

DÉPARTEMENT DE LA DRÔME

COMMUNE DE LES TOURRETTES



PLAN LOCAL D'URBANISME

6-F. ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE

Application de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme

Vu pour être annexé à notre délibération en date de ce jour approuvant le PLU.
Le : **3 septembre 2015**

Le Maire,

Pour copie conforme

Le Maire,

P.O.S. APPROUVÉ LE :

30 JUIN 1987

P.O.S. RÉVISÉ LE :

26 MARS 2002

P.L.U. APPROUVÉ LE :

3 septembre 2015

SOMMAIRE

I - CONTEXTE GENERAL.....	2
Eléments d'histoire.....	4
II - LE PAYSAGE	6
1- ENTITES PAYSAGERES ET URBAINES.....	6
2- UN PAYSAGE MARQUE PAR DE GRANDS AMENAGEMENTS	7
Un paysage marqué par les grands aménagements	7
Impact des infrastructures sur la structure communale.....	8
3- LE PATRIMOINE NATUREL	9
4- LE BATI.....	10
Le bâti de bourg.....	11
5- L'INSCRIPTION DU PAYSAGE DE LA RN7 SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL	12
La traversée.....	12
L'espace "centre village"	18
III - LES PROJETS.....	21
1- LES ENJEUX PAYSAGERS	21
Le secteur "centre village"	21
2- LE PROJET DE ZONAGE.....	23
3- LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DANS LE VILLAGE.....	24
La création du centre-village :.....	24
Le secteur Nord-village :.....	25
IV - LES IMPACTS	26
Justification par rapport aux nuisances.....	26
Justification par rapport à la sécurité	26
Justification par rapport à la qualité architecturale, urbaine et paysagère	28
Prise en compte dans la planification	29

I - CONTEXTE GENERAL

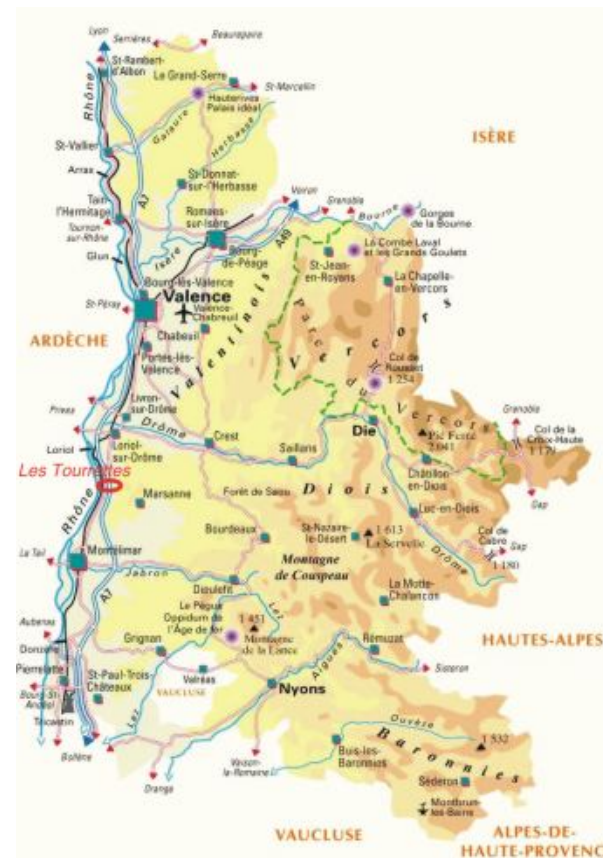
La commune de Les Tourrettes se situe à l'Ouest du département de la Drôme, porte d'entrée de la Drôme provençale. A l'Ouest, sur l'autre rive du Rhône, s'étend le département de l'Ardèche. La commune est limitrophe avec les communes de la Coucourde et Condillac au Sud, de Cruas à l'Ouest, de Saulce-sur-Rhône au Nord et de Mirmande à l'Est. Elle est située à une distance de 15 km de Montélimar, 37 km de Valence, 140 km de Lyon, et 180 km de Marseille. En 2012, la commune compte 1080 habitants.

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, un projet de création de centre village est envisagé. Ce projet, objet de la présente étude, est soumis à la loi n°95.101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, article 52, devenant l'article **L.111.1.4 du code de l'urbanisme**.

