction de Gap, nous trouvons la nouvelle Zone d'Activités Economiques récemment aménagée par le SIVU de l'Aéropole de Gap-Tallard, de part et d'autre de la RN 85, pour une superficie totale d'environ 7 hectares.

Les travaux d'aménagement de cette zone d'activités intègrent notamment un traitement paysager de qualité, matérialisé par la plantation d'une haie champêtre le long et de part et d'autre de la RN85, essentiellement composée d'essences locales. Le cahier des charges de ces plantations a été défini et imposé par les services de la DDT 05 au SIVU, dans le cadre de l'aménagement de la zone.

Ce cahier des charges de ces plantations sera repris dans le cadre du traitement paysager du projet d'urbanisation du site de la côte Jalla.

Les premières constructions d'ores et déjà achevées ou en cours d'édification, démontrent une réelle volonté d'une architecture qualitative à l'image de la réalisation d'Intermarché. La construction est de faible hauteur couverte de bardage métalliques de couleur foncée et de bardage bois. Le supermarché présente une toiture plate. Un aménagement paysager accompagné de circulations douces permet l'harmonisation de l'urbanisation et sa bonne intégration.



▲ *Vue du supermarché et des aménagements paysagers (source Mairie)*



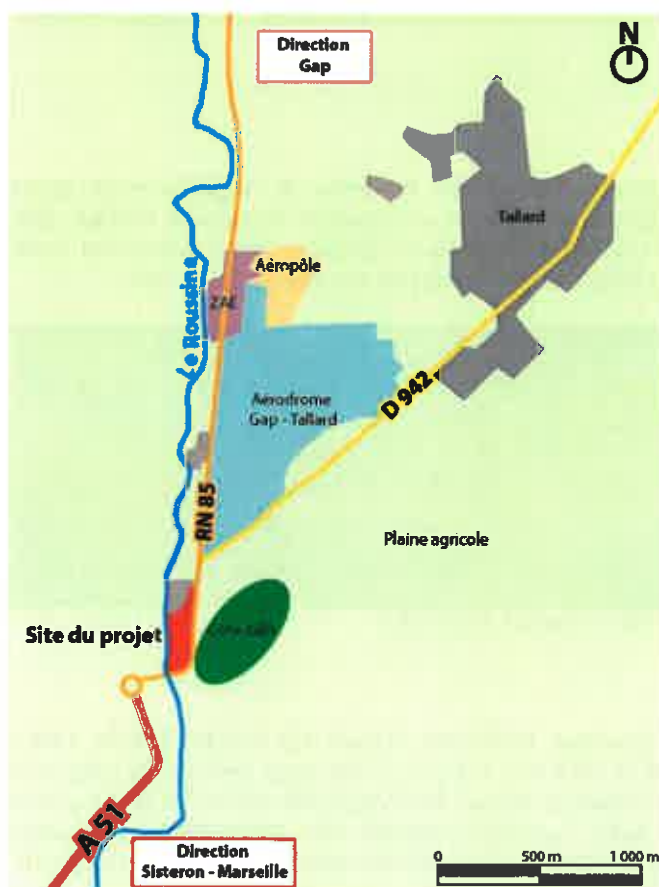
4. Le critère relatif à la Qualité urbanistique

La RN 85 est un vecteur d'installation des zones d'activités le long de son axe qui offre un effet vitrine aux entreprises qui s'y installent. La route nationale est la porte d'entrée principale de l'agglomération gapençaise, elle constitue également l'entrée de ville Sud de la commune.

Le site projet est implanté à proximité de l'aérodrome de Gap-Tallard. La présence de l'aérodrome nécessite une vaste étendue.



▲ Vue aérienne de l'aérodrome Gap-Tallard (source : Vue aérienne de l'aérodrome de Tallard. In Aérodrome de Gap – Tallard, Alpes de Hautes Provence, Région PACA [En ligne], Skydrive Center – Centre de parachutisme – [consulté le 17 juillet 2015]. Disponible sur : <http://www.skydrivecenter.fr/fr/content/22-centre-de-parachutisme-paca>)



La zone d'étude est également marquée par la présence d'éléments naturels structurants.

- Sur la partie Ouest, le site est bordé par le cours d'eau du Rousine qui longe sur quelques kilomètres la RN 85.

- La Côte Jalla structure également le site sur sa partie Est.

Bien que le paysage soit en cours de transformation avec une agriculture en déclin, certains espaces agricoles perdurent.

L'arboriculture, avec la culture de pommes et de poires, et plus généralement les activités agricoles, restent bien présentes à proximité du site d'étude.

▲ Localisation des espaces structurants le territoire communal (source Atelier 2)

5. Le critère relatif à la qualité des Paysages

Perception paysagère de la zone d'étude

La zone d'étude apparaît principalement comme un terrain en friche, sur lequel toute activité, notamment agricole, est révolue. En effet, bien que ce site soit classé en zone agricole dans le PLU, ce secteur est aujourd'hui et depuis plusieurs années, vierge de toutes cultures, les terres étant d'une qualité agronomique moindre.

Le site apparaît également en tant qu'emplacement stratégique sur le plan paysager. En effet il se place directement le long de la RN 85 en entrée Sud de la commune et plus globalement de l'aire Gapençaise car nous sommes à moins de 500m de la fin de l'A51.



▲ Vue ouverte du site d'étude (source Atelier 2)

Perception paysagère lointaine

Le site de la Côte Jalla est implanté en contrebas de la RN 85 entre le Rousine et la route départementale. Actuellement, le terrain est dégagé car couvert uniquement de hautes herbes. Les vues sont alors ouvertes vers la montagne de Céüse et la vallée du Dévoluy. Pour autant les vues directes sont obstruées à l'Est par la ripisylve du Rousine, à l'Ouest par la crête de Côte Jalla.



▲ Vue ouverte vers les montagnes depuis le site d'étude (source Atelier 2)

Perception paysagère de la RN 85

La route nationale est également un élément paysager important présent sur le site d'étude. Cette infrastructure linéaire traverse la plaine de Tallard et offre une vue sur un paysage très ouvert avec une nature très présente en paysage rapproché. La présence d'une ripisylve proche de la RN 85 structure le paysage notamment aux abords de la Côte Jalla. La route nationale offre également en paysage lointain une vue sur les montagnes qui apparaissent comme des repères permanents (vue sur Céüse, sur les massifs du Champsaur et du Dévoluy). Des champs cultivés bordent également la RN 85.

4) Projet et règlement au regard des 5 critères de l'amendement Dupont

1. Principes retenus en considération du critère relatif aux Nuisances

Au titre de la prise en compte des nuisances sonores générées essentiellement par l'intensité du trafic routier sur la RN85 ;

- le règlement d'urbanisme de la nouvelle zone AUI, tel que proposé dans le cadre de la procédure de révision allégée n°1, impose une implantation des constructions en retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de la RN 85,

- l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°1, (OAP) impose la plantation d'un écran paysager le long de la RN 85, et en retrait de 7 mètres par rapport à l'alignement actuel de la RN85. Cet écran paysager qui sera composé d'arbres de hautes tiges et de buissons, participera directement à l'atténuation de nuisances sonores générées par la RN 85 (affaiblissement acoustique).

NB : Cet écran paysager sera conforme au cahier des charges des plantations imposé par les services de l'Etat (DDT 05) dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités économiques du SIVU de l'Aérodrome de Gap-Tallard, située en amont du projet (cahier des charges joint en annexe du dossier) assurant ainsi une unité et une continuité paysagère le long de la RN 85.

Il devra être maintenu à faible hauteur afin de ne pas générer de zones d'ombres sur cet axe. Enfin, il contribuera à éviter l'éblouissement des usagers de la RN 85, et participera à la dissimulation et à l'intégration des nouvelles constructions dans le site et les paysages.

- le Règlement d'urbanisme de la nouvelle zone AUI, tel que proposé dans le cadre de la procédure de révision allégée n°1, réserve la vocation de la zone à l'accueil des seules activités tertiaires de logistique à l'exclusion de toute construction à usage d'habitation (y compris les appartements de fonction et/ou de gardiennage)

Le règlement apportera ainsi la garantie qu'aucune construction à usage d'habitation ne sera acceptée sur la zone. L'impact des nuisances sonores induites par la RN 85 en sera donc d'autant réduit notamment en période nocturne.

- l'arrêté préfectoral n° 2014-330-0012 du 26 novembre 2014, en tant qu'il demeure annexé au PLU, apportera la garantie de la prise en compte par le constructeur des niveaux sonores obligatoires de 73 dB(A) en période diurne, et 68 dB(A) en période nocturne. L'isolation acoustique des bâtiments appelés à être édifiés sur la nouvelle zone, est ainsi garantie sur un plan réglementaire.



▲ Plan du projet avec un écran végétal (source Blay & Coulet Architectes)



▲ Insertion du projet dans le site, vue depuis le Sud (source Blay & Coulet Architectes)

2. Principes retenus en considération du critère relatif à la Sécurité

a. Accès

Propos introductif :

Au regard de la situation géographique du site et de la nature même de l'activité de l'entreprise ayant vocation à s'y installer, les enjeux de gestion des accès au site et des flux de circulation sur la RN85 sont majeurs.

En ce sens, les services de la DREAL PACA et de la DIERMED ont été largement associés par la commune, à la définition et à la conception du projet. Cette concertation des services a notamment été déterminante sur deux points particuliers :

- la **définition et l'élaboration d'un accès sécurisé au site**, en connexion de la RN 85, au regard de la configuration des aménagements de desserte routière tels qu'existants au jour de la conception du projet,
- la **compatibilité du projet avec les différents scénarios d'aménagement routier** de la portion de la RN85 située entre la sortie de l'A51 et le carrefour RN85 – RD 942, étudiés au jour du projet, par les services de l'Etat (élargissement de la RN85 en vue de sa mise en 3 voies, et/ou création d'un nouveau giratoire au droit du carrefour RN85 – RD942.

- **La mise en place d'une desserte sécurisée**

La zone du projet sera desservie depuis la RN 85, au moyen d'une entrée/sortie unique qui sera indépendante et totalement dissociée afin de garantir la sécurité.

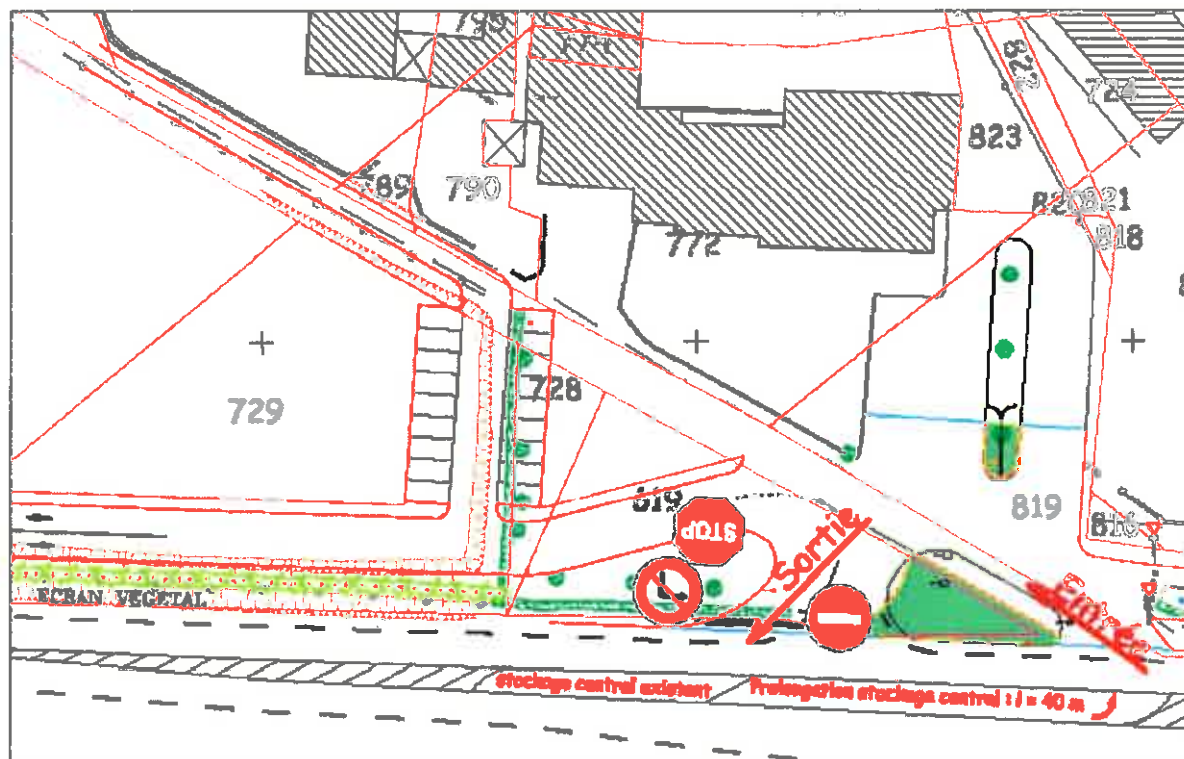
Principes retenus :

- La création d'une entrée et d'une sortie totalement dissociées, qui permet un accès direct aux véhicules arrivant du Nord ou de la RD 942.
- Pour les véhicules en provenance du Sud (depuis la sortie de l'A51), la gestion et la sécurisation des flux d'accès sont assurées au moyen d'une zone de stockage centrale existante, positionnée sur la RN 85. La capacité de cette zone de stockage du « tourne à gauche » sera augmentée, sa longueur sera portée à 95 mètres.

Cette zone de stockage centrale ainsi redimensionnée selon avis du gestionnaire de la voie sera à même de garantir, en toute sécurité, le stockage de plusieurs véhicules de type semi-remorque (voir zoom ci-dessous).

Nous rappelons ici que s'agissant d'une plateforme destinée à accueillir principalement le personnel administratif, ainsi que les flux de transit logistique, le flux de type semi-remorque sera relativement limité (réf. courrier VEOLIA joint en annexe).

- Une interdiction de tourner à gauche au niveau de la sortie du site projet, envoyant le flux sortant sur le rond-point d'entrée de l'autoroute A51, se situant en aval du site.



▲ Zoom du projet de raccordement à la RN 85 (source Blay & Coulet Architectes)

• Compatibilité avec les différents scénarios d'aménagement routiers étudiés par l'Etat

Le projet a pris en compte les différents scénarii étudiés à ce jour par les services de l'Etat en vue de l'élargissement de la portion de la RN 85 entre la sortie de l'A 51 et le carrefour RN 85/RD 942, et/ou l'aménagement d'un giratoire au droit dudit carrefour. Le moment venu, le projet ainsi défini sera totalement compatible avec les aménagements qui auront été retenus et réalisés, sur la portion de la RN85 concernée.

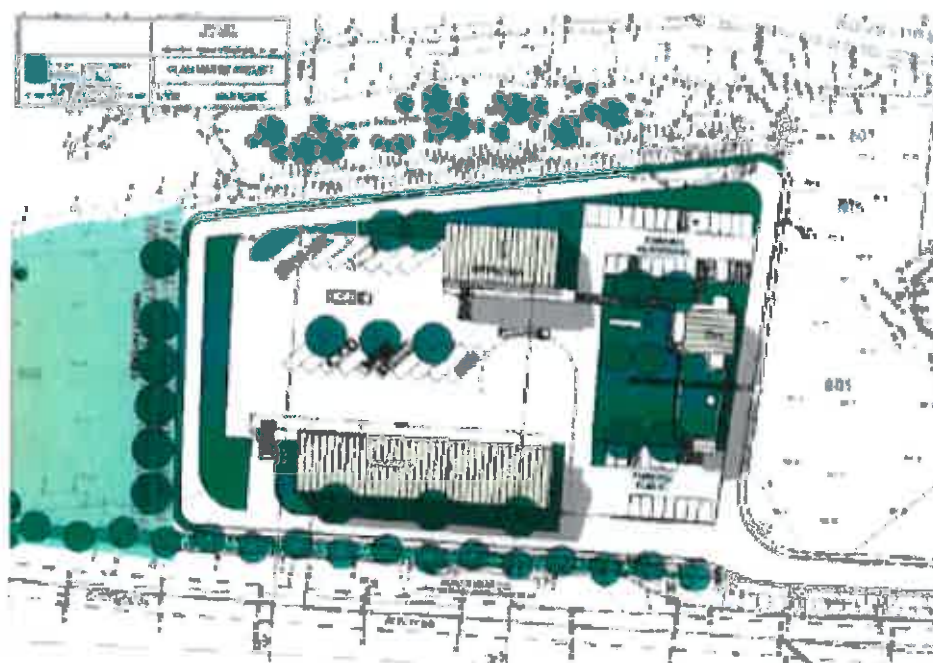
Principes retenus :

Concernant un élargissement de la RN85 depuis la sortie de l'A51 jusqu'au carrefour RN85 – RD942 :

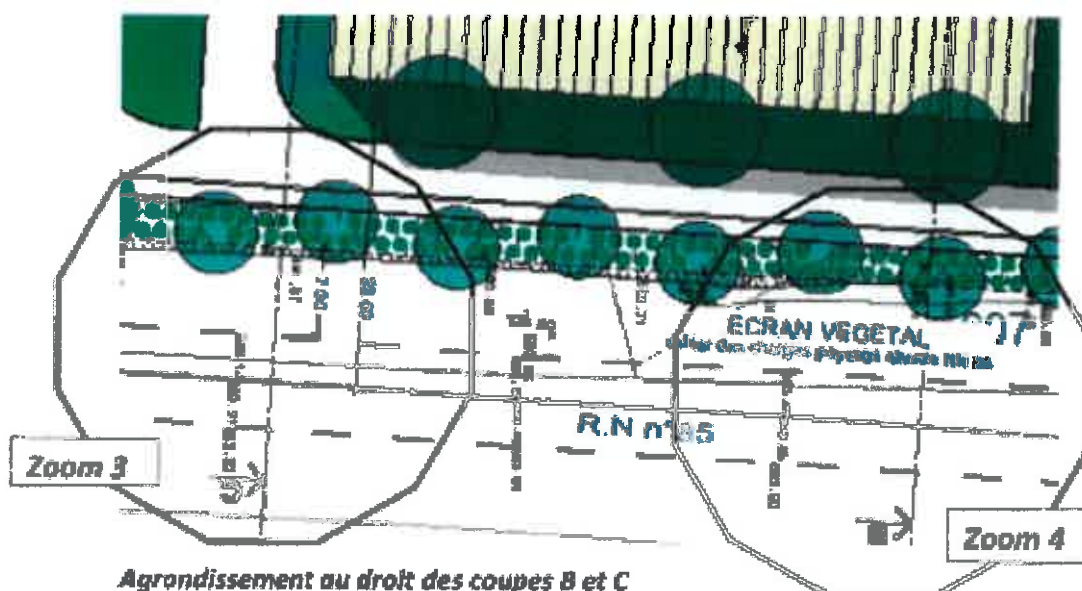
- un recul de 7 mètres par rapport à l'alignement de la RN85 est imposé, pour permettre l'implantation et l'aménagement paysager sur un merlon de terre.

Ce recul, conforme à la préconisation du gestionnaire de la voie, apporte ainsi la garantie que ces aménagements paysagers (imposés dans l'OAP n°1) ne seront pas quoi qu'il arrive remis en question en cas d'élargissement de la voie.