Une réflexion doit être engagée pour définir un projet urbain, générateur d'une façade urbaine de qualité sur la RN 7, appréciable tant par les usagers de l'axe routier que par les utilisateurs des futurs quartiers concernés.

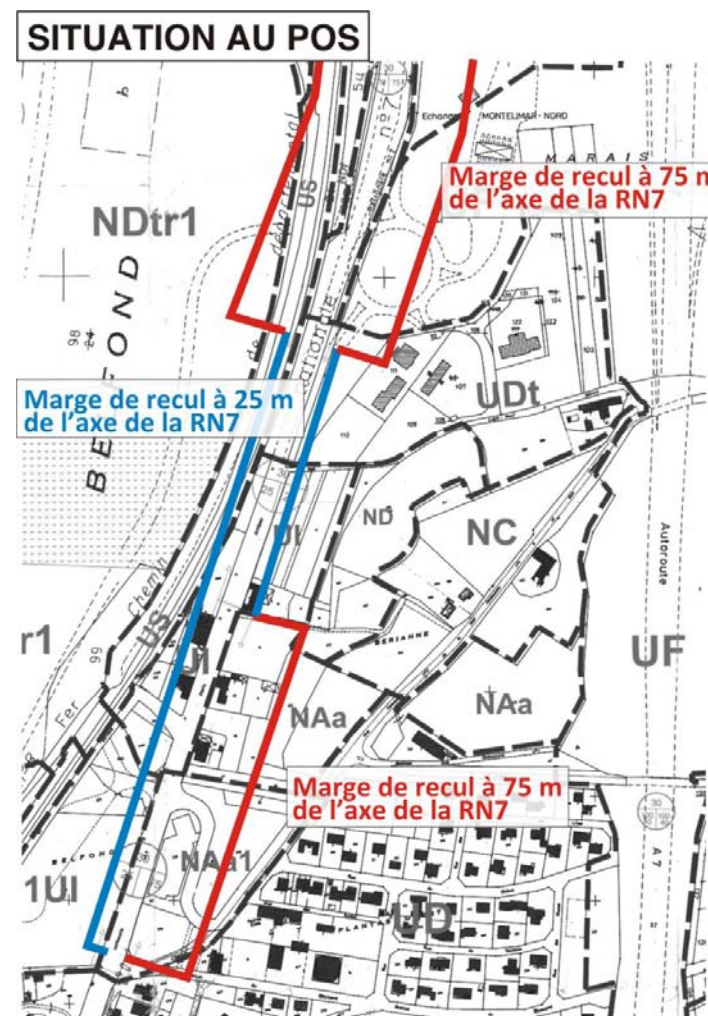
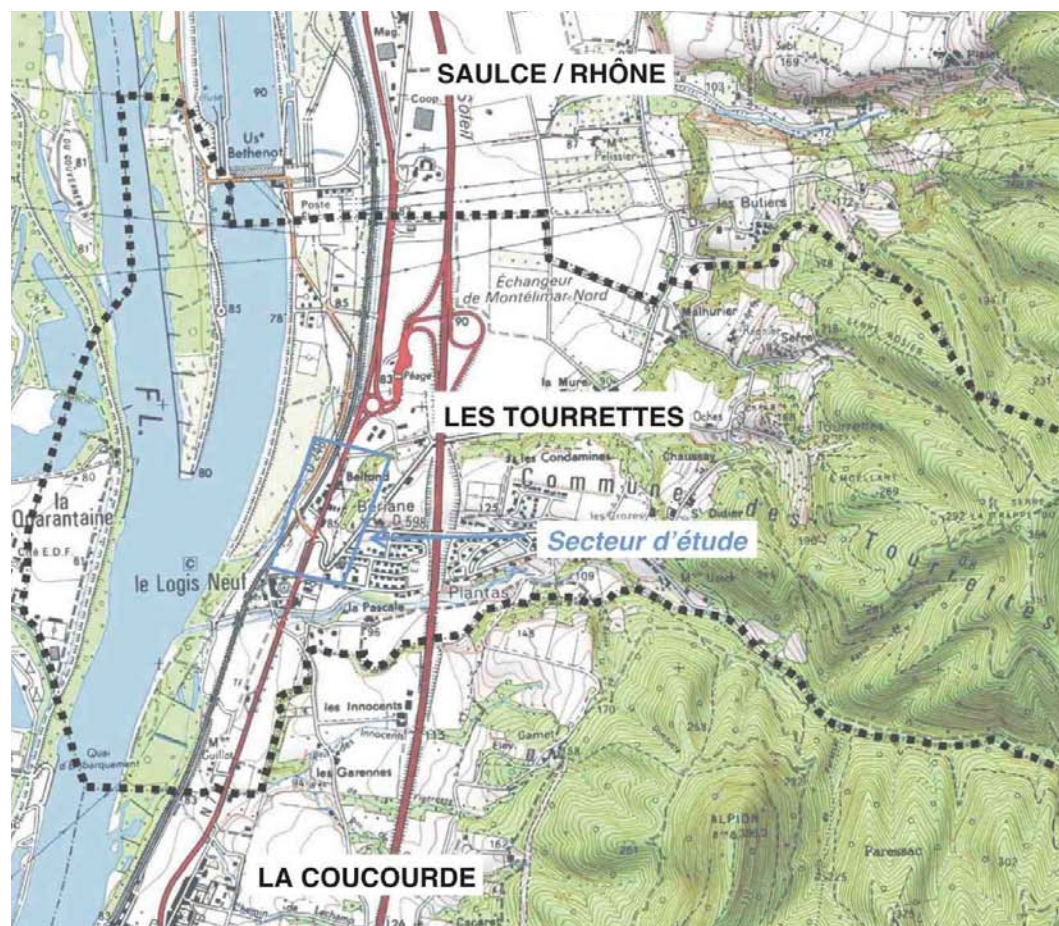
Elle répondra en cela aux prescriptions imposées par l'application de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme qui précise que : *« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation(...). Ces dispositions ne s'appliquent pas, dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan d'occupation des sols ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages ».*