La création de l'écran paysager le long de la RN 85 et en retrait de 7 mètre par rapport à son alignement, au-delà de sa fonction d'intégration paysagère des futures constructions, contribuera à éviter l'éblouissement des usagers de la RN85.



Plan Général

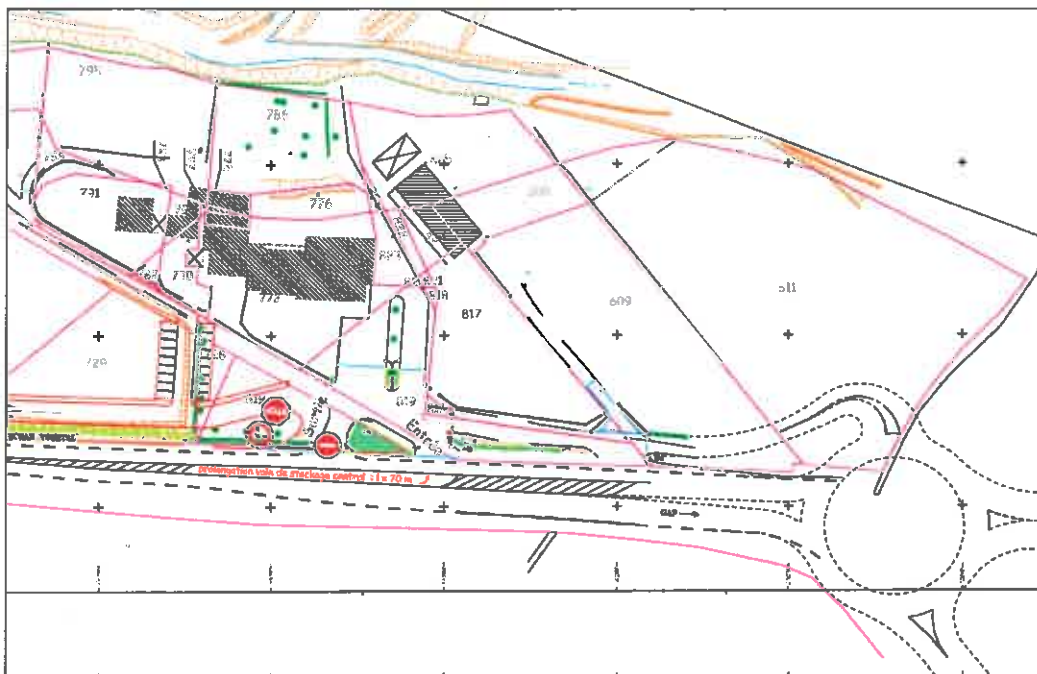


Agrandissement au droit des coupes B et C

Concernant la compatibilité du projet avec la création d'un éventuel rond-point au droit du carrefour RN85 – RD942 :

- Dès lors que le carrefour giratoire sera réalisé ; le projet devra obligatoirement se raccorder et se connecter sur ce nouveau giratoire.

Le schéma ci-après démontre que le moment venu, et dès lors que le nouveau carrefour giratoire serait effectivement réalisé par l'Etat, le projet pourra se connecter à ce nouvel aménagement.



▲ Plan du projet de raccordement à la RN 85 avec raccordement au projet de giratoire (source Blay & Coulet Architectes)

Les dessertes internes au projet s'organisent autour d'une voirie en sens unique sous forme d'une piste extérieure aux bâtiments et installations du site. Cette circulation propre et séparée des parkings et des circulations internes permet de garantir la sécurité des manœuvres des poids-lourds et la sécurité des personnes travaillant sur le site ; elle permet également de préserver la sécurité des usagers de la RN 85 en évitant qu'ils ne soient perturbés ou éblouis par les feux des véhicules circulant sur cette voirie interne.

b. Principes retenus en considération du critère relatif aux Risques

Comme exposé précédemment, l'Atlas des Zones Inondables (AZI), identifiait initialement sur le site côte Jalla, objet de la présente étude, un risque inondation.

Les études complémentaires réalisées par le cabinet d'étude Assistance Pro-G en février 2015 ont finalement permis de prouver que le site en question n'est aucunement menacé par une crue centennale du Rousine ; le sommet de la berge, en rive gauche du Rousine, se situant à une cote franchement supérieure à celle de la rive droite du torrent, de sorte qu'une vaste zone d'expansion des crues existe en rive droite (*étude jointe au présent dossier*).

Néanmoins, la berge qui domine le lit majeur de 2,75 à 3,00 m a une pente relativement forte de 36 à 50% (inclinaison de 20 à 27°). En deux points ponctuels, et sur un linéaire maximum de 5 à 10 mètres, la berge est ainsi sujette à des phénomènes de ravinement qui restent modérés, mais qui nécessitent toutefois la réalisation de travaux de stabilisation, lesquels travaux demeurent ponctuels et de faible ampleur.

L'approche des risques sur le site du projet, se fera donc essentiellement sous l'angle de l'objectif de stabilisation des berges du Rousine, et de leur préservation contre le risque de ravinement.

Une étude complémentaire, spécifique à la problématique des ravinements modérés dus aux pentes relativement fortes a ainsi été réalisée par le bureau d'études Pro-G en février 2015. Cette étude, acceptée par les services de l'Etat, conclut à la nécessité de réaliser divers travaux de génie végétal permettant de stabiliser définitivement les portions de berges du Rousine soumise et exposées aux risques de ravinement et d'érosion. La longueur de réalisation des travaux de génie végétal sur la zone 1 est de 80 mètres (*étude sur le renforcement des berges du Rousine jointe en annexe*). Sur ce linéaire, seuls sont à aménager avec des fascines les tronçons de la berge où la végétation arbustive ne s'est pas implantée.

La réalisation de ces travaux est inscrite dans l'AOP n°1 ; dans le cadre de l'ouverture du secteur à l'urbanisation, leur réalisation est un préalable obligatoire.

Principe retenu :

- des travaux de génie végétal doivent être réalisés conformément au cahier des charges et aux conclusions de l'étude spécifique réalisée en février 2015 par le cabinet Pro-G, en sécurisation et en protection des berges du Rousine contre le risque de ravinement et d'érosion.

3. Principes retenus en considération du critère relatif à la Qualité architecturale

Le règlement d'urbanisme de la nouvelle zone AUI autorise exclusivement l'accueil d'activités tertiaires de logistiques.

Les grandes lignes du parti architectural retenu pour les constructions appelées à être édifiées sur cette zone, sont déterminées par considération de la nature des activités qui ont vocation à s'implanter sur la zone, et par la prise en compte de la qualité intrinsèque du site lui-même.

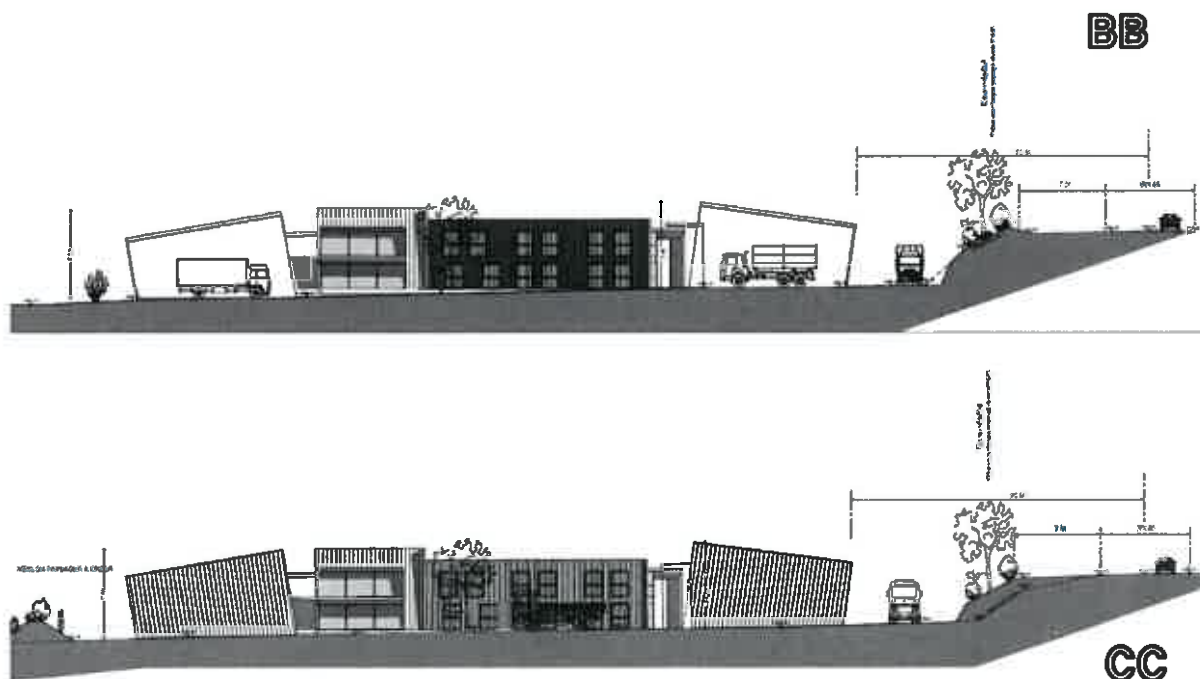
La hauteur maximale des constructions est définie par l'échelle des éléments qui composent et structurent le site (relief proche et lointain, bâti existant, vues et paysages sur le massif de Céüse...).

Principes retenus :

- L'architecture des bâtiments et constructions devra ainsi être à la fois sobre et contemporaine.
- La hauteur maximale des constructions devra respecter le plan d'épannelage intégré dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation afin de garantir la bonne intégration des gabarits dans le grand paysage.
- Les toitures des constructions seront à un seul pan ou en toiture-terrasse obligatoirement végétalisées. Les toitures à deux pans sont proscrites.
- Les matériaux de couvertures, les menuiseries ainsi que les bardages doivent être de tonalité neutre comme définis dans l'article 12 de la zone AUI.

Le PLU mentionne les aspects réglementaires relatifs à la qualité architecturale. Il mentionne notamment les règles à respecter en matière de hauteur maximum des constructions et des aspects extérieurs (caractère et expression des façades, bardages, toitures, clôtures, énergies renouvelables...).

La brochure « construire en gapençais » peut également être consultée.



▲ Coupe montrant l'aspect architectural du projet (source Blay & Coulet Architectes)



▲ Insertion du projet dans le site, vue depuis le Nord (source Blay & Coulet Architectes)

4. Principes retenus en considération du critère relatif à la Qualité urbanistique

Le parti d'aménagement retenu consiste à implanter les constructions parallèlement ou perpendiculairement à la RN 85. La disposition des constructions formera un îlot tourné vers l'intérieur mais ouvert vers le Sud.

Les constructions seront implantées sur la partie Nord du périmètre de projet, au plus proche des constructions déjà existantes. Cette implantation permettra de renforcer le groupe de constructions et évitera la création d'une nouvelle implantation ponctuelle. Cela permet également de respecter l'esprit des dispositions de la Loi Montagne qui préconise une urbanisation en continuité des bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.

Le classement de la zone en AUI au PLU (ancienne classée App) prévoit que le site d'étude corresponde à un secteur à caractère naturel destiné à être ouvert à l'urbanisation, à destination principale d'activités tertiaires de logistique.

Le site de la Côte Jalla fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Cette OAP de 29 699 m² vise à garantir les points majeurs du projet et sa bonne intégration dans le site.

Afin de garantir un aménagement global et cohérent du secteur, l'OAP intègre :

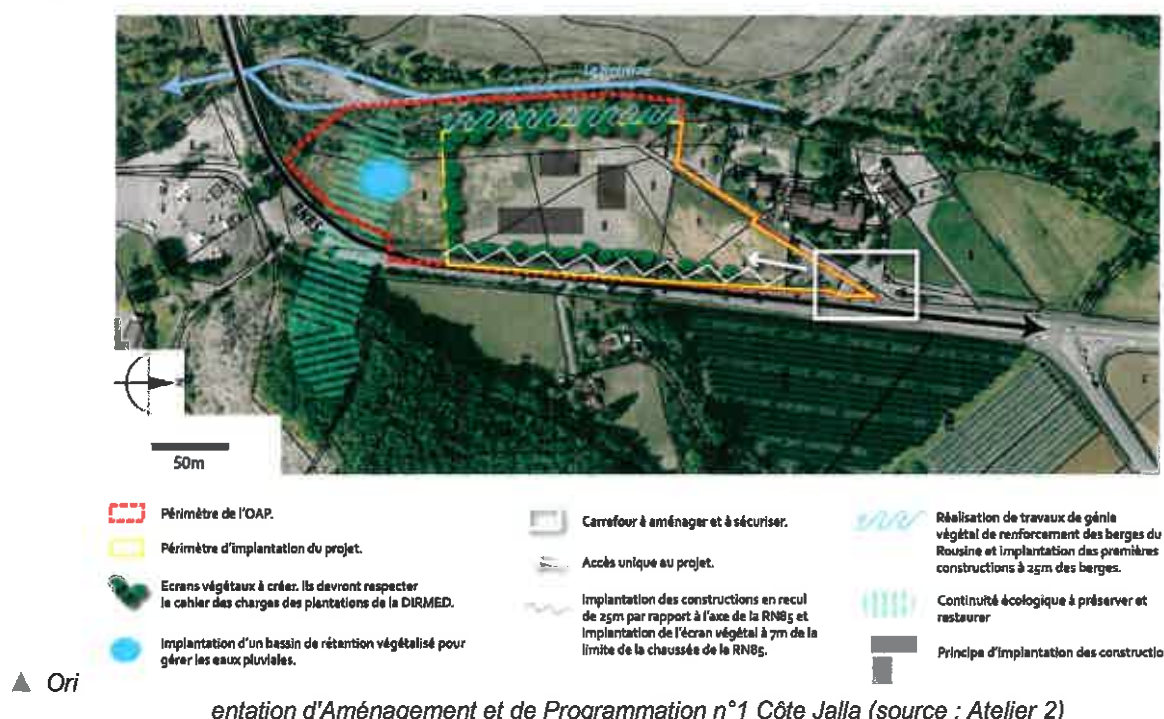
- le carrefour d'accès au projet,
- le périmètre d'implantation du projet,
- les abords du Rousine pour lequel des aménagements de berges doivent être effectués,
- le secteur non urbanisé, au sud, qui sera aménagé dans une logique à la fois de gestion des eaux pluviales et de maintien et de renforcement de la continuité écologique sur le site.

5. Principes retenus en considération du critère relatif à la qualité paysagère.

Les aménagements paysagers, imposés dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation et formalisés dans le futur règlement d'urbanisme de la zone, doivent permettre de préserver les vues sur le paysage en favorisant l'insertion des bâtiments dans l'environnement, et de maintenir l'aspect naturel du site.

L'OAP décline notamment un schéma d'épannelage qui garantit la préservation des vues sur les montagnes de Céüse, du Dévoluy et du Champsaur.

Le règlement du PLU limitera la hauteur des constructions à 8m. La différence altimétrique entre le RN 85 et le site du projet allant de 3 mètres à 5 mètres, l'impact visuel de l'implantation des bâtiments sera fortement atténué et leur insertion derrière le talus végétal sera favorisée.



Principes retenus :

1 - Réalisation et plantation d'un écran végétal le long de la RN 85, planté sur un merlon de terre positionné en retrait de 7m par rapport à l'alignement de la voirie existante,
Cet écran paysager sera constitué essentiellement d'arbustes et ponctuellement d'arbres de hautes tiges et sera conforme au cahier des charges des plantations imposé par les services de la DDT05 dans le cadre de l'aménagement de la ZAE de l'Aéropole de Gap-Tallard, en amont du site, de part et d'autre de la RN 85.

Cet écran paysager sera maintenu à une faible hauteur afin, à la fois à préserver les vues sur le massif de Céüse, la vallée du Dévoluy et du Champsaur, et de ne pas générer de zones d'ombres sur la RN85.

Le cahier des charges des plantations est joint en annexe du dossier.

2 - Plantation d'un écran végétal en limite Sud du projet pour masquer la vue sur les bâtiments et les camions depuis la courbe de la RN 85, en sortie de l'A51. Il sera lui aussi composé d'arbustes et d'arbres de haute tige.

3 - réalisation de travaux de génie végétal en bordure du Rousine en conformité avec les prescriptions de l'étude de renforcement des berges réalisée par le cabinet Pro-G. *(étude jointe au présent dossier).*

4 - Aménagement, en extrémité sud du site, d'un bassin de rétention largement dimensionné permettant d'assurer la gestion des eaux pluviales. Ce dernier devra avoir un aspect naturel et des berges végétalisées pour favoriser son intégration paysagère, il aura également une vocation écologique en ce sens qu'il participera au renforcement de la trame verte et bleu identifiée sur le site et ses alentours.

Le substrat utilisé pour l'aménagement de ce bassin devra être naturel, et une végétation hygrophile locale y sera réimplantée.

5 - Le respect d'un plan d'épannelage afin de ne pas porter atteinte aux vues sur le grand paysage et les massifs environnants : Céüse – Dévoluy – Champsaur.

NB : Le périmètre d'implantation du projet concerne seulement une partie du secteur de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation. Seule une partie du périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sera reclassée d'une zone App en zone AUI limitant ainsi l'artificialisation des sols aux besoins stricts du projet.



▲ Insertion du projet dans le site, vue depuis le Sud (source Blay & Coulet Architectes)

ANNEXE 3 : ETUDE DEROGATOIRE A L'INCONSTRUCTIBILITE AUX ABORDS DE LA RN85 – 2023

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
Etude dérogatoire à la loi Barnier – Amendement Dupont au titre du L111-8 du code de l'urbanisme	7
1. Identification et contexte du projet	8
2. Analyse du site.....	12
3. Les outils proposés dans le PLU.....	25
4. Compatibilité du projet 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.....	27

ETUDE DEROGATOIRE A LA LOI BARNIER – AMENDEMENT DUPONT AU TITRE DU L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

La commune de Tallard est traversée par la **N85, classée route à grande circulation** depuis le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 modifié par Décret n°2010-578 du 31 mai 2010. **Elle est donc concernée par la loi Barnier** (loi n° 95.101) du 2 février 1995 **et par l'amendement Dupont** (Articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme).

La loi Barnier est une loi relative au renforcement de la protection de l'environnement et l'amendement Dupont est une mesure qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes, afin d'éviter une multiplication anarchique de bâtiments sans qualité.

L'article L 111-6 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 expresses 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. »

L'article L 111-7 stipule que :

« 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 ;

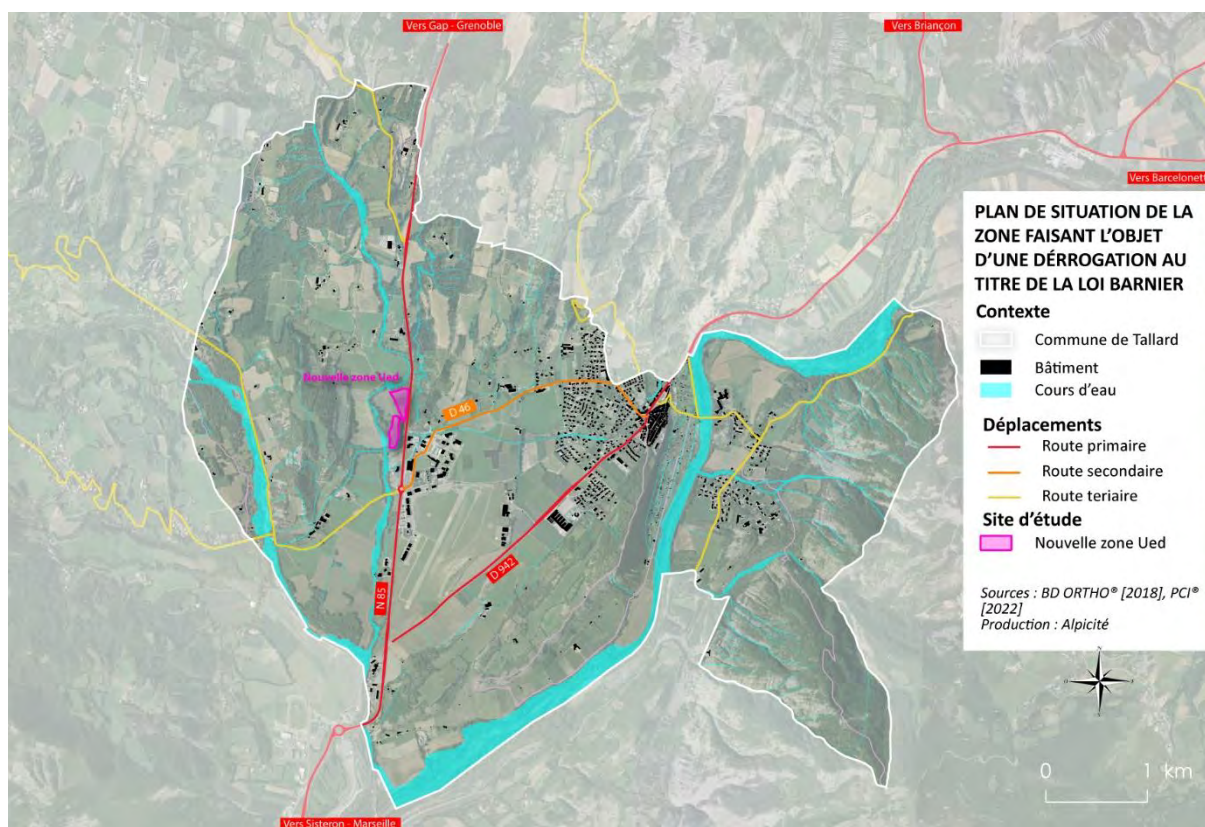
5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées 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. »

L'article L 111-8 stipule que :

*« **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.** »*

Un secteur est ainsi concerné par la loi Barnier : il s'agit du secteur du **Petit Collet** qui sera classé en zone Ued.



Localisation du site d'étude

1. IDENTIFICATION ET CONTEXTE DU PROJET

1.1. LE SITE DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL

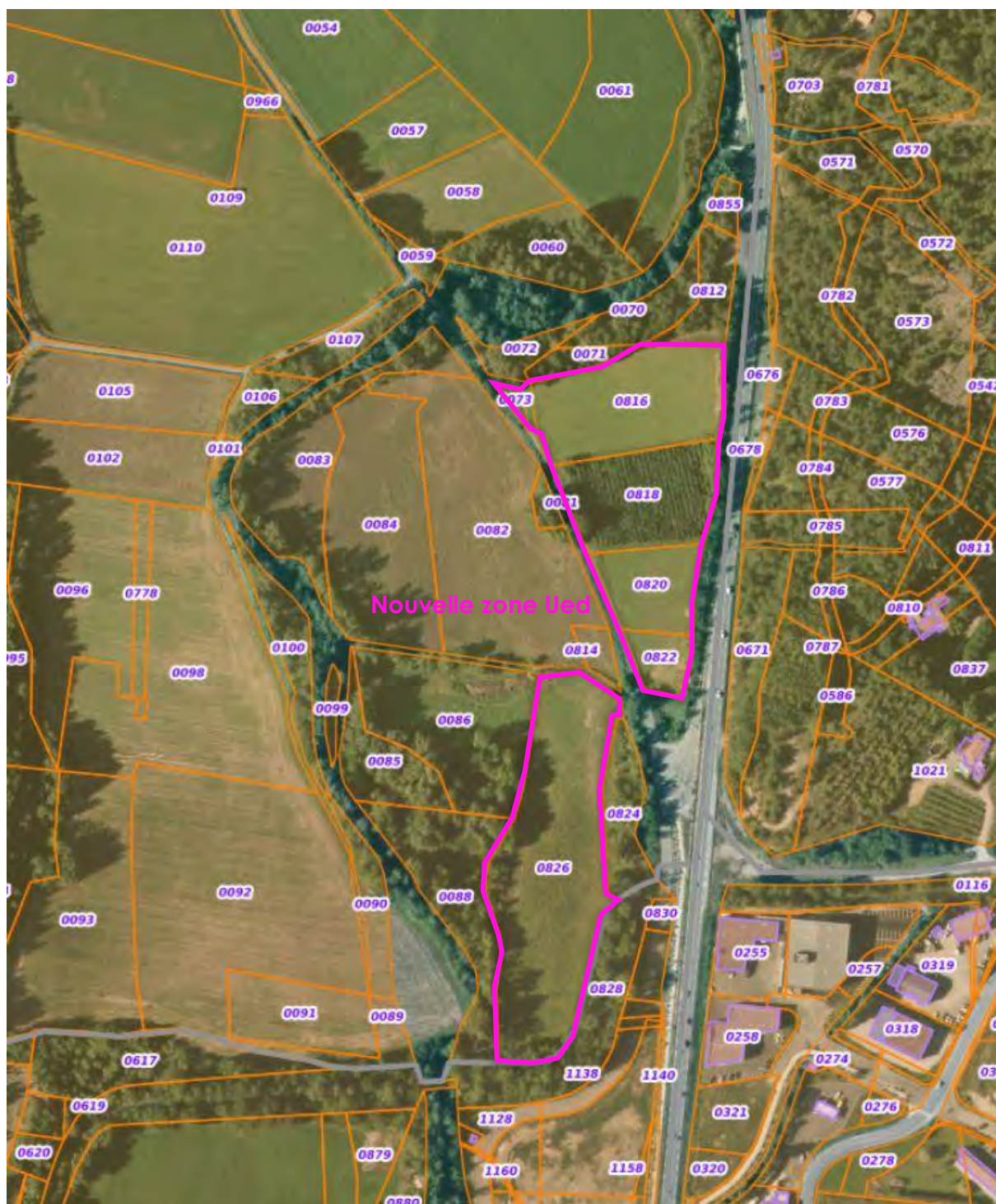
1.1.1 LE SITE

La zone d'étude est localisée au Sud du lieu-dit le Petit Collet et à proximité immédiate de la zone d'activité au nord de l'aérodrome de Tallard.

Elle est située **le long de la route nationale 85** dite route de Napoléon reliant Cannes à Grenoble mais surtout le long de **l'axe principal permettant à la commune d'accéder à son pôle urbain majeur**, Gap.

Le Petit Collet est également **au centre** des limites administratives de la commune.

Il est traversé par la **route des Blaches** qui dessert les terrains agricoles situés au Nord.



Périmètre de la nouvelle zone Ued - Source cadastre et photo aérienne : Géoportail

Le site concerné est aujourd'hui occupé par **des activités agricoles** et se décompose en deux parties distinctes. L'une d'elle est située au Sud-Ouest de la route des Blaches et concerne la parcelle **826** de la section D (1.17 ha). L'autre est située au Nord-Est de la route des Blaches et s'étend sur les parcelles **822, 820, 818, 816, et 73** de la section D (1.51 ha).

Le site est **accessible par le rond-point** permettant actuellement d'accéder à la zone d'activité au Nord de l'aérodrome.



1.1.2 LE PROJET

Le projet de la commune s'inscrit dans la dynamique du SCOT qui alloue à la communauté de communes de Tallard-Barcillonette **un total de 23 ha**. Depuis le 5 juillet 2016, la communauté de communes a alloué **10.82 ha à la commune de Tallard**. Parmi ces surfaces, **certaines ont déjà consommées** et d'autres surfaces identifiées **ne peuvent pas être mobilisées en raison des risques naturels**. C'est notamment le cas des secteurs situés plus au Sud le long de la route nationale 85. En tout, ce sont **4.22 ha** identifiés par le SCOT **qui ne pourront pas être mobilisés**. Pour atteindre ses objectifs en termes d'attractivité économique, et inscrire celui-ci dans une cohérence avec son projet démographique, la commune a choisi **le site du Petit Collet en remplacement des secteurs ne pouvant pas être mobilisés**.

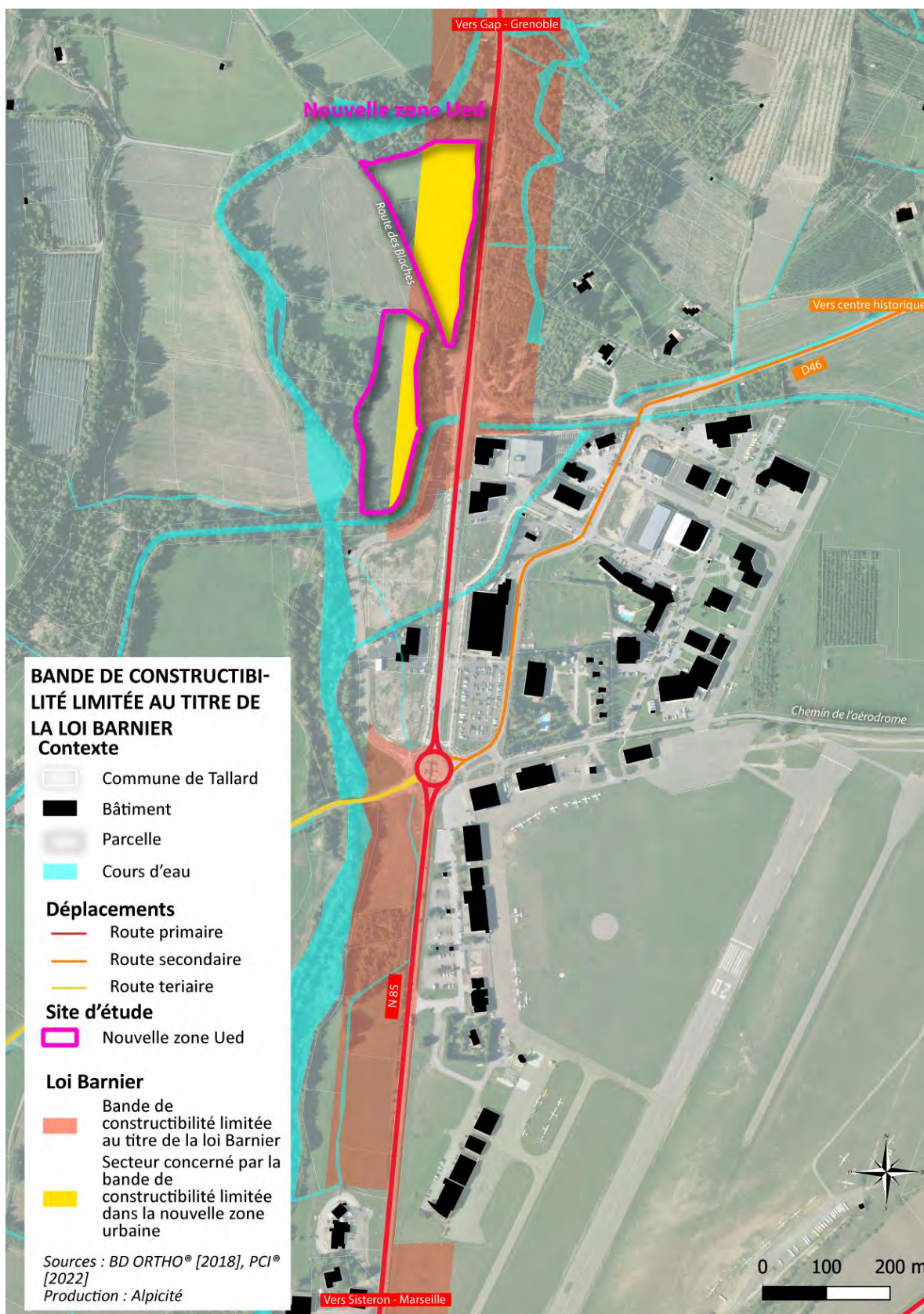
La proximité de deux routes à grande circulation (N85 et A51) fait de la commune de Tallard et plus spécifiquement du secteur de l'aérodrome et du Petit Collet, **des secteurs stratégiques pour le développement de l'économie**.

La future zone pourra notamment **accueillir la société de BTP « Abrachy »** aujourd'hui située sur le secteur de la Garenne. Le déplacement des locaux de cette entreprise située à proximité du centre-bourg de Tallard doit ainsi permettre **une meilleure cohérence urbanistique et paysagère** du secteur de la Garenne et **la création de nouveaux logements** dans cette dent-creuse.

1.1.3 LA BANDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE

La future zone d'activité économique est touchée par une bande de constructibilité limitée de 75 m à l'Ouest de la route nationale 85.

La partie Nord du site est touchée par cette bande **sur une surface d'environ 1.14 ha** et la partie Sud est touchée sur une surface d'environ **0.39 ha**.



Bande de constructibilité limitée

La présente étude vise à démontrer la **prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages** dans le projet de création de la zone constructible à vocation économique, afin de permettre une réduction de cette bande de constructibilité limitée.

2. ANALYSE DU SITE

2.1. ANALYSE DES NUISANCES

2.1.1 LES NUISANCES SONORES

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres des Hautes-Alpes identifie les voies qui génèrent des nuisances sonores et les classe en 5 catégories selon l'amplitude des secteurs affectés par le bruit.

Catégorie	Secteur affecté par le bruit de part et d'autre	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	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

Classement sonore des voiries - Source : Préfecture des Hautes-Alpes

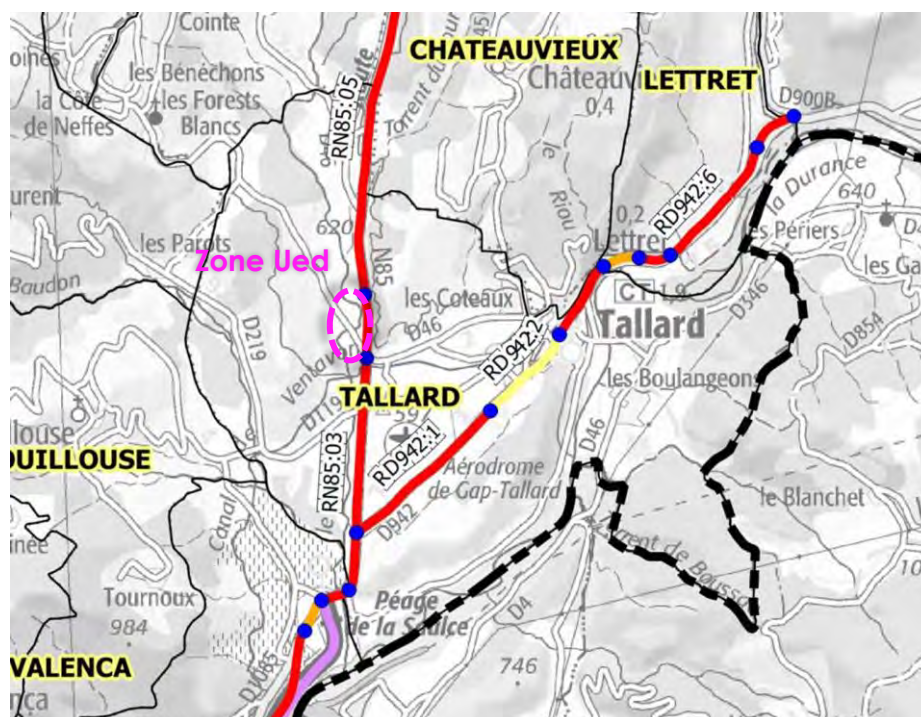
ANNEXE 5 :

Tronçons des voies
Hautes Alpes
RN85 - A51 - RD942

Catégorie de classement :

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Communes
Département



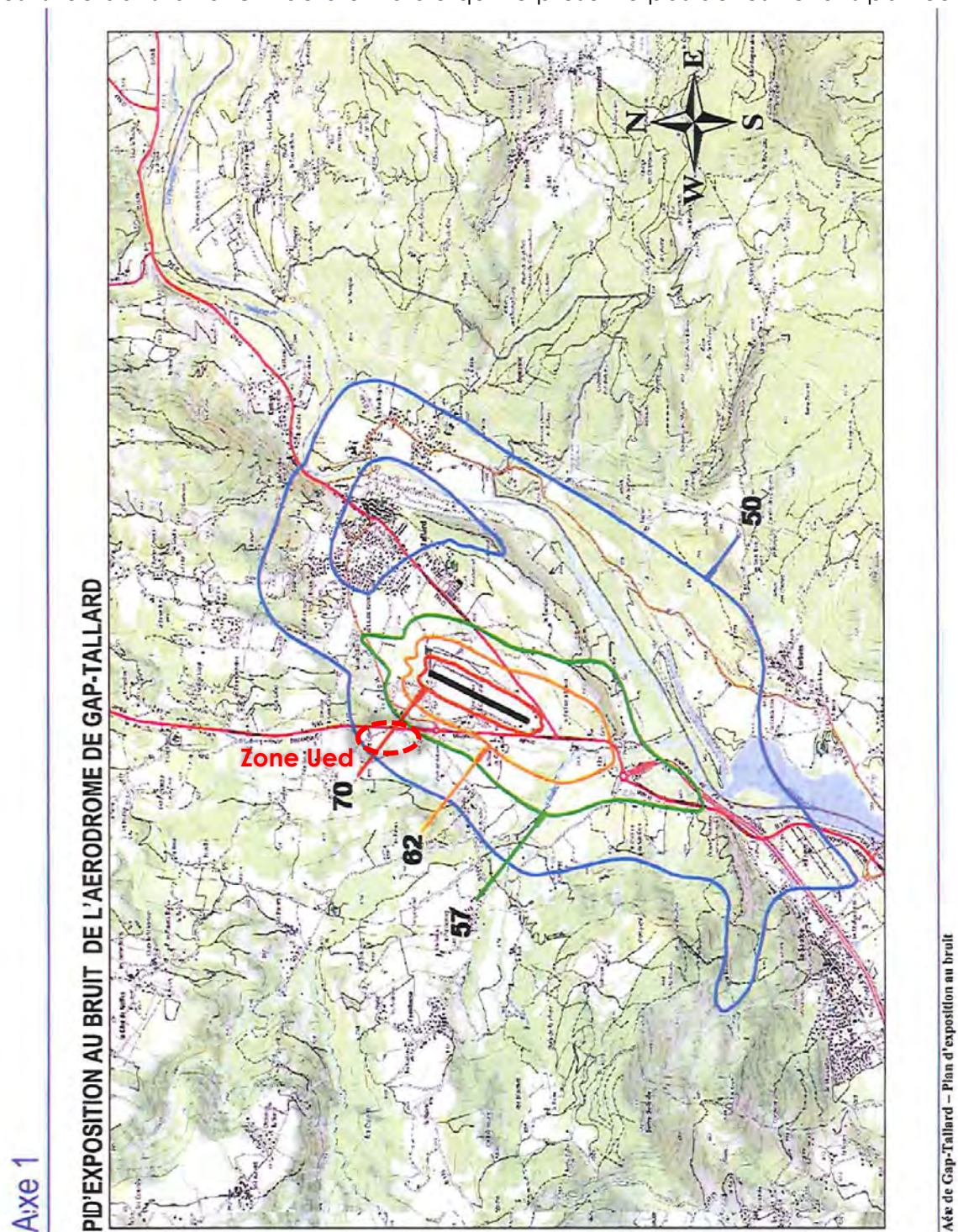
Catégorie de classement des voies (nuisances sonores) - Source : Préfecture des Hautes-Alpes

Sur le tronçon concerné par cette étude, la route est classée **en catégorie 3**. Ainsi, le site est impacté par les nuisances sur une bande de **100 m autour de la route nationale**.