La présente étude s'attache tout particulièrement au traitement des espaces bordant la RN 7 en cohérence avec les études déjà réalisées et participant aussi à l'image de l'entrée de ville, en édictant des règles d'urbanisme justifiées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.



Cette étude vise à supprimer la marge de recul dans le centre du village étant donné qu'il s'agit d'un espace urbanisé, afin de donner une meilleure lecture de la traversée du village. Cette marge est actuellement fixée à 75 mètres.

En revanche, elle ne modifie pas les marges de retrait de l'autoroute A7.



Eléments d'histoire

La route nationale 7 (RN 7), également appelée la « route des vacances » était la plus longue des routes nationales de France avec 996 km. Avant son déclassement partiel, elle reliait Paris à Menton via l'ouest de la Bourgogne, le nord de l'Auvergne, la vallée du Rhône, le massif de l'Esterel et la Côte d'Azur.

La capitale des Gaules se situant à Lugdunum (Lyon), elle devient le point de départ de toutes les voies établies par le gendre d'Auguste, Marcus Vipsanius Agrippa en 20 avant J-C. Ce maillage au départ de Lyon restera dans l'histoire sous le nom d'étoile d'Agrippa. De là partent les routes vers Lutèce (Paris) qui suivent approximativement le tracé de l'actuelle N6, et vers Rome en longeant le Rhône et passant par Arausio (Orange) et suit le bord de la Méditerranée comme la RN7.

C'est au XV^e siècle, avec la création de la poste royale par Louis XI qu'un réseau cohérent de routes de postes est mis en place. Les chemins de Paris à Lyon passent par Moulins (route du Bourbonnais) ou Dijon (route de Bourgogne). Le siècle suivant voit l'apparition des premiers transports réguliers de voyageurs et la plantation des ormes le long des voies pour les ombrager et les délimiter.



L'histoire et le développement de Les Tourrettes sont liés à deux éléments majeurs :

- son implantation en bord de Rhône, sur l'axe Nord-Sud allant de Lyon à Marseille ;
- la proximité de l'abbaye de Cruas.

A l'époque romaine est tracée la via Agrippa, suivant la rive gauche du Rhône et reliant Lyon à Marseille. Elle longe le fleuve, sur une première marche hors inondation, sur une chaussée surélevée.