Une bonne partie du site est ainsi touchée par les nuisances sonores provoquées par la route.

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, apparaissent sur le tableau ci-avant et sont précisés dans **l'arrêté préfectoral n°2014-330-0012**.

Le site est aussi concerné par **un plan d'exposition aux bruits** depuis 2017. Le secteur est situé dans la **zone D** de bruit faible qui ne présente pas de restrictions particulières.



Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Gap-Tallard

2.1.2 LA QUALITE DE L'AIR

Aucune étude sur la pollution de l'air n'a été réalisée précisément sur la route nationale 85. De manière générale, **la qualité de l'air reste bonne à Tallard** selon les données 2017.

Si les émissions de particules fines, de dioxyde de soufre, de monoxyde de carbone et de composés organiques non volatiles trouvent principalement leur origine dans d'autres secteurs que les transports routiers, les gaz à effet de serre, le dioxyde de carbone et les oxydes d'azote sont principalement dus aux transports routiers. **La proximité de la route nationale 85 augmente probablement la quantité de polluants dans l'air.**

Par ailleurs, la commune de Tallard est aussi concernée par les pollutions liées à l'aérodrome. Celui-ci impacte notamment les émissions de dioxyde de soufre qui proviennent en majorité des « autres transports » mais il participe également de manière non-négligeable aux émissions des autres polluants. Le site étant à proximité de l'aérodrome, **la quantité de polluants dans l'air est probablement plus importante qu'ailleurs.**

2.2. ANALYSE DE LA SECURITE

2.2.1 ACCES ROUTIER AU SITE

La RN 85 est une route à grande circulation en direction de Gap puis de Grenoble. Il s'agit ainsi d'une voie **très structurante** pour le territoire de l'aire Gapençaise et le trafic y est important.



Route nationale 85 - Source : Google Street View

Dans la commune de Tallard, 2 intersections principales sont à noter sur la route nationale 85. La première se situe à l'intersection avec la route départementale 942

en direction du centre historique puis de Briançon et Barcelonnette. **La deuxième se situe à l'intersection avec la route départementale 46.** Cette dernière est traitée par **un rond-point**. Elle permet notamment d'accéder à la zone d'activité située au Nord de l'aérodrome mais il s'agit également **d'un accès secondaire vers le centre historique.**



Rond-point d'accès à la zone - Source : Google Street View

Cette dernière intersection permet aussi d'accéder à l'actuelle **zone d'activité du Rousine** située à l'Ouest de la route nationale 85. Ce rond-point donnera également accès **à la future zone Ued** qui fait l'objet de cette dérogation. **Aucun aménagement supplémentaire n'est à prévoir sur le rond-point.** Le projet, ne comprenant que 8 lots, **il n'a pas vocation à augmenter significativement les trafics**, ni au niveau du rond-point, ni sur la route nationale.

La route des Blaches est ensuite à **double-sens de circulation** dans la zone d'activité. Elle est ainsi **correctement dimensionnée pour le passage de camions.**



Route des Blaches - Source : Google Street View

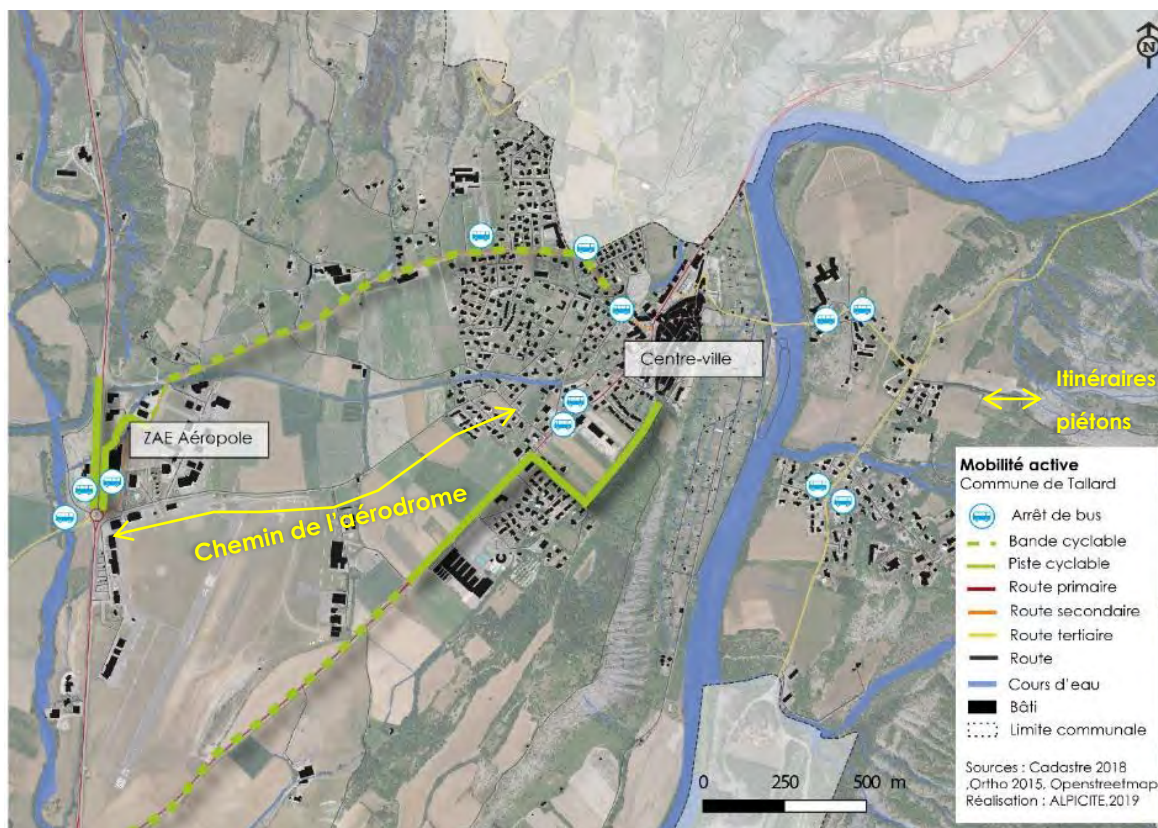
La dernière portion de la route des Blaches permettant d'accéder à la nouvelle zone Ued est **peu large** (4-5 m) mais cette voie est **très peu fréquentée**. Les quelques entreprises qui pourront s'installer dans la zone après son ouverture à l'urbanisation **ne seront pas à l'origine d'une augmentation significative de la fréquentation**. Un élargissement pourra cependant être réalisé si nécessaire.



Route des Blaches à proximité du site d'étude - Source : Alpicité

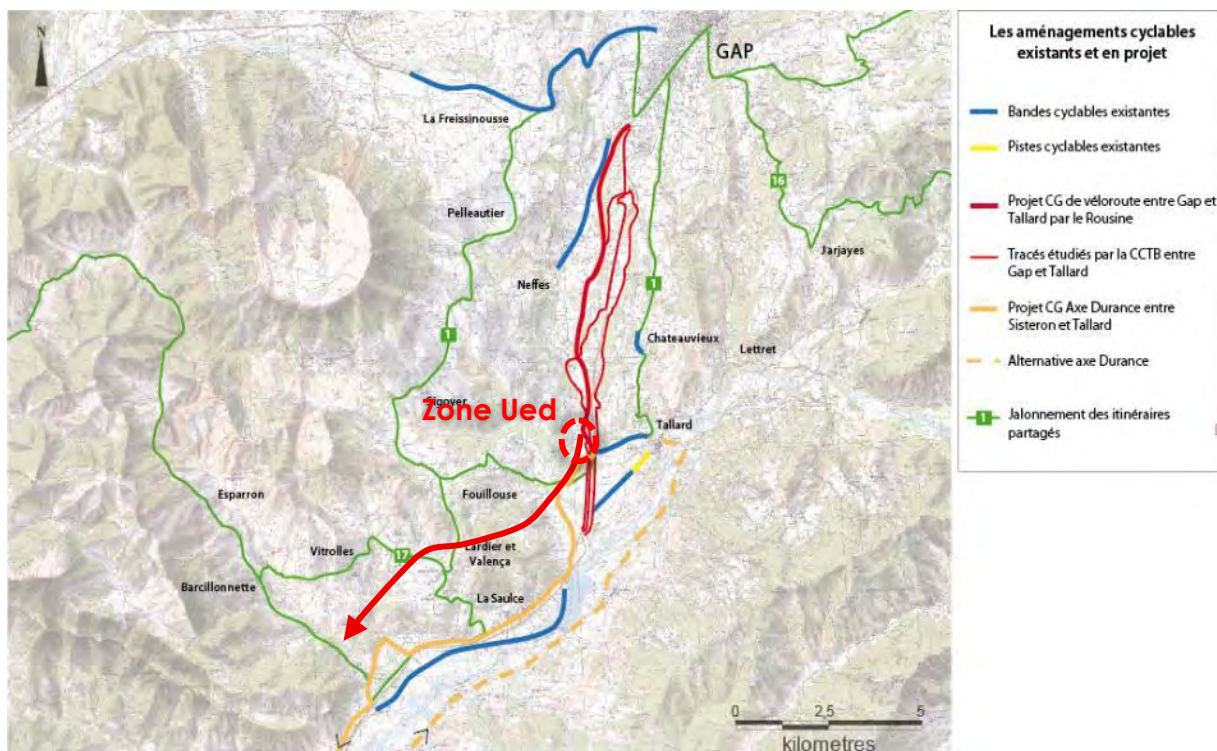
2.2.2 ACCES AU SITE A PIED ET A VELO

Le rond-point est aussi **traversé par des itinéraires piétons et cyclables**. Le **chemin de l'aérodrome** permet par exemple d'accéder au centre-historique à pied. Des bandes cyclables existent également le long de la route départementale 46. **Une piste cyclable bidirectionnelle** a aussi été créée à l'Est de la route nationale 85. Ainsi, **le rond-point est entouré de trottoirs et intègre des passages pour piétons** à chaque débouché de voirie.



Les mobilités douces de la commune de Tallard

Après le rond-point, la route des Blaches présente dans un premier temps **un trottoir de chaque côté avant de n'en avoir plus qu'un**. La dernière partie de la voie, peu empruntée **ne présente plus de trottoir** mais celui-ci pourra être prolongé dans le cadre de l'extension de la zone d'activités.



Aménagements cyclables et en projet au sein de la CCTB (source : cyclade, 2011)

Aussi, le site est concerné par **un projet de liaison cyclable reliant Tallard à Gap**. Un premier tronçon de la piste cyclable a déjà été créé le long de la route nationale à l'Est.

2.2.3 ACCES AU SITE EN BUS

Un arrêt de bus existe également à proximité du rond-point. Celui-ci est **correctement dimensionné** de manière à ne pas gêner la circulation sur la route nationale. Les **traversées piétonnes se font au niveau du rond-point et sont correctement sécurisées.**



Arrêt de bus à proximité du rond-point - Source : Google Street View

2.2.4 UNE ROUTE NATIONALE ISOLEE DE LA NOUVELLE ZONE UED

La route nationale n'entretient aucune relation directe avec le site de projet. Celle-ci est en effet **largement surélevée** sur la portion concernée. **Aucun piéton ne peut donc se retrouver sur la route nationale à cause du talus et de la haie vive** qui les empêche de s'y rendre.



Route nationale à proximité du site - Source : Google Street View

Au Nord de la zone d'activités du Rousine, on observe cependant un élargissement de la voirie. Celui-ci est issu d'une ancienne voie de décélération et **donne donc directement sur la route nationale. Les glissières de sécurité ont déjà été repositionnées** pour éviter que certains usagers (piétons, cyclistes, ou automobilistes) ne puissent déboucher sur la voie alors que les véhicules de la route nationale roulent à 90 km/h.



Elargissement de la voirie au niveau de l'ancienne voie de décélération - Source : Alpicité

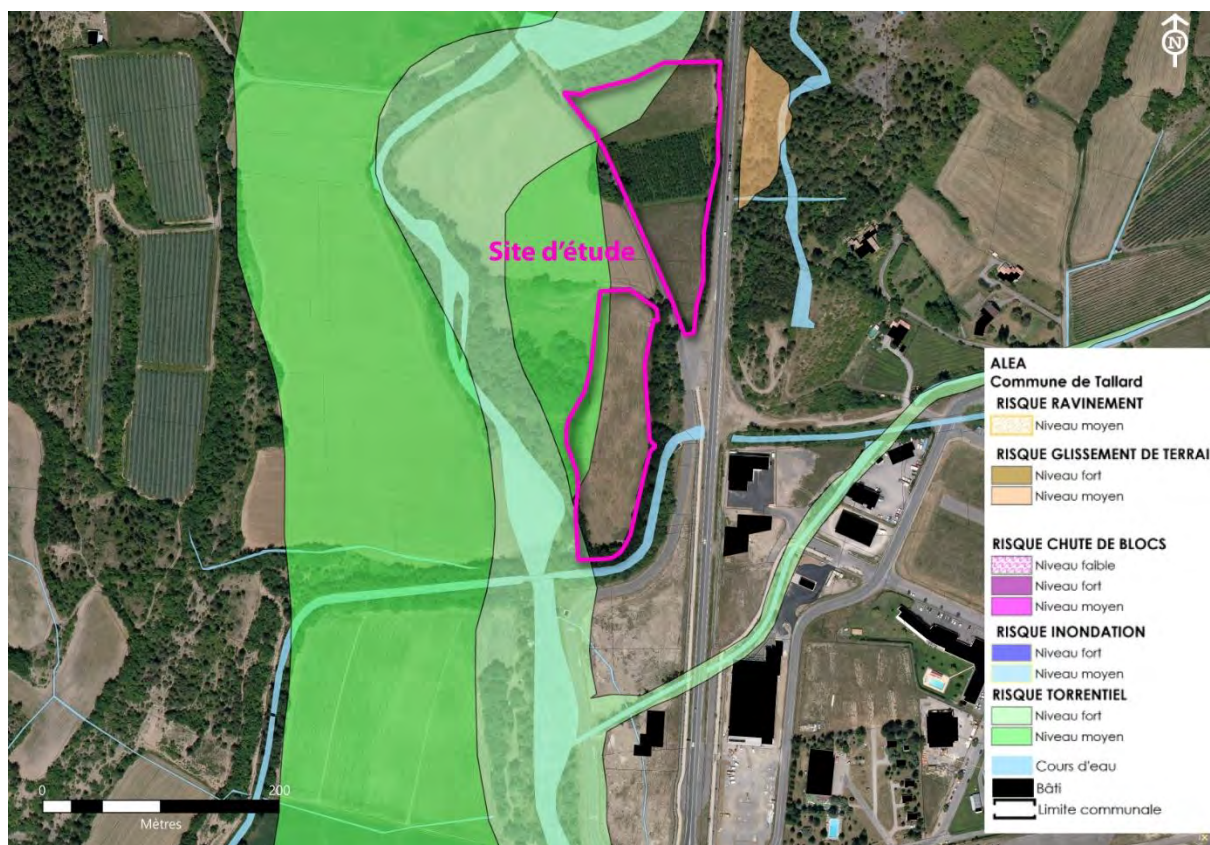
Aucun aménagement supplémentaire n'est ainsi à prévoir pour sécuriser la route nationale.

2.2.5 LES SOURCES D'INSECURITE INDEPENDANTES DE LA ROUTE NATIONALE

Le site d'étude est touché par la SUP **T5** (servitude aéronautique de dégagement), **PT1** (protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques) et une partie du site Sud est frappé par la servitude **I3** (relative au transport de gaz naturel).



20



Carte des aléas sur la nouvelle zone Ued

Le site étudié est aussi en partie impacté par **un aléas de crue torrentiel**. La partie Sud-Ouest est touchée par **un aléa de niveau moyen** et la partie Nord-Est est touchée par **un aléa de niveau fort**.

Ces aléas seront pris en compte dans l'aménagement de la zone.

2.3. ANALYSE PAYSAGERE

2.3.1 LE CARACTERE ACTUEL DU SITE :

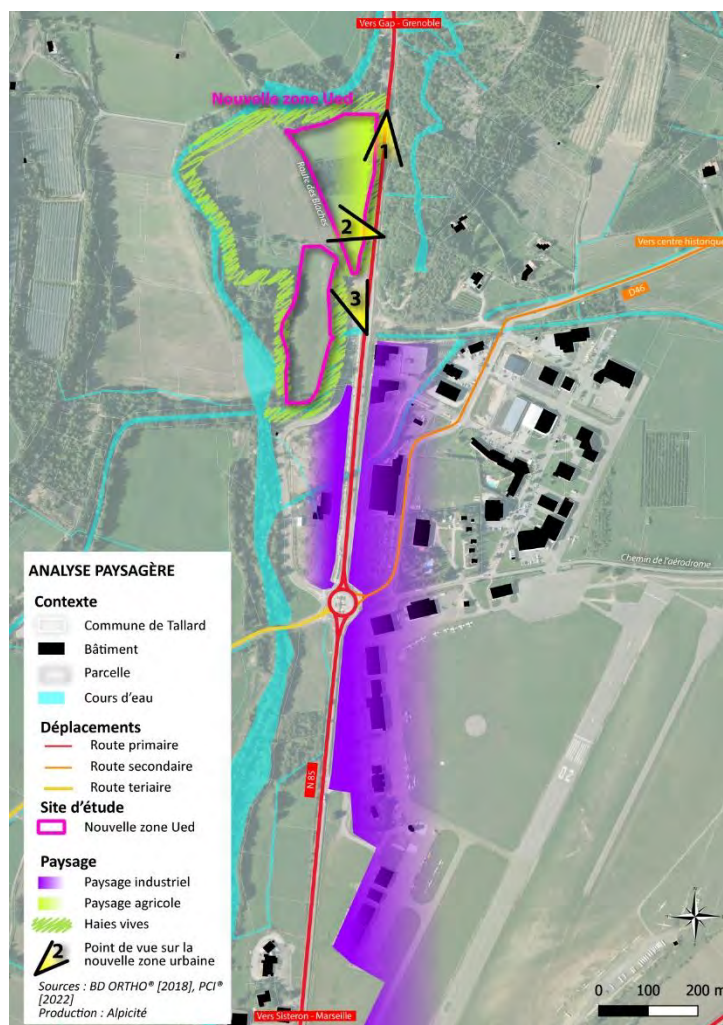
Le paysage du site s'inscrit dans **le paysage agricole de la commune**. Il est marqué par la présence de **haies vives accompagnées de talus sur tout son pourtour**. **Le Canal de Ventavon ainsi que ses berges densément plantées** constituent la limite Sud du site. **Le Rousine et sa ripisylve** constituent la limite Ouest et Nord. Enfin, **le talus** de la route Nationale 85 constitue la limite Est.



Perceptions interne du site - Source : Alpicité

2.3.2 LA PERCEPTION DU SITE DEPUIS LA ROUTE NATIONALE :

Les talus et les haies vives font que **le site est très peu perceptible** depuis ses abords. La carte suivante identifie les différents points de vue susceptibles d'impacter le paysage depuis la route Nationale.



Paysage perçu depuis la route nationale 85 - Source : Alpicité



Point de vue 1 (à gauche) et 2 (à droite) - Source : Google Street View (à droite) et Alpicité (à gauche)

En venant de Gap, la route nationale est **un couloir de circulation surélevé et bordé par la végétation**. Le site n'est actuellement visible **que de manière ponctuelle** aux endroits où la haie est interrompue mais **la vitesse des automobilistes ne leur permet pas d'y prêter attention**.

En venant de Tallard, **un point de vue existe** au niveau de **l'ancienne voie de décélération**. Cependant, ici aussi, le point de vue est dissimulé par **un masque paysager existant** qu'il convient de **maintenir et de renforcer**.



Paysage à proximité du site - Source : Google Street View

2.3.3 LE PAYSAGE ENVIRONNANT :

En venant de Tallard, le paysage est **beaucoup moins naturel**. Il est notamment marqué par la présence d'aménagements cyclables, de parkings et de bâtiments à caractère industriel le long de la route nationale.



Paysage à proximité du site - Source : Google Street View

2.4. ANALYSE ARCHITECTURALE

La nouvelle zone Ued est très peu visible depuis ces abords. D'autre part l'architecture qui entoure le terrain d'étude est globalement de faible qualité. Il s'agit principalement de **bâtiments à caractère industriel de 4 à 6 mètres de haut**. La plupart d'entre-eux sont revêtus de **tôle ondulée** ou de **bardages métalliques** et présentent des **toitures plates**.



Bâtiment de la zone d'activité existante autour du rond-point - Source : Google Street View

3. LES OUTILS PROPOSES DANS LE PLU

Le projet consiste à **ouvrir une zone à l'urbanisation** en complément de la zone d'activités économiques existante autour de l'aérodrome de Tallard.

Ce secteur est classé **en zone Ued** qui est **règlementée** et fait l'objet **d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP n°1 Le Petit Collet)**. Afin d'alléger le rapport de présentation, seul le schéma de l'aménagement de l'OAP apparaît ci-après. Pour plus de précisions, se reporter aux pièces 3. OAP et 4.1. REGLEMENT ECRIT.

Ces documents doivent assurer le respect des prescriptions nécessaires pour répondre aux critères définis dans l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

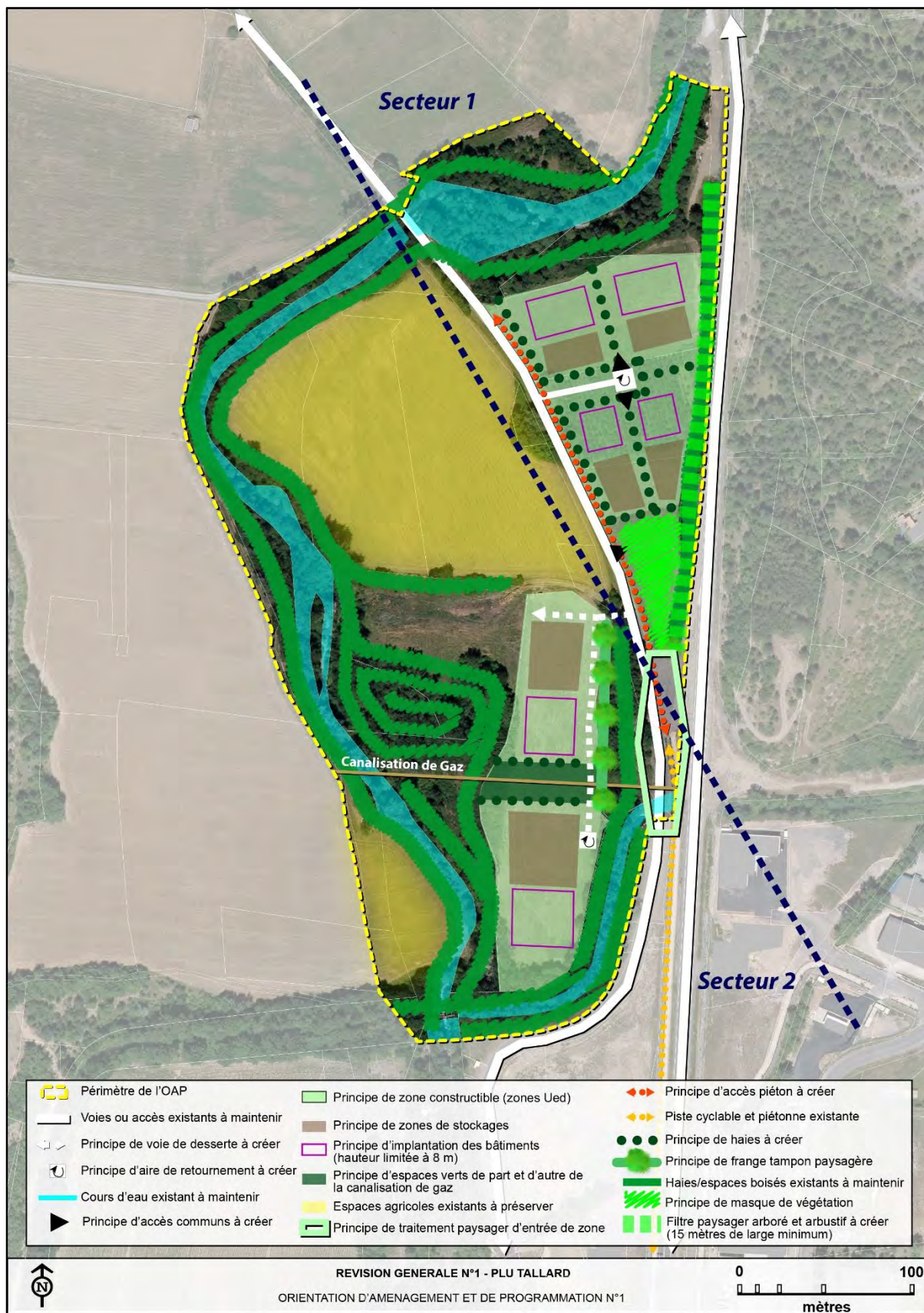


Schéma de principe d'aménagement de la zone du Petit Collet - Source : Ortho 2015, PCI 2019

4. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, AINSI QUE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

4.1. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES DANS LE PROJET

La nouvelle zone urbanisée étant située dans sa quasi-totalité dans une zone impactée par les nuisances sonores selon l'arrêté du 26 novembre 2014, les constructions devront mettre en place **les mesures acoustiques en vigueur** pour les locaux d'activité. En complément de la réglementation nationale, l'OAP n°1 impose la création **d'un espace tampon paysager d'au moins 15 mètres de large** qui permettra de réduire les nuisances perçues à l'intérieur des bâtiments.

D'autre part, **la position du site en contrebas d'un talus limite fortement les nuisances sonores**. Afin de profiter au maximum des bénéfices de cette position, le règlement écrit **limite la hauteur des bâtiments à 8 mètres** de manière à ce que **la hauteur des bâtiments ne dépasse pas trop la hauteur des talus**.

Des dispositifs architecturaux peuvent également être envisagés pour réduire les nuisances (position des fenêtres, matériaux de constructions...). **Les toitures végétalisées** imposées dans le règlement écrit participeront également à la diminution des nuisances sonores grâce à un effet de masse.

En ce qui concerne la pollution de l'air, **la qualité de l'air reste bonne à Tallard** selon les données 2017. L'OAP impose également **le renforcement de la haie** qui longe la route nationale et le maintien d'un recul d'au moins **15 mètres permettant une dissipation des polluants** avant d'entrer dans les bâtiments.

4.2. INTEGRATION DE LA SECURITE DANS LE PROJET

Le rond-point permettant l'accès à la zone est **correctement dimensionné** et **la zone n'a pas vocation à augmenter significativement ni la fréquentation du rond-point, ni celle de la route nationale**. Les traversées piétonnes au niveau du rond-point sont correctement gérées. **Une piste cyclable existe aussi le long de la route nationale** et permet ainsi d'accéder au site en vélo en toute sécurité.

La route des Blaches est aussi **correctement dimensionnée** jusqu'à l'ancienne voie de décélération. L'OAP impose ensuite **des largeurs minimales pour la desserte interne** de la zone. Elle impose également la création d'une **voie piétonne d'une largeur minimale de 2 m** permettant de relier la zone à la liaison douce existante. Le tracé exact de la future liaison cyclable entre Gap et Tallard n'est pas encore connu mais **la nouvelle zone ne compromet pas sa réalisation**.

La route nationale n'entretient quand-à-elle **aucune relation directe avec la nouvelle zone urbaine** (talus, haie) et l'OAP **renforce cette distance** par la création **d'un tampon paysager d'une largeur de 15 m**.

En ce qui concerne les sources d'insécurité indépendantes de la route nationales, les hauteurs des bâtiments **sont limitées et ne risquent pas d'impacter le trafic aérien et**

les réceptions radioélectriques. Un recul d'au moins 25 m de part et d'autre de la canalisation de transport de gaz naturel est imposée par l'OAP. Pour prendre en compte l'aléa de crue torrentielle sur le site, **des dispositifs architecturaux** (retraits, fenêtres, dimensionnement des structures) peuvent être envisagés pour renforcer la sécurité du site.

4.3. LA QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE RECHERCHEE

Le site est **très peu perceptible** depuis ces abords. Il n'est notamment **pas visible** à partir de la route nationale 85. Cependant, **le règlement** permet d'assurer la qualité architecturale des nouvelles constructions en imposant **des couleurs de type brun-gris, une proportion de bois (50 %)**. Le règlement incite également **les concepteurs à positionner le bois de préférence du côté de la route nationale** afin d'assurer une bonne insertion paysagère des constructions. La hauteur des bâtiments est aussi limitée à 8 m de manière à ne pas trop dépasser la hauteur du talus. Le règlement impose aussi **des toitures végétalisées et l'absence d'émergences sur la toiture**, ce qui devraient assurer la discrétion des bâtiments dans le paysage.



Des bâtiments plus bas que la route nationale 85

Par ailleurs, l'OAP définit **des principes d'implantation des bâtiments**. Elle impose notamment une implantation **de manière perpendiculaire par rapport à la route nationale 85**. Cette implantation doit permettre de **libérer des perspectives depuis le haut du talus** et d'éviter **un effet de barres** que les bâtiments pourraient créer.



Vue sur le terrain d'étude depuis la route nationale 85

D'autre-part, l'OAP incite l'aménageur à réfléchir au **traitement paysager de l'entrée de zone** (au niveau de l'ancienne voie de décélération). **Un large masque de végétation** doit notamment être créé en entrée de zone de manière à réduire sa visibilité à partir de ce point de vue.

ANNEXE 4 : ETUDE DEROGATOIRE A L'INCONSTRUCTIBILITE AUX ABORDS DE LA RN85 – 2025

SOMMAIRE

1. Préambule.....	5
2. Identification et contexte du projet	10
3. Analyse du site.....	13
4. Les outils proposés dans le PLU.....	24
5. Compatibilité du projet 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.....	26

1. PREAMBULE

1.1. **UNE COMMUNE CONCERNEE PAR LA LOI BARNIER ET L'AMENDEMENT DUPONT**

La commune de Tallard est traversée par la RN85, **classée route à grande circulation** depuis le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 modifié par Décret n°2020-756 du 19 juin 2020. **Elle est donc concernée par la loi Barnier** (loi n° 95.101) du 2 février 1995 **et par l'amendement Dupont** (Articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme).

La loi Barnier est une loi relative au renforcement de la protection de l'environnement et l'amendement Dupont est une mesure qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes, afin d'éviter une multiplication anarchique de bâtiments sans qualité.

L'article L 111-6 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.** »*

L'article L 111-7 stipule que :

« 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, photovoltaïque ou thermique.*

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

L'article L 111-8 stipule que :

*« **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.** »*

1.2. **UNE PREMIERE ETUDE REALISEE EN 2008**

En 2008, la RN85 avait fait l'objet d'une première étude de dérogation au titre de la loi Barnier. Celle-ci portait à l'époque sur toute la longueur de la route N85 entre

l'intersection avec la RD942 et le canal de Ventavon (zones AU, Aux et Ue dans le PLU de l'époque).



Plan d'aménagement de l'ensemble
de la zone d'étude



Projets
réalisés

Périmètre de l'étude dérogatoire au titre de la loi Barnier de 2008 (à gauche) et plan masse projeté dans les zones Aux, AU et Ue en 2008 (à droite)

L'objectif de l'étude dérogatoire était alors de créer une zone d'activités économiques sur toute la longueur de la route nationale. Ce projet n'a finalement été réalisé que partiellement dû notamment à la présence de risques liés à la Rousine.

Ainsi, seule la partie nord du rond-point et une petite extension de l'alignement bâti le long des pistes ont vu le jour.

Suite au diagnostic, l'étude concluait notamment à la définition d'un alignement des façades à 25 m ou à 15 m de l'axe de la route selon la destination et la longueur de la façade. La hauteur maximale préconisée était de 8 m pour des bâtiments en R+1.

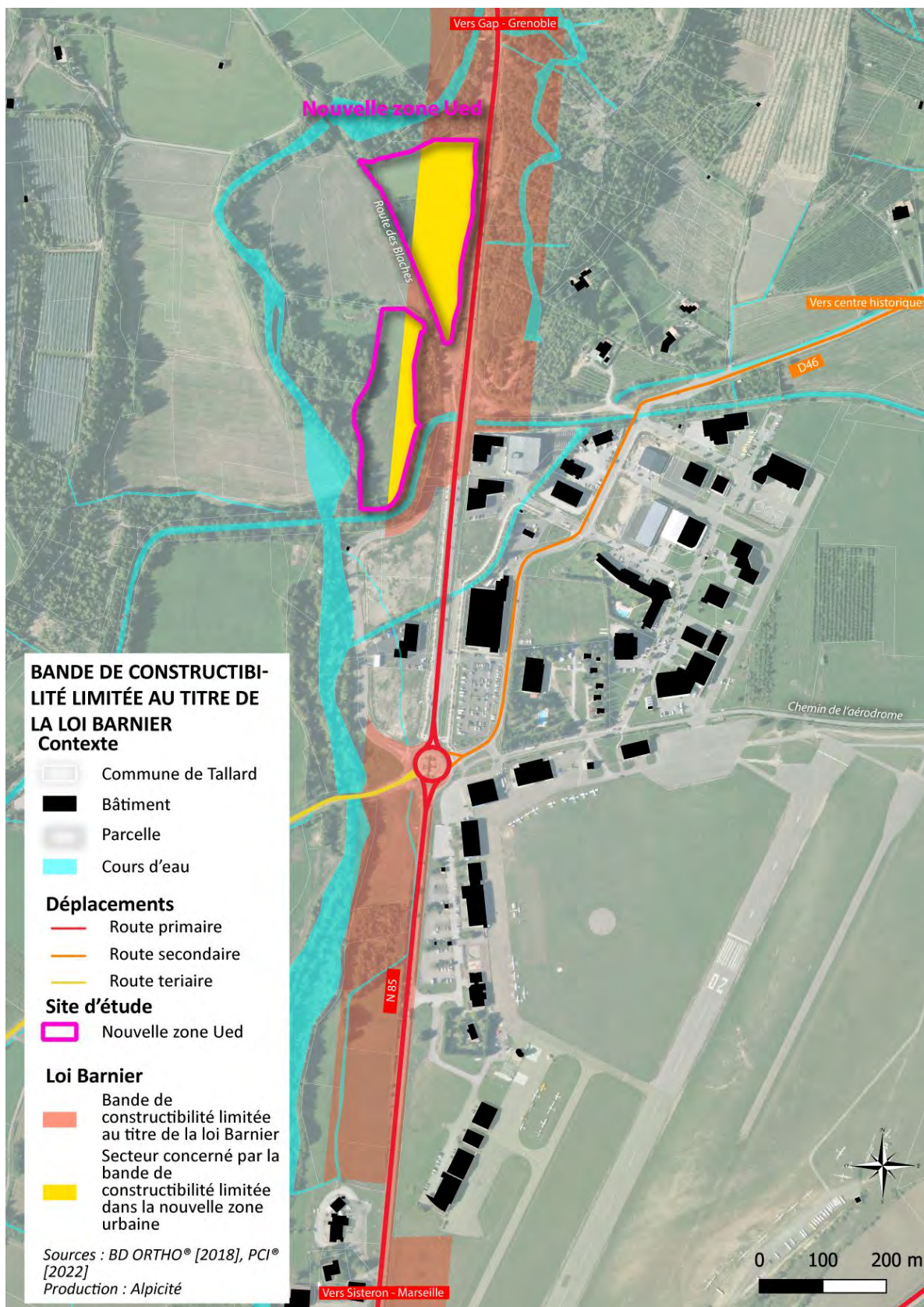
1.3. UNE DEUXIEME ETUDE REALISEE EN 2016 DANS LE CADRE D'UNE REVISION ALLEE DU PLU

Dans le cadre de la révision allégée du PLU, la commune a souhaité permettre la création d'une zone exclusivement dédiée à l'accueil d'entreprises du secteur tertiaire-logistique sur le secteur de la Côte Jalla, en complément de la zone d'activités économiques de l'Aéropole de Gap-Tallard, qui elle a vocation à accueillir exclusivement des entreprises commerciales.

Ce site permettait de poursuivre et diversifier le développement économique de la commune, par l'accueil de nouvelles activités, dans le respect et en prolongement des orientations d'aménagement qui ont été posées et arrêtés par l'étude de levée d'inconstructibilité réalisée en 2008 de part et d'autre de la R85.

1.4. UNE TROISIEME ETUDE REALISEE EN 2023 DANS LE CADRE DE LA REVISION GENERALE DU PLU

Dans le cadre de la révision générale du PLU, la commune a souhaité créer une nouvelle zone Ued au nord du canal de Ventavon afin de pallier aux difficultés liées aux risques dans les zones AU, Aux et Ue initialement prévues dans le PLU. Cette nouvelle zone n'était pas étudiée dans l'étude dérogatoire de 2008 et celle-ci se situait dans la bande inconstructible de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RN85. Elle a donc fait l'objet d'une nouvelle étude dérogatoire au titre de la loi Barnier en 2023.