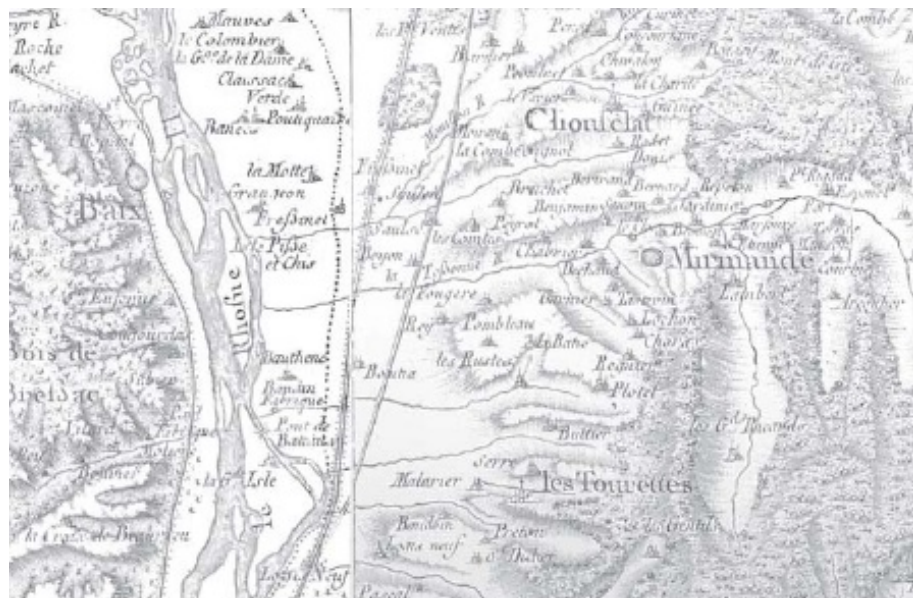
L'entretien difficile de cette voie a entraîné sa déshérence et son remplacement par une nouvelle route, sur le tracé actuel de la RN 7. La proximité de cette voie a concouru au développement de villas gallo-romaines, essentiellement implantés sur les terrasses, aux abords de la chapelle Saint Didier, à Belfond et Malhurier.

Toutefois, la présence de sites antiques sur les reliefs n'est pas exclue, mais le couvert forestier actuel n'en permet pas une lecture certaine.

L'histoire du Village est liée par ailleurs à celle de l'abbaye de Cruas, sur la rive droite du Rhône. La seigneurie de Les Tourrettes dépendait en effet du temporel des abbés de Cruas, qui y trouvaient là un point d'ancrage vers leurs autres possessions drômoises du Valdaine et du Diois. L'érection du château serait ainsi liée à la décision d'un abbé du XIII^{ème} siècle. Après les guerres de religion, le château, restauré, devient résidence des abbés de Cruas.

Autour du château, bâti sur un épaulement au pied du serre de la Trappe du Loup, dominant le Rhône, s'est rapidement développé un village enclos à l'intérieur de remparts. Le village constitue le centre de la commune jusqu'au 19^{ème} siècle, au cours duquel il est progressivement abandonné au profit du *hameau du Logis Neuf*, profitant de la dynamique de l'axe routier.