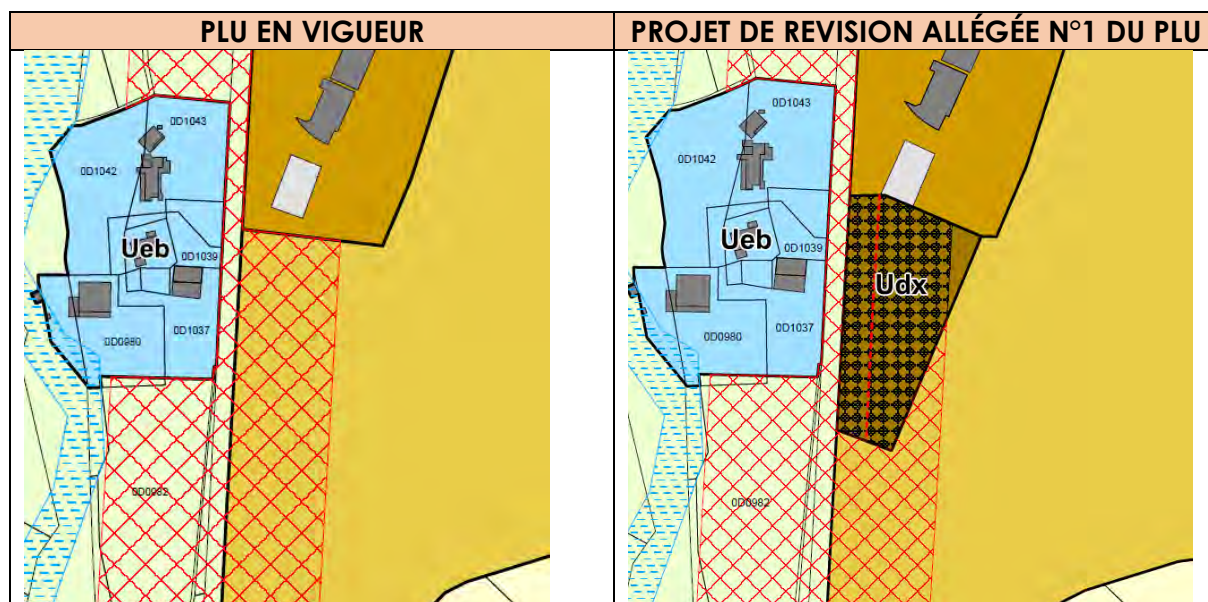


Périmètre de l'étude dérogatoire au titre de la loi Barnier de 2023

1.5. JUSTIFICATION DE L'ELABORATION D'UNE QUATRIEME ETUDE DEROGATOIRE AU TITRE DE LA LOI BARNIER

Dans le cadre de la révision allégée n°1 du PLU, la commune de Tallard souhaite étendre la zone Ud par la création d'une zone Udx.

La zone créée couvre près de 9600m² sur la parcelle AD0356.



Application de la loi Barnier

Nouvelle zone constructible concernée par la loi Barnier

La nouvelle zone constructible est située dans sa quasi-intégralité dans la bande inconstructible de 75 m par rapport à l'axe de la RN85 (9035 m²). Celle-ci ne peut donc être ouverte à l'urbanisation qu'à la suite d'une étude dérogatoire au titre de la loi Barnier.

Cette zone a déjà été étudiée dans le cadre de l'étude dérogatoire de 2008. Cependant, la commune souhaite augmenter la hauteur maximale autorisée afin de l'adapter aux besoins réels des entreprises concernées.

Par conséquent, la présente étude dérogatoire au titre de la loi Barnier aura pour objectif de :

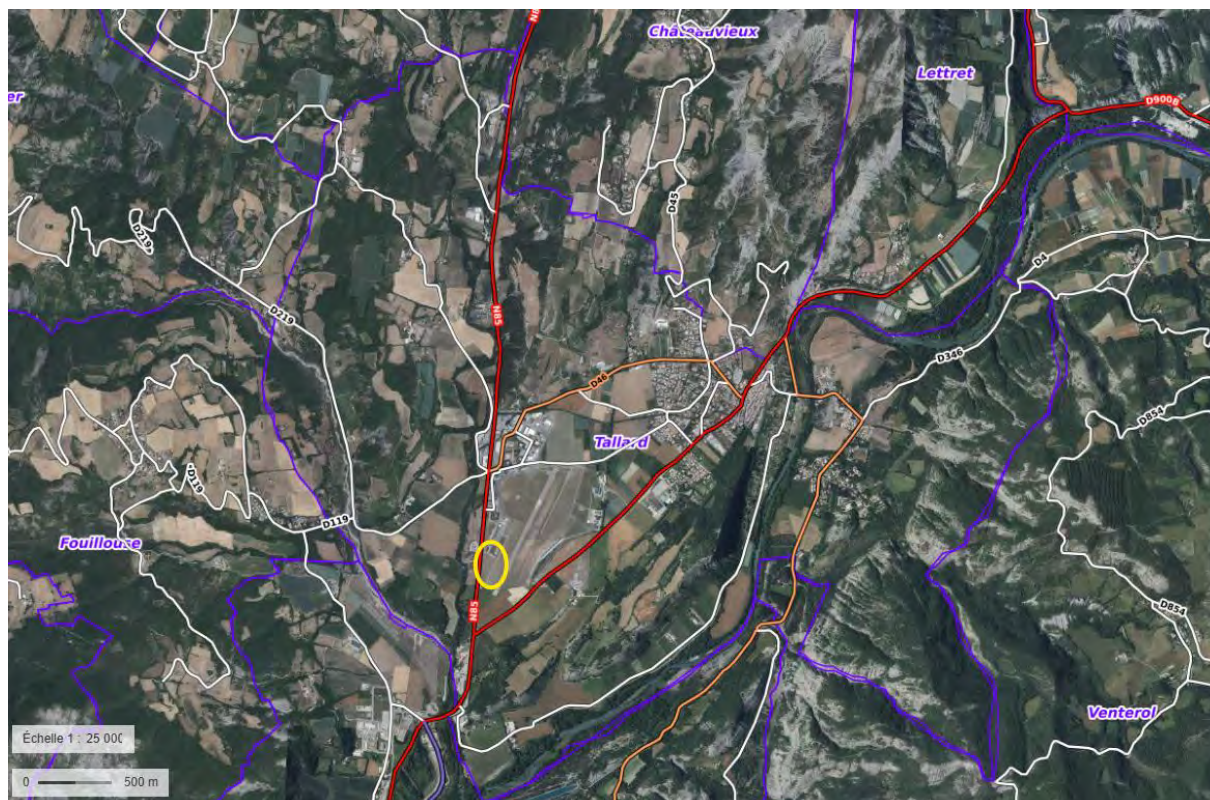
- Mettre à jour le diagnostic établi en 2008 pour prendre en compte les évolutions ayant eu lieu depuis ;
- Actualiser les mesures à mettre en place au regard de la réduction du périmètre de réflexion et afin de vérifier la prise en compte des enjeux définis dans l'article L111-8 du code de l'urbanisme ;
- Assurer la traduction réglementaire de ces mesures dans les documents opposables aux autorisations d'urbanisme.

2. IDENTIFICATION ET CONTEXTE DU PROJET

2.1. LE SITE DANS SON CONTEXTE TERRITORIAL

2.1.1 LE SITE

À l'échelle de Tallard, le projet est situé à l'Ouest, sur la partie centrale du territoire, le long de la RN85, axe Nord/Sud de la commune.



Localisation du projet "Extension de la zone Ud" à l'échelle de la commune - Source : www.geoportail.fr

À plus fine échelle, le terrain est situé en continuité de l'aérodrome de Gap-Tallard accessible via la rue Pierre-Georges Latécoère. Il est situé entre les pistes de l'aérodrome et la RN85 sur la parcelle AD0356. Le périmètre retenu fait un peu moins d'un hectare.



Localisation du projet "Extension de la zone Ud" - Source : www.géoportail.fr

2.1.2 PRESENTATION DU PROJET

La société ROTORTRADE s'est implantée en 2023 sur l'aérodrome départemental de Gap-Tallard. Il s'agit d'une multinationale dont l'activité principale est l'achat et la revente d'hélicoptères neufs ou d'occasion après mise au standard de ses clients, ainsi que les travaux de maintenance associés. Elle travaille avec deux leaders mondiaux du secteur que sont Airbus et Leonardo auprès desquels elle est référencée.

En recherche d'une implantation proche de ses fournisseurs, elle a tout d'abord racheté deux hangars édifiés sur le terrain départemental de l'aérodrome dans lequel elle a fait de gros investissements. Plus récemment, et à la suite d'un appel à candidatures, elle a été retenue pour occuper un troisième hangar.

Dans le courant de l'été 2024, cette société a sollicité le Département pour disposer d'un terrain lui permettant de construire un quatrième hangar. Le projet de développement de l'entreprise prévoit un investissement de 5 millions d'euros et la création de 30 emplois. La création d'un nouvel atelier de maintenance répond aux nouveaux marchés obtenus par la société Rotortrade en Europe et au Moyen-Orient, qui prévoient la préparation et la livraison de 120 hélicoptères.

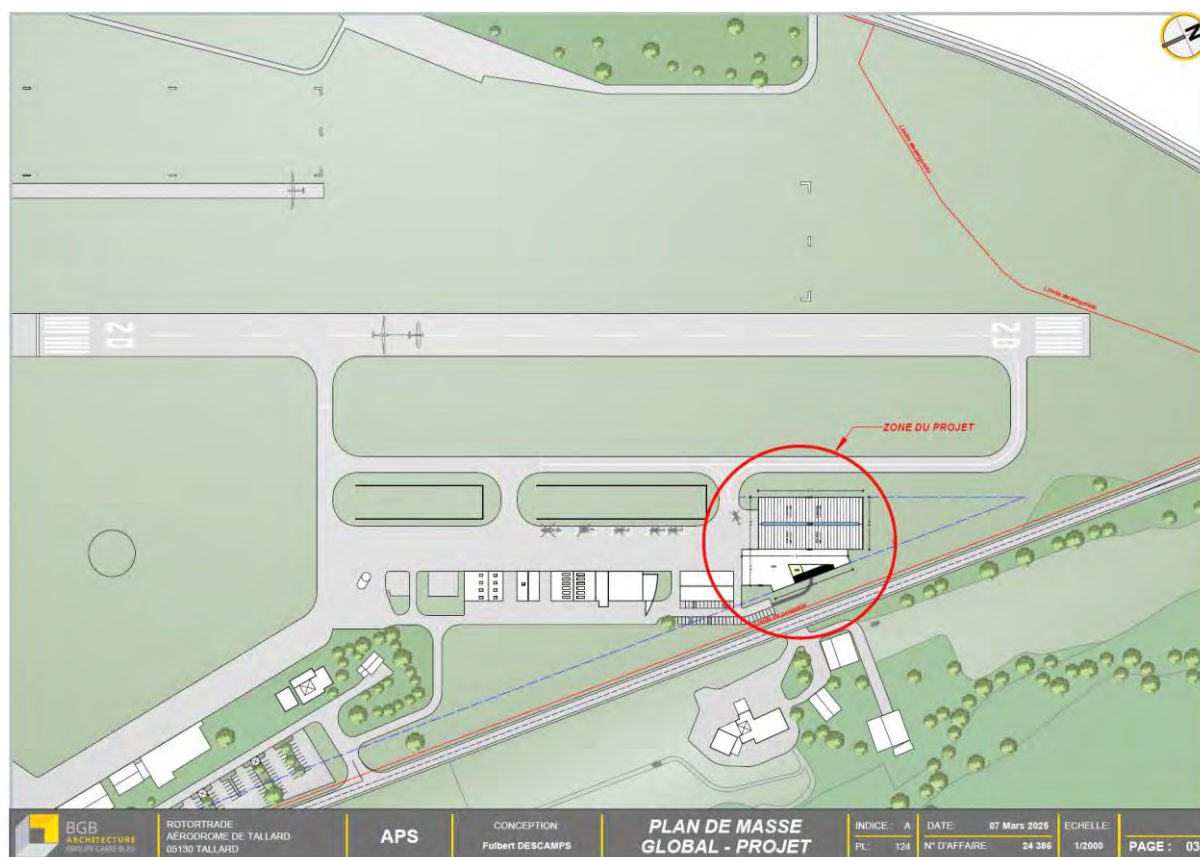
Le seul emplacement permettant d'accueillir ce hangar de grande taille a été identifié au sud de l'aérodrome Gap-Tallard, le long de la RN 85. Malheureusement, il se situe en zone Nd ne permettant pas la réalisation de cette construction.

Ce projet présente un véritable intérêt pour le territoire, notamment en termes d'emplois. En effet, en l'état actuel du projet, l'entreprise envisage 20 équivalents temps plein (ETP) ; à ce jour, elle en a déjà employé 10, mais si le projet de construction du hangar aboutit, elle prévoit un besoin de 30 personnes supplémentaires.



Locaux existants occupés par ROTORTRADE

La cabine de peinture pourrait également être amenée à être déplacée au sud du nouveau hangar.



Exemple d'implantations possible du nouveau hangar de préparation d'hélicoptères (non opposable et donné à titre indicatif) – Réalisation : ROTORTRADE / BGB Architecture



3D du projet de hangar de préparation d'hélicoptères (non opposable et donné à titre indicatif) –
Réalisation : ROTORTRADE / BGB Architecture

3. ANALYSE DU SITE

3.1. ANALYSE DES NUISANCES

3.1.1 LES NUISANCES SONORES

3.1.1.a°) Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres des Hautes-Alpes identifie les voies qui génèrent des nuisances sonores et les classe en 5 catégories selon l'amplitude des secteurs affectés par le bruit.

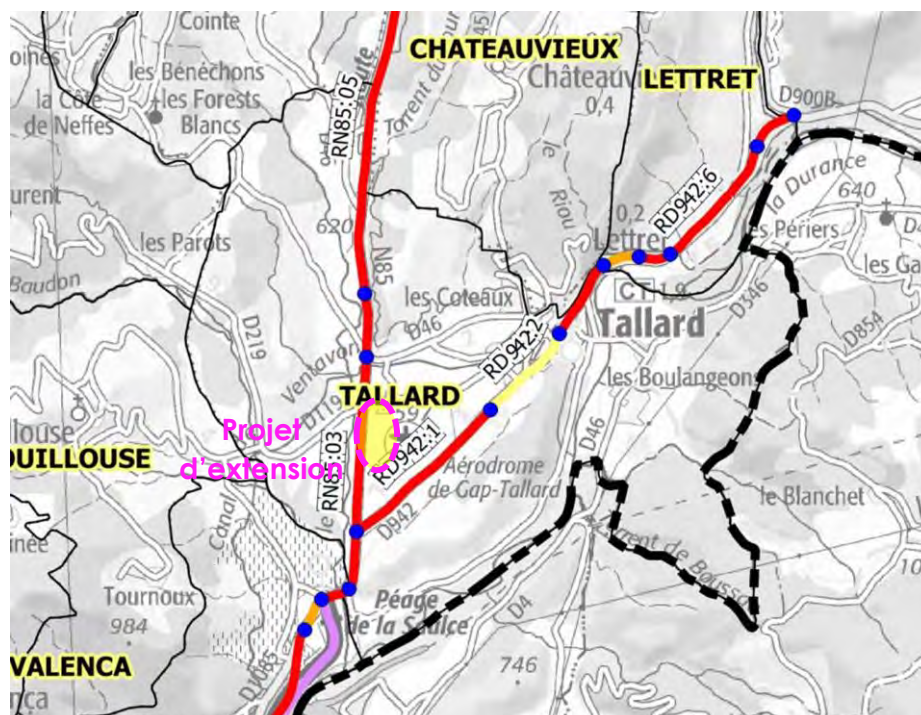
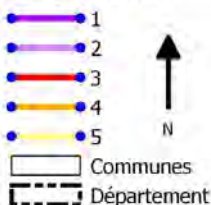
<i>Catégorie</i>	<i>Secteur affecté par le bruit de part et d'autre</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)</i>
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

Classement sonore des voiries - Source : Préfecture des Hautes-Alpes

ANNEXE 5 :

Tronçons des voies
Hautes Alpes
RN85 - A51 - RD942

Catégorie de classement :



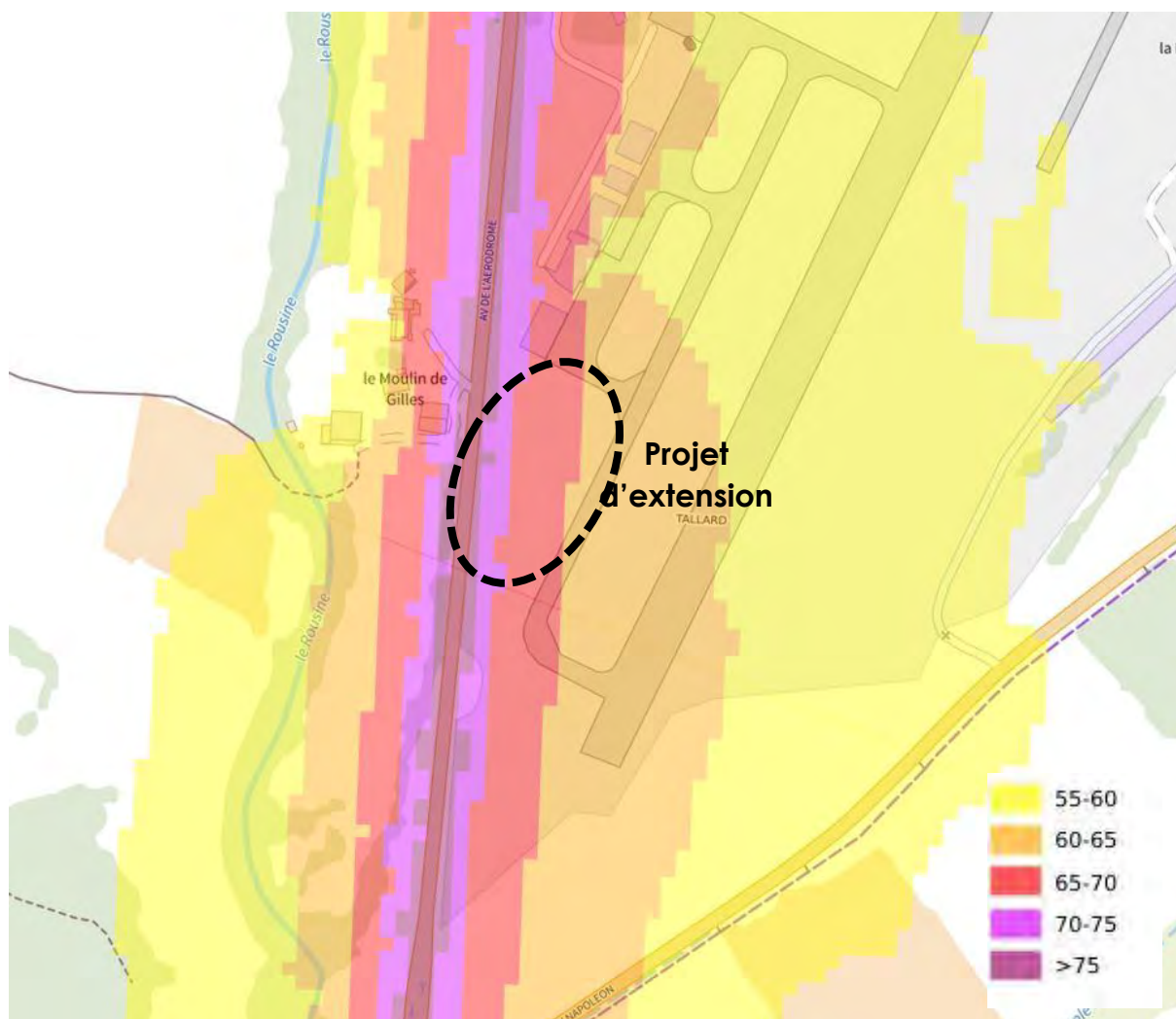
Catégorie de classement des voies (nuisances sonores) - Source : Préfecture des Hautes-Alpes

Sur le tronçon concerné par cette étude, la route est classée **en catégorie 3**. Ainsi, le site est impacté par les nuisances sur une bande de **100 m autour de la route nationale**. **La totalité du site** est ainsi touchée par les nuisances sonores provoquées par la route.

Les nouveaux bâtiments devront respecter la réglementation acoustique en vigueur.

3.1.1.b°) Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et la carte de bruits stratégique

Le site est aussi concerné par le plan de prévention des bruits dans l'environnement et par la carte de bruits des grands axes routiers.



Carte de bruits des grands axes routiers - Source : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=77d4dfd6-575d-44a7-ac26-11b32ceb09fa>, consulté le 05/03/2025

La carte de bruits des grands axes routiers confirme que le site est concerné par des nuisances importantes sur la totalité de sa surface. Les niveaux sonores moyens varient en effet entre 60 et 75 db.

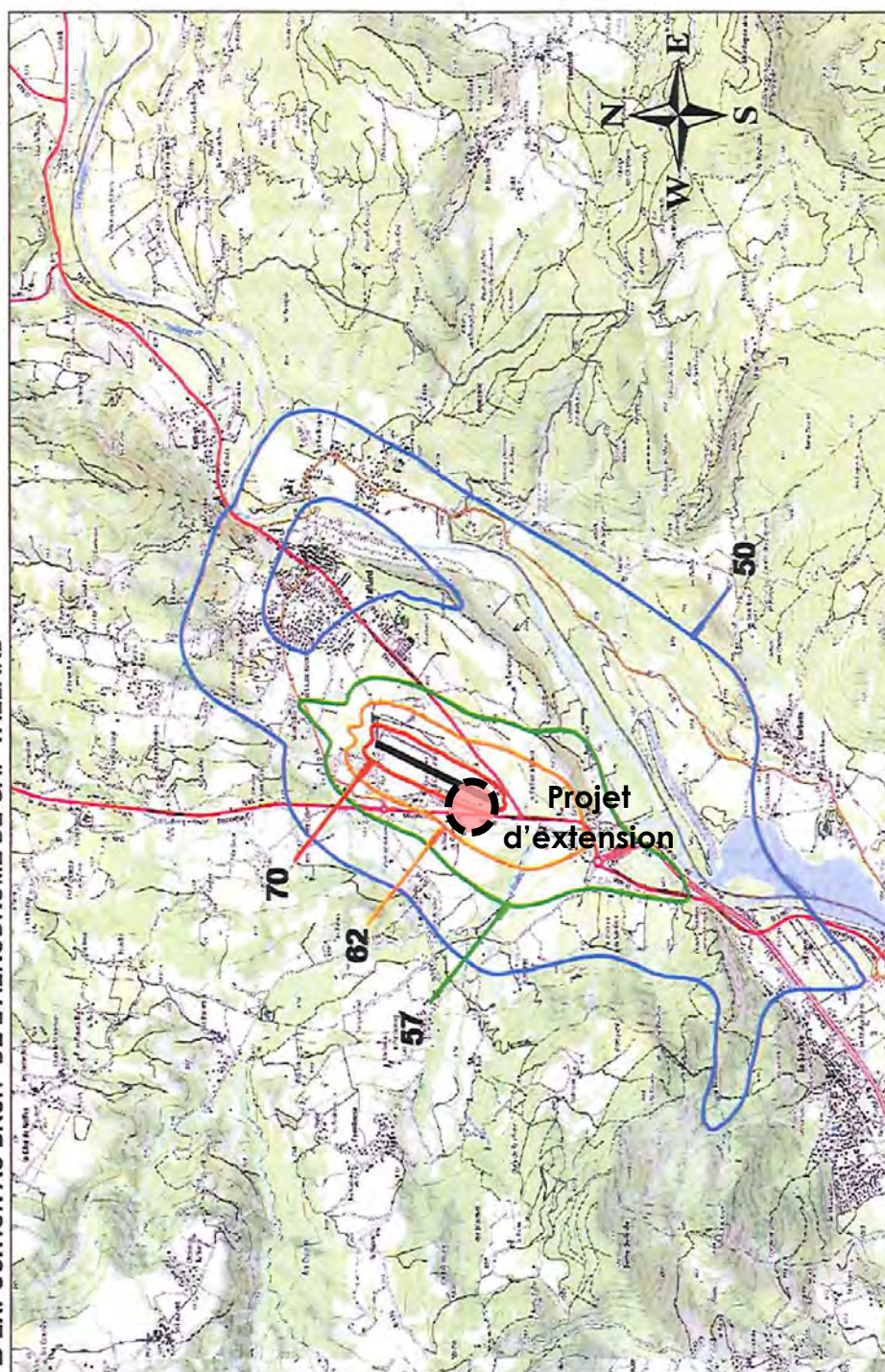
Les nouveaux bâtiments devront respecter la réglementation acoustique en vigueur.

3.1.1.c°) Le plan d'exposition aux bruits de l'aérodrome de Gap-Tallard

Le site est aussi concerné par **un plan d'exposition aux bruits** depuis 2017. Le secteur est situé dans les **zones A et B** concernées par une exposition aux bruits forte.

Axe 1

PID'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE GAP-TALLARD



Axe de Gap-Tallard – Plan d'exposition au bruit

Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Gap-Tallard - Source : Préfecture des Hautes-Alpes

Dans ces zones, « seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole. ». Les constructions autorisées devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée selon la réglementation en vigueur. **Les hangars de préparation d'hélicoptère font bien partie des destinations liées à l'activité aéronautique et sont donc autorisés en zone A et B.**

3.1.2 LA QUALITE DE L'AIR

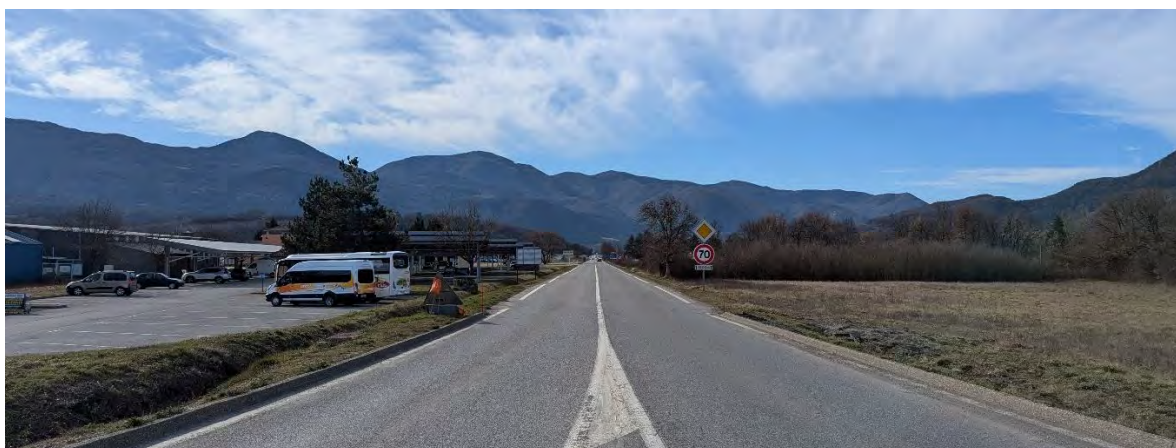
Si les émissions de particules fines, de dioxyde de soufre, de monoxyde de carbone et de composés organiques non volatils trouvent principalement leur origine dans d'autres secteurs que les transports routiers. Le site est soumis à l'impact de la route nationale 85 et de l'aérodrome, dont la proximité influence probablement la quantité de polluants dans l'air, notamment pour le dioxyde de carbone et les oxydes d'azote issus des moteurs thermiques.

Toutefois, l'impact du développement de l'activité aéronautique reste certainement négligeable. En effet, bien qu'aucune étude récente sur la pollution de l'air n'a été réalisée précisément sur le site de Tallard, la qualité de l'air y reste bonne de manière générale selon les données disponibles de l'observatoire de la qualité de l'air AtmoSud. Les relevés effectués par le réseau de surveillance sur les stations des Hautes-Alpes montrent que le territoire est fortement impacté par l'orientation des vents. La dégradation de la qualité de l'air et les épisodes de pics de pollution sont principalement dus à la pollution transportée depuis les zones urbaines et les bassins industriels de la zone côtière.

3.2. ANALYSE DE LA SECURITE

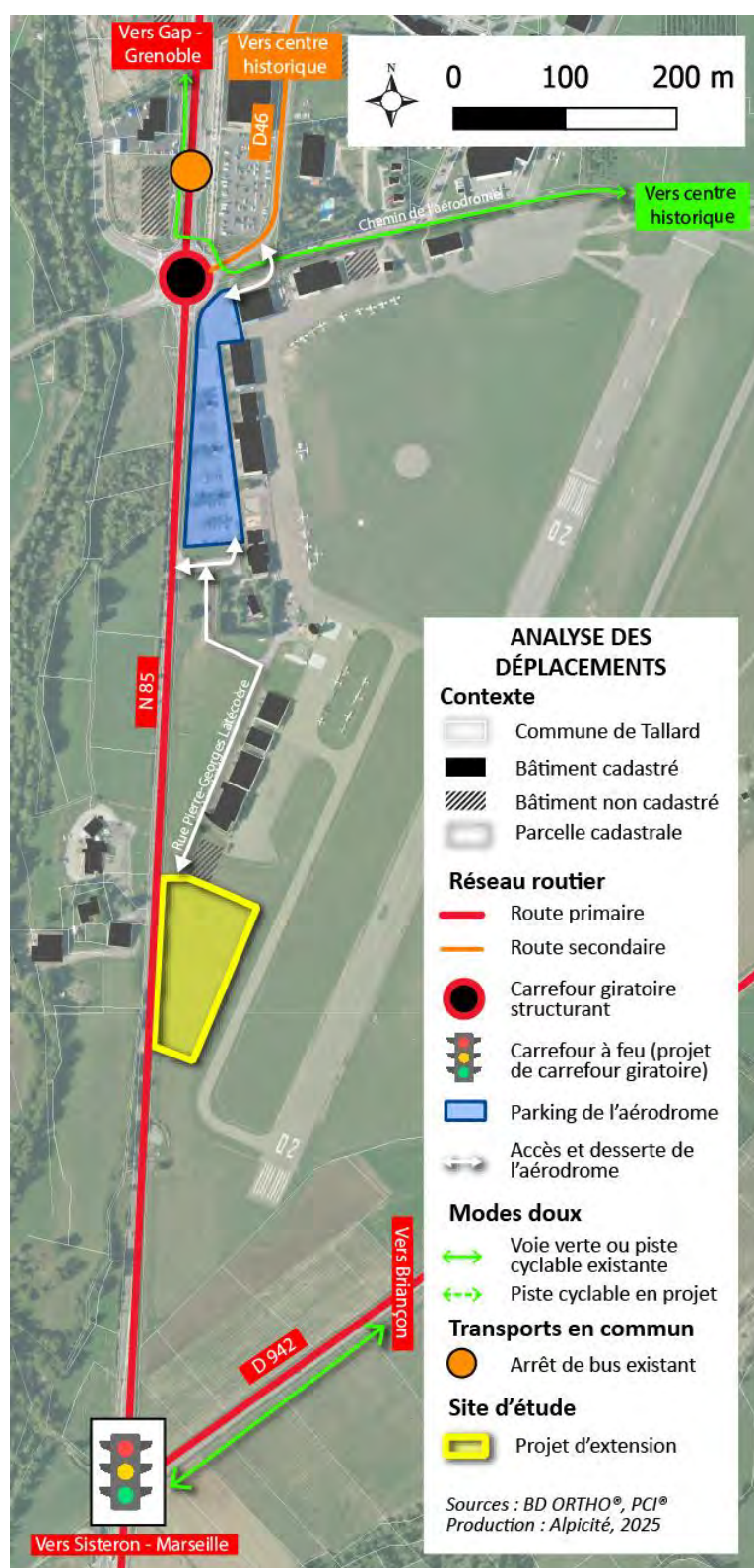
3.2.1 ACCES ROUTIER AU SITE

La RN 85 est une route à grande circulation en direction de Gap puis de Grenoble. Il s'agit ainsi d'une voie **très structurante** pour le territoire de l'aire Gapençaise et le trafic y est important.



Route nationale 85 - Source : Alpicité, 2025

Le terrain d'étude est situé entre 2 intersections structurantes à l'échelle de la commune de Tallard. La première concerne l'intersection avec la route départementale 942 en direction du centre historique puis de Briançon et



Barcelonnette et la deuxième concerne l'intersection avec la route départementale 46.

La première intersection est traitée par un feu tricolore. Elle est parfois saturée en période de pointe (lors des allers et des retours de vacances ou de week-end). Elle est suffisante le reste du temps. Un giratoire devrait être réalisé sur cette intersection de manière à pallier aux difficultés de circulation en période de pointe.

La deuxième se situe à l'intersection avec la route départementale 46. Cette dernière est traitée par un **giratoire, conformément aux orientations définies dans l'étude de 2008.** Elle constitue le principal accès à tout le secteur de l'aérodrome de Tallard et à toutes les zones d'activité qui l'entourent.

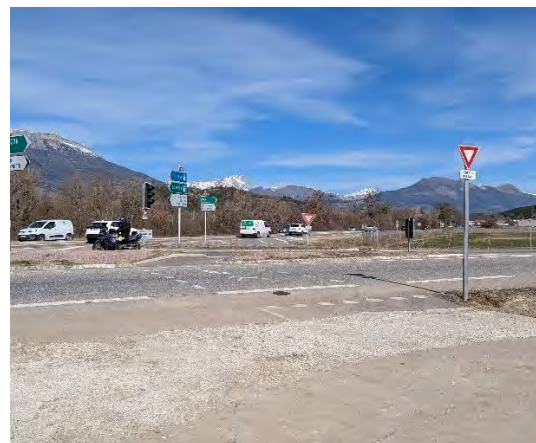
La zone Ud du PLU en vigueur, au nord du terrain d'étude, **possède un vaste parking qui est rarement plein.** Il est accessible directement depuis la route nationale 85 au sud-ouest et depuis la route départementale 46 au nord. L'accès depuis la route nationale provoque des ralentissements, mais ceux-ci restent peu fréquents et ne compromettent pas fortement la sécurité de la

voie. Par ailleurs, la circulation y est limitée à 70 km/h, ce qui réduit les risques et les girations sont très larges à ses carrefours, ce qui limite le ralentissement des véhicules.

Le parking donne ensuite accès à **la rue Pierre-Georges Latécoère** qui dessert un ensemble de locaux économiques dont la vocation est liée à l'aérodrome. C'est aussi cette voie qui donnera accès à la future zone Udx.

3.2.2 ACCES AU SITE A PIED ET A VELO

Le giratoire et ses abords sont aménagés de manière à faciliter et à sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes. L'intersection située au sud a aussi été réaménagée de manière à permettre la traversée sécurisée des vélos dans la continuité de la piste cyclable.



Aménagement du carrefour giratoire (à gauche) et du carrefour à feu (à droite) – Alpicité, 2025

Le chemin de l'aérodrome permet d'accéder au centre historique à pied et en vélo.



Chemin de l'aérodrome – voie verte en direction du centre historique de Tallard – Alpicité, 2025

Des pistes cyclables existent aussi à proximité du terrain d'étude. On trouve notamment un tronçon en direction de Gap à partir du rond-point situé au nord.

La commune et l'agglomération ont signé une convention de mandat pour la poursuite de l'aménagement de l'itinéraire Gap - Val de Durance. Ce tronçon n'est pas repris dans le programme des travaux qui seront réalisés en 2025/2026. La

continuité de l'itinéraire est assuré par la voie verte le long de la RD942. La zone de l'aérodrome et la zone du SIVU sont reliées à cet itinéraire par le chemin du milieu.

Une piste cyclable a également été réalisée le long de la RD942. Une autre est en cours de réalisation au sud du carrefour à feux dans la continuité de la précédente.



*Piste cyclable le long de la RN85 au nord du giratoire (à gauche) et le long de RD942 (à droite) -
Source : Alpicité, 2025*

3.2.3 ACCES AU SITE EN BUS

Un arrêt de bus existe également à proximité du giratoire. Celui-ci est **correctement dimensionné** de manière à ne pas gêner la circulation sur la route nationale. Les **traversées piétonnes se font au niveau du giratoire et sont correctement sécurisées**.



Route nationale 85 - Source : Alpicité, 2025

L'arrêt de bus est tout de même situé à presque 700 m du terrain d'étude et aucun aménagement piéton n'existe aujourd'hui pour le relier.

3.2.4 LES ABORDS IMMEDIATS DE LA ZONE UDX

Aucun aménagement piéton n'existe le long de la rue Pierre-Georges Latécoère. Cependant, cette rue n'est empruntée que par les employés des entreprises et de manière ponctuelle par les visiteurs.

D'autre part, le site est **isolé** par rapport aux aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture qui sont décrits précédemment. **Les salariés et les visiteurs accèdent donc principalement au site en voiture et on observe très peu de piétons et de cyclistes.**



Rue Pierre-Georges Latécoère - Source : Alpicité, 2025

3.2.5 LES SOURCES D'INSECURITE INDEPENDANTES DE LA ROUTE NATIONALE

Le site d'étude est touché par la SUP **T5** (servitude aéronautique de dégagement), et la SUP **PT1** (protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques).

La SUP PT1 empêche la création d'installations électriques susceptibles de perturber l'émission ou la réception d'ondes électromagnétiques.

La SUP T5 empêche la construction de bâtiments dans les espaces de dégagement liés à l'usage de l'aérodrome.

Le projet devra respecter ces servitudes.