CARTE DE CASSINI - 1750



CARTE D'ÉTAT MAJOR - 1856



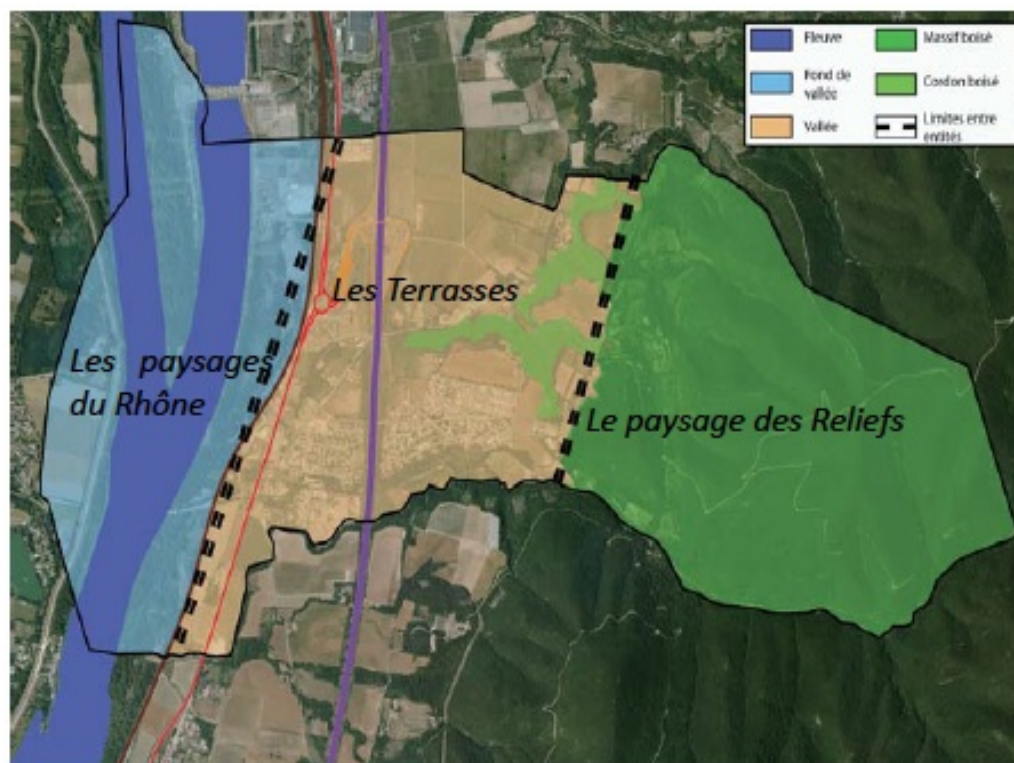
II - LE PAYSAGE

1- ENTITES PAYSAGERES ET URBAINES

La nature géologique et le relief du territoire commandent de façon évidente les différentes entités paysagères de la commune.

D'est en ouest se succèdent ainsi trois grands types de paysages dessinés par le relief et les hommes:

- le paysage des reliefs, paysages boisés, homogènes et cohérents;
- les paysages des terrasses, offrant deux visages distincts, entre urbanisation et espaces agricoles, paysages présentant plusieurs points de rupture liés aux infrastructures de transport.
- les paysages du Rhône, paysages d'eau vives et d'eau dormantes, paysages naturels et industriels.



2- UN PAYSAGE MARQUE PAR DE GRANDS AMENAGEMENTS

Le territoire communal de Les Tourettes s'inscrit à l'articulation entre plusieurs types de paysages. Si l'Atlas des Paysages de la Drôme classe la commune de Les Tourettes dans les paysages marqués par de grands aménagements, ce qui s'entend à l'échelle macro, l'analyse doit être plus nuancée toutefois, à l'échelle micro : une coupe est-ouest sur le paysage de Les Tourrettes permet en effet de lire la diversité et la complémentarité des paysages, du paysages du Rhône au paysage du massif boisé en passant par le paysage des terrasses.

Le paysage n'est pas une notion figée. Les paysages du territoire de Les Tourrettes sont donc en constante évolution, depuis les origines. La lecture de l'évolution de ces paysages varie alors en fonction de l'échelle d'appréciation. Dans le cas du paysage des Grands aménagements, les infrastructures de transports investissent toujours les mêmes lieux, les mêmes corridors. L'accélération de l'évolution de ces paysages peut conduire à l'urbanisation continue sans coupures. Le colmatage progressif des fonds de vallée gomme les différences entre les paysages.

Toute intervention sur un territoire modifie le paysage, souvent de façon irréversible.

Aujourd'hui, la question du devenir des installations industrielles se pose avec notamment la reconquête des bords de fleuves ou rivières. L'accumulation d'infrastructures (autoroutes, nationales, lignes TGV, centrales nucléaires, éoliennes...) ou les stigmates de la désindustrialisation dévalorisent ces secteurs de la vallée du Rhône du nord au sud ou des vallées est-ouest qui mènent aux Alpes. La programmation actuelle de ces infrastructures diminue mais les projets éoliens se multiplient. Du fait de leurs dimensions importantes, ces fermes éoliennes pourraient modifier l'image de certains secteurs dont les qualités paysagères patrimoniales sont reconnues et recherchées par les touristes : Drôme provençale, Vercors.