3.3. ANALYSE PAYSAGERE

3.3.1 LE CARACTERE ACTUEL DE LA RN85

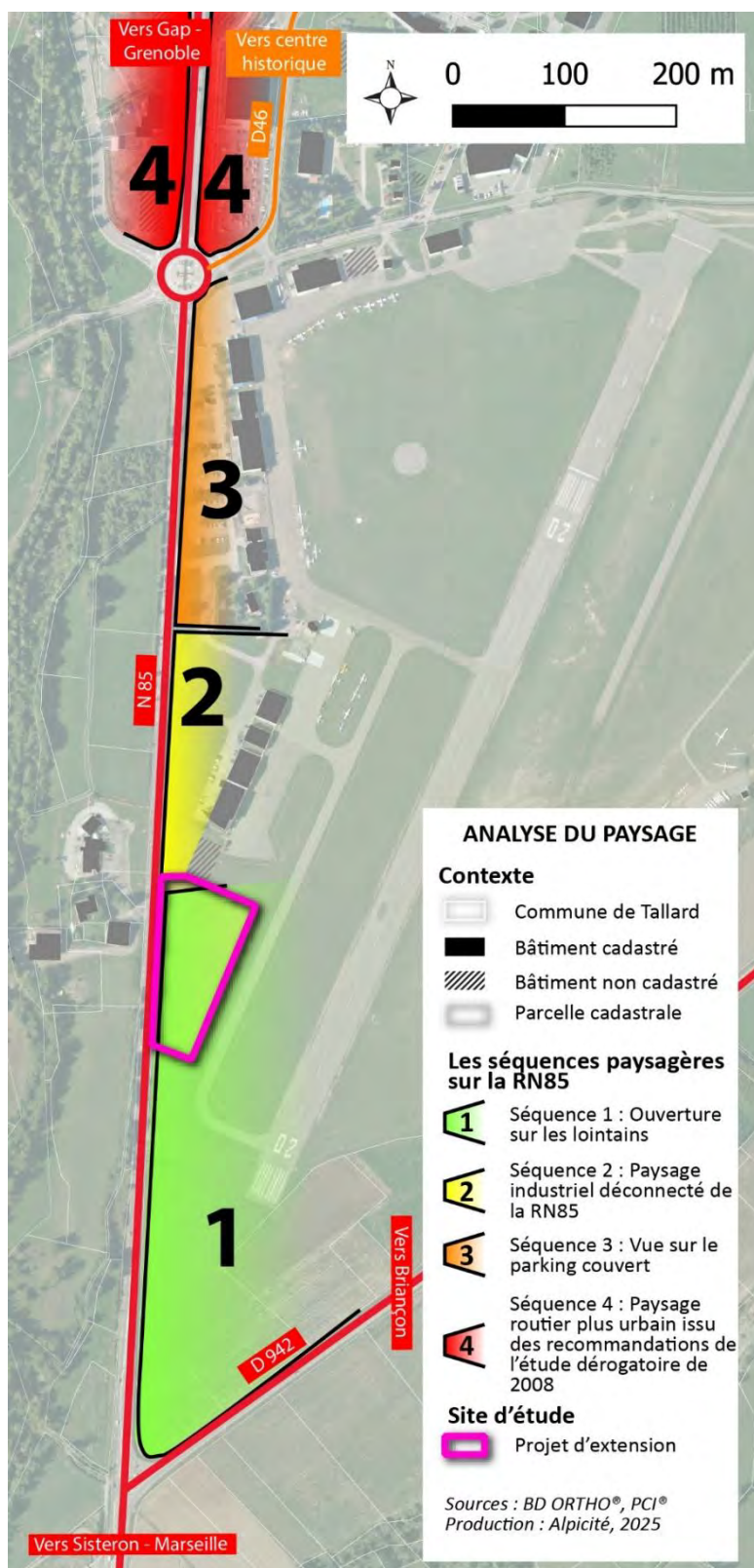
Le paysage de la route nationale 85 entre le feu tricolore et le giratoire est caractérisé par une succession d'espaces de qualités différentes.

On observe un fort contraste entre l'ouverture paysagère observable au sud et les espaces urbanisés qui entourent le giratoire.

L'aérodrome crée en effet un vaste espace dénué d'obstacles visuels tandis que les constructions présentes au nord créent des obstacles visuels qui modifient les perceptions.

Les différentes séquences sont définies dans le tableau suivant et dans la carte :

1	Une ouverture visuelle sur les lointains : l'aérodrome présente en majorité des surfaces enherbées qui s'apparentent au paysage agricole environnante et les surfaces imperméabilisées sont minoritaires. Le terrain étant entièrement plat ; aucun terrassement majeur n'est réalisé, ni pour la création des pistes ni pour la création des routes. Ainsi le paysage majoritairement perçu est celui de ses arrière-plans (en particulier, les bâtiments et les reliefs).	
2	Les bâtiments sont majoritairement positionnés en retrait, suivant un alignement non parallèle à la route. Les vues lointaines disparaissent, mais l'espace est encore perçu comme très ouvert au regard de la vaste prairie qui occupe l'interstice entre les bâtiments et la route.	
3	Les bâtiments sont toujours positionnés en retrait suivant un alignement non parallèle à la route. L'espace est plus anthropisé puisque les interstices sont occupés par des parkings. Ceux-ci ont récemment été couverts par des panneaux photovoltaïques, mais cela n'améliore pas l'urbanité de l'ensemble et ne fait qu'accroître le caractère industriel et routier.	
4	Arrivée sur le giratoire et zone d'activité nord : les bâtiments sont parallèles à la voie, ce qui permet de mieux cadrer l'espace. On trouve également une piste cyclable, des trottoirs, une végétalisation des espaces publics avec des arbres d'alignement, et des haies. La présence de la voirie reste encore importante, mais on trouve malgré tout, autour de cette intersection, un caractère plus urbain.	



Le paysage le long de la route nationale 85 se caractérise par une succession d'espaces sans cohérence. Pour les séquences 2 et 3, l'implantation des bâtiments est issue d'une logique postérieure à l'étude dérogatoire de 2008. Le rapport avec la route nationale n'est donc pas pensé et les alignements suivent les pistes de l'aérodrome plutôt que de suivre la voie publique. Les espaces de stationnements sont particulièrement visibles depuis la route nationale sans aucune végétalisation, ce qui est contraire aux recommandations formulées en 2008 et qui compromet fortement l'urbanité de l'ensemble. Si l'étude de 2008 avait bien pour ambition d'améliorer l'urbanité de la zone, seule la séquence 4 a pu bénéficier de ces qualités, en raison du faible nombre de projets ayant été réalisés au sud.

Le terrain d'étude s'insère dans la première séquence, il se caractérise par une prairie ouvrant des points de vue sur les lointains. Cependant, le site s'inscrit dans la continuité de la séquence 2 qui présente un caractère industriel peu urbain.

L'un des enjeux de la nouvelle zone urbaine sera de **retrouver certaines qualités imaginées en 2008**, mais l'effet restera **très modeste** compte tenu de la petite taille du projet.

3.4. ANALYSE ARCHITECTURALE

L'architecture des bâtiments qui entourent la zone se caractérise par un alignement des façades non parallèle à la route nationale et par une grande hétérogénéité. Le principal matériau utilisé est la tôle ondulée. Certains bâtiments présentent des toitures à deux pans et d'autres, des toitures plates.

La hauteur des bâtiments est cependant constante (6-8 m) : les principales différences résident dans la pente de la toiture, les bâtiments présentant des toitures à deux pans étant perçus comme plus bas.



Bâtiments existants à proximité du terrain d'étude - Source : Alpicité, 2025

L'architecture existante est ainsi déconnectée de la culture locale et sa forte visibilité depuis la route nationale compromet la qualité du paysage. Les alignements bâtis créent également une perception rigide de l'espace qui tranche avec les espaces naturels et agricoles environnants.

L'étude de 2008 incitait à une meilleure intégration des nouvelles constructions par rapport à la RN85. Cependant, **seule la séquence 4 a bénéficié de ces qualités.**

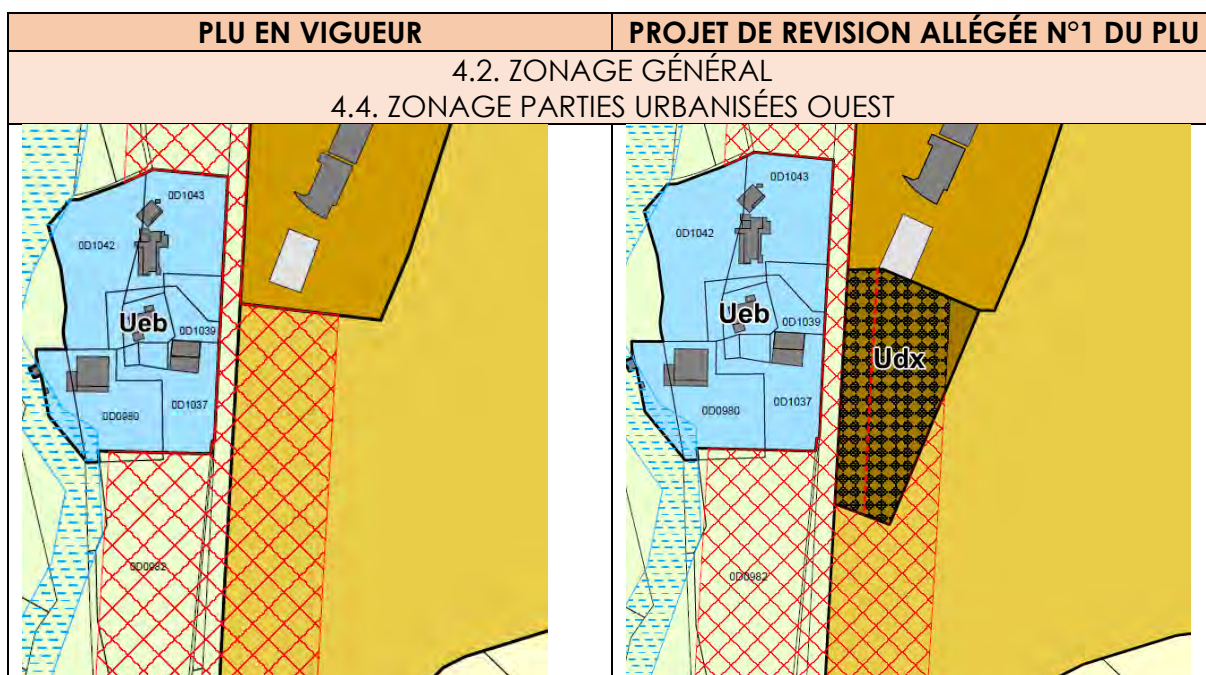
L'un des enjeux de la nouvelle zone urbaine sera de **retrouver certaines qualités imaginées en 2008**, mais l'effet restera **très modeste** compte tenu de la taille du projet au regard de l'aérodrome.

4. LES OUTILS PROPOSES DANS LE PLU

Le projet consiste à étendre la zone Ud existante **en créant une nouvelle zone urbaine Udx.**

4.1. LE ZONAGE DU PLU

La zone créée couvre près de 9600m² sur la parcelle AD0356. La zone Udx remplacera une partie de la zone Ud et sur la zone Nd.



Application de la loi Barnier

La présente étude permet de réduire le périmètre de l'application de la loi Barnier sur la zone Udx.



Loi Barnier

Une prescription a été ajoutée pour identifier les secteurs bénéficiant d'une dérogation à la constructibilité limitée aux abords de la RN85 appelée « Loi Barnier » sur les plans de zonage.

-----Alignement bâti à respecter

Afin d'améliorer l'insertion urbaine de la zone, un alignement des bâtis a également été ajouté, imposant aux futures constructions de s'implanter parallèlement à l'axe de la RN sur un minimum de 75% du linéaire de la façade principale, permettant quelques décrochés dans la façade.

4.2. LE REGLEMENT ECRIT DE LA ZONE

4.2.1 DISPOSITIONS GENERALES - ALIGNEMENTS BATIS A RESPECTER

« Dans le cas d'alignements obligatoires portés sur les documents graphiques, ceux-ci s'imposent aux dispositions édictées dans les règles d'implantation de chaque zone. »

4.2.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES – REGLEMENT APPLICABLE AUX ZONES UD ET UDX

La zone Udx est de manière générale soumise aux mêmes règles que la zone Ud, mais certaines sont spécifiques à la zone Udx. L'objectif est d'améliorer l'intégration du projet par rapport à la route nationale 85 et d'adapter certaines règles aux besoins.

Les principales spécificités liées à la zone Udx résident dans l'implantation et dans les volumes imposés pour les bâtiments ainsi que dans leur aspect :

- « La façade principale des constructions (hors annexes et extensions accolées) devra s'implanter sur un minimum 75% de son linéaire, le long de l'alignement matérialisé aux plans de zonage, parallèlement à la RN85.»
- « Pour les constructions situées à moins de 35m de l'axe de la RN85, la hauteur maximale est fixée à 6,5m à l'égout ou au sommet de l'acrotère. Pour les constructions situées à 35m ou plus de l'axe de la RN85, la hauteur maximale est fixée à 12m au faitage ou au sommet de l'acrotère » La hauteur maximale des constructions est portée à 12 m en zone Udx à l'arrière de la zone afin d'adapter le gabarit des constructions aux dimensions des hélicoptères qui seront stockés à l'intérieur des futurs hangars. Sur le premier front bâti conformément aux avis des PPA, la hauteur a été limitée à 6,5m à l'égout dans la continuité des bâtiments existants sur la zone UD voisine.
- « Les façades seront de couleur sombre de préférence dans les bruns, et pourront faire référence au bois. Le blanc est interdit. »

Ces documents doivent assurer le respect des prescriptions nécessaires pour répondre aux critères définis dans l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

Afin d'alléger le rapport, l'ensemble des règles imposées en zone Ud et Udx n'y sont pas détaillées. Pour plus d'informations, il est possible de se reporter à la pièce « 4.1. RÈGLEMENT ÉCRIT » de la révision allégée du PLU.

5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, AINSI QUE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

En 2008, l'étude de dérogation au titre de la loi Barnier définissait un ensemble d'orientations permettant d'assurer **la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Ces mesures ont été prises en compte lors de la conception de la zone d'activité située au nord du giratoire (alignements d'arbres et haies, piste cyclable, suppression de l'intersection RD46 Petit-Collet, création d'un giratoire et d'une contre-allée).

Dans la zone Ud, l'organisation urbaine existante est issue d'une logique antérieure à l'étude dérogatoire de 2008. Ainsi, le rapport avec la route nationale n'a pas été pensé. Le règlement écrit de la zone Ud et Udx intègre une grande partie des préconisations de l'étude dérogatoire de 2008. Cependant, compte tenu de l'organisation urbaine existante, le projet tentera d'améliorer l'insertion urbaine, mais son impact restera modeste au regard de la taille du projet.

5.1. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES DANS LE PROJET

La nouvelle zone urbanisée étant située dans sa totalité dans une zone impactée par des nuisances sonores (arrêté du 26 novembre 2014, carte de bruits stratégique et plan d'exposition aux bruits de l'aérodrome de Gap-Tallard), les constructions devront mettre en place **les mesures acoustiques en vigueur** pour les locaux d'activité et les bureaux. En complément de la réglementation nationale, un retrait de **25 mètres par rapport à l'axe de la RN85** est imposé. Celui-ci permettra de réduire les nuisances perçues à l'intérieur des bâtiments.

En complément, les destinations des constructions sont choisies de manière à limiter les populations touchées par les nuisances. Ainsi, seuls les installations et équipements d'intérêt collectif et services publics et les locaux annexes y sont autorisés. Les logements sont autorisés, mais dans la limite de 100 m² de surface de plancher et uniquement pour des logements de fonction.

Des dispositifs architecturaux peuvent également être envisagés pour réduire les nuisances (position des fenêtres, matériaux de construction, organisation interne...).

En ce qui concerne la pollution de l'air, **la qualité de l'air reste bonne à Tallard** selon les données 2017. Le recul de 25 m par rapport à l'axe de la RN85 améliore la dissipation des polluants avant d'atteindre les façades.

5.2. INTEGRATION DE LA SECURITE DANS LE PROJET

Le giratoire permettant l'accès à la zone est **correctement dimensionné** et **la zone n'est destinée qu'à l'extension d'une entreprise existante**. Bien que le projet puisse amener des salariés et des trajets domicile-travail complémentaires, l'augmentation du trafic est négligeable en comparaison avec la fréquentation actuelle.

Le site est accessible à pied ou en vélo à partir des deux intersections structurantes de la RN85 (rond-point et carrefour à feux). Par le biais d'itinéraires piétons et cyclables divers (chemins de l'aérodrome, pistes, cyclables). Cependant, aucun aménagement en faveur des piétons ou des cyclistes n'existe à ce jour pour relier ces itinéraires au projet. L'accès au site se fait actuellement principalement en voiture et le projet ne permettra pas de modifier cet usage. Des aménagements complémentaires ne sont pas indispensables pour assurer la sécurité des usagers.

En ce qui concerne les sources d'insécurité indépendantes de la route nationale, les servitudes d'utilité publique PT1 (protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques) et T5 (servitude aéronautique de dégagement) seront respectées.

5.3. LA QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE RECHERCHEE

Le terrain d'étude est très visible depuis la RN85. Cependant, celui-ci s'implante dans la continuité d'un alignement bâti existant et présente un caractère principalement industriel.

L'organisation urbaine existante est issue d'une logique antérieure à l'étude dérogatoire de 2008. Ainsi, le rapport avec la route nationale n'a pas été pensé et l'insertion urbaine ne présente actuellement aucun intérêt particulier.

Le règlement écrit des zones Ud et Udx intègre une grande partie des préconisations de l'étude dérogatoire de 2008. Compte tenu de l'organisation urbaine existante, le projet tentera d'améliorer ce constat, mais son impact restera modeste.

Afin d'assurer une bonne insertion urbaine du projet, le règlement écrit impose notamment un travail sur les implantations des bâtiments et leur aspect, la qualité des volumétries, la végétalisation, la proportion d'espaces verts, la qualité des clôtures et l'impact paysager des stationnements.

- « Les façades commerciales pourront s'implanter à 15 m minimum de l'axe de la RN85 sur une longueur maximale de 25 m » (cette mesure permet d'assurer la compatibilité avec les préconisations de l'étude de 2008, mais les commerces de détail et commerces de gros ont été interdits dans les destinations).
- « Le reste des constructions se fera sur la limite des 25m de l'axe de la RN85. »
- « La façade principale des constructions (hors annexes et extensions accolées) devra s'implanter sur un minimum 75% de son linéaire, le long de l'alignement matérialisé aux plans de zonage, parallèlement à la RN85.»
- « Pour les constructions situées à moins de 35m de l'axe de la RN85, la hauteur maximale est fixée à 6,5m à l'égout ou au sommet de l'acrotère. Pour les constructions situées à 35m ou plus de l'axe de la RN85, la hauteur maximale est fixée à 12m au faitage ou au sommet de l'acrotère » La hauteur maximale des constructions est portée à 12 m en zone Udx à l'arrière de la zone afin d'adapter le gabarit des constructions aux dimensions des hélicoptères qui seront stockés à l'intérieur des futurs hangars. Sur le premier front bâti conformément aux avis des PPA, la hauteur a été limitée à 6,5m à l'égout dans la continuité des bâtiments existants sur la zone UD voisine
Cette modification augmente l'impact paysager de la nouvelle construction, uniquement sur l'arrière de la zone, mais elle est indispensable pour mener à bien le projet. Par ailleurs, la qualité de l'insertion paysagère des bâtiments existants est très faible et l'ajout d'une nouvelle construction dans sa continuité n'aggraverait pas fortement ce constat.
- « Les façades seront de couleur sombre de préférence dans les bruns, et pourront faire référence au bois. Le blanc est interdit. ». L'utilisation de couleur sombre en façade a été imposée pour une meilleure intégration paysagère et limiter l'impact visuel (exemple du collège).
- Des prescriptions permettant une meilleure insertion des bâtiments dans leur environnement sont aussi proposées (des compositions simples, unité d'aspect, respect des lieux avoisinants, interdiction des pastiches et des matériaux trop légers).
- Les toitures plates seront privilégiées pour limiter l'effet pastiche induit par des toitures en pentes dans une zone au caractère industriel.
- Les clôtures sont réglementées conformément aux recommandations de l'étude de 2008 (grillage vert doublé d'une haie).
- La végétalisation est aussi réglementée de manière à limiter l'implantation d'une végétation décontextualisée qui nuirait à l'insertion paysagère.
- « Il est imposé au moins 30% d'espaces verts sur l'unité foncière. »
- « Pour garantir l'ambiance champêtre le long de la nationale, les accotements (jusqu'aux constructions) seront traités en pelouse. »

- « Pour minimiser l'impact des constructions, des haies d'arbres seront érigées devant au droit de la limite des 15m de l'axe de la RN85 (pour les bâtiments construits sur la limite des 25m). »
- Le règlement incite à mutualiser les espaces de stationnement et à les positionner à l'arrière des bâtiments.





*Exemple de projet, vue depuis la RN85 (non opposable et donné à titre indicatif) - Réalisation :
ROTORTRADE / BGB Architecture*