Un paysage marqué par les grands aménagements

La morphogenèse du territoire communal est autant liée au site naturel originel qu'à sa domestication par l'homme, son anthropisation. En effet, l'implantation des grandes infrastructures de transport a profondément transformé le paysage naturel, en marquant successivement les différentes séquences paysagères :

- l'axe fluvial structurant du Rhône ;
- l'axe routier historique, RN7, reliant Lyon à Marseille.

La révolution des transports au XIXème siècle (le train) et au XXème siècle (la voiture) ont amplifié l'impact paysager et urbain de ces infrastructures en doublant les axes historiques :

- par la mise en place dans la première moitié du XIXème siècle de la ligne de train, doublée dans les années 1980 par le TGV ;
- par la mise en place de l'autoroute A7 entre 1966 (secteur Valence-sud / Montélimar-nord) et 1968 (secteur Montélimar-nord / Montélimar-sud). Un échangeur entre la RN7 et l'A7 (« Echangeur de Montélimar-Nord ») se trouve dans la partie nord du territoire communal.

Ces infrastructures marquent le territoire communal par leur emprise respective. Les paysages marqués par de grands aménagements sont caractérisés par une représentation collective double : la perception du paysage sera différente pour les usagers des aménagements, et par les habitants du territoire.

La lecture unidirectionnelle marque la perception (selon les grands axes de la topographie régionale). Les autoroutes, TGV, train, routes nationales, lignes à haute tension... sont aménagés dans les fonds de vallée, souvent habités depuis des millénaires (traces d'occupation ancienne qui disparaissent peu à peu).

L'esthétique particulière est liée à la monumentalité et aux prouesses techniques des aménagements.

Les modalités d'appréciation diffèrent suivant qu'on a affaire à un usager ou à un riverain. L'autoroute est un paysage en soi, continu pour l'utilisateur marqué par la schématisation des images due à la vitesse et à l'importance particulière des repères monumentaux dans l'orientation. Pour l'habitant, statique, c'est plutôt une série de nuisances : vue, bruit, pollution, effet de coupure...

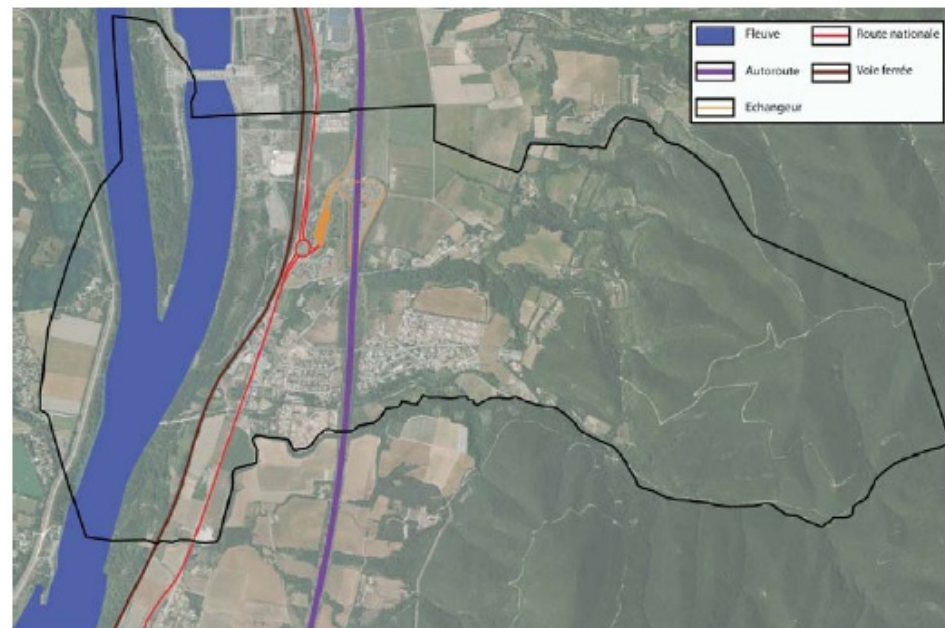
L'enjeu régional vient de leur fréquentation. Au niveau international, ces axes (autoroute ou TGV) peuvent être les uniques vues sur la région.

Impact des infrastructures sur la structure communale

Les évolutions de la vallée du Rhône et l'aménagement d'infrastructures de transport lourdes, qui ont particulièrement marqué le territoire de Les Tourrettes, sont à l'origine de phénomènes d'attractions et de ruptures ayant influencé l'implantation des constructions.

L'urbanisation s'est en effet adaptée à ces contraintes fortes, orientées selon un axe nord/sud. Les premiers lotissements ont été aménagés en même temps que l'autoroute, de part et d'autre, et doivent aujourd'hui se jouer de cette coupure nette. Par ailleurs, la partie Est du village et le Lieu-dit du Logis Neuf doivent s'affranchir du caractère très routier de la RN7.

C'est donc à un déficit de liens d'orientation est/ouest qu'est confrontée la commune, tant en termes fonctionnels qu'en termes paysagers, le poids historique et l'orientation de la vallée du Rhône ayant tendance à faire de la commune un simple lieu de passage, au détriment de la fonction de lieu de vie



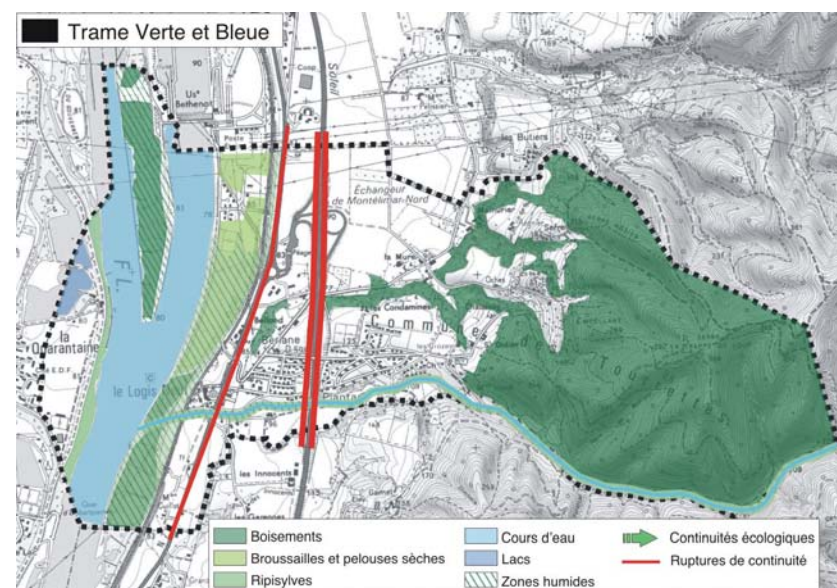
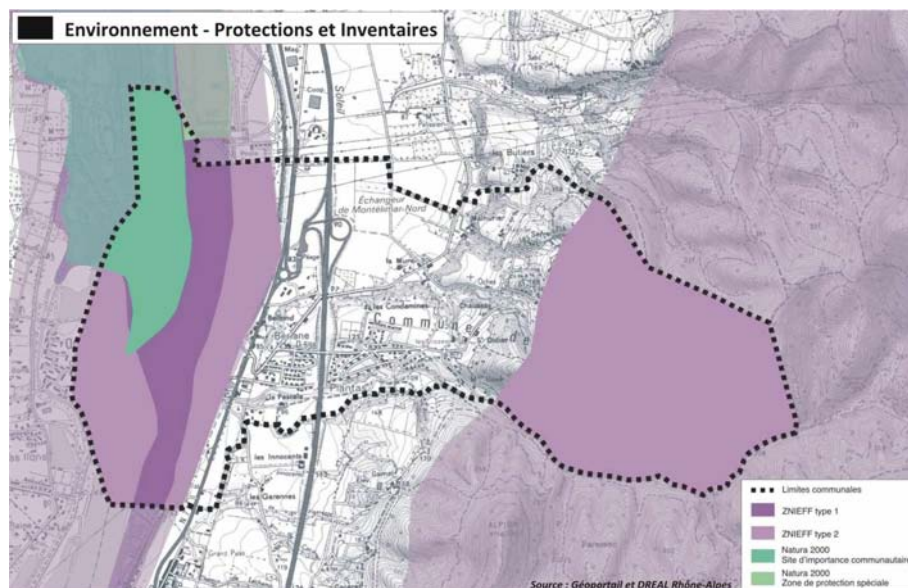
3- LE PATRIMOINE NATUREL

Les Tourrettes présente de multiples éléments naturels remarquables. Ces derniers font l'objet de nombreuses réglementations destinées à en assurer la préservation.

La richesse de Les Tourrettes est due à la variété de ses milieux naturels, plaine alluviale du Rhône d'une part, et massif forestier de Marsanne d'autre part.

La commune est dans le périmètre d'une ZNIEFF de type I et deux ZNIEFF de type II. Elle est également concernée par 2 sites Natura 2000 : la ZPS "Printegarde" et la ZSC « Milieux alluviaux du Rhône aval ».

Les cartes ci-dessous représentent les espaces sensibles d'un point de vue écologique. Les espaces urbanisés et artificialisés, notamment les secteurs concernés par la présente étude, ne sont pas répertoriés comme fragiles.



4- LE BATI

Dès le 19^{ème} siècle, l'habitat a déserté les hauteurs protectrices du Vieux Village pour investir la vallée, attiré par le dynamisme de la RN7 au droit du Logis Neuf.

Le secteur du Logis Neuf offre ainsi de part et d'autre de la voie des alignements bâtis de constructions traditionnelles, avec une certaine dissymétrie selon la rive. Côté massif, le tissu se limite à une bande le long de la route, sans profondeur. Côté Rhône, le bourg, développé de part et d'autre d'une grande propriété, présente une profondeur plus importante.

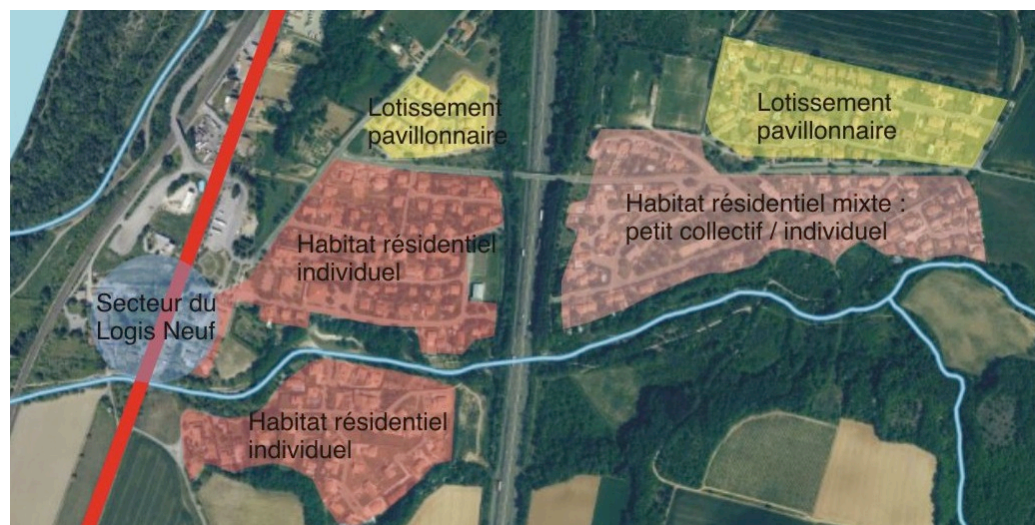
Le début des années 1980 marque la confirmation de l'attractivité résidentielle de Les Tourrettes et l'apparition de nouvelles zones d'habitat. Il s'agit désormais de concilier développement résidentiel et maintien de la qualité du paysage, en adaptant la politique de développement urbain.



Alignements urbains du Logis Neuf



Nouveaux quartiers résidentiels



Le bâti de bourg

Sont considérés à Les Tourrettes comme bâti de bourg les éléments implantés de part et d'autre de la RN 7, soit isolément, soit en ensemble, mais plus particulièrement ceux implantés au droit du Logis Neuf.

Le logis Neuf, déjà représenté sur la carte de Cassini, s'est surtout développé à partir de 1850, aux dépens du Vieux Village.

A la différence des éléments du bâti rural tournés vers l'exploitation et la mise en valeur de la terre, les éléments bâtis de bourg ont une économie tournée vers l'échange, lié à la présence historique de la voie de communication. Ils ponctuent ainsi le paysage de la RN7, et sont concentrés autour du hameau du Logis Neuf.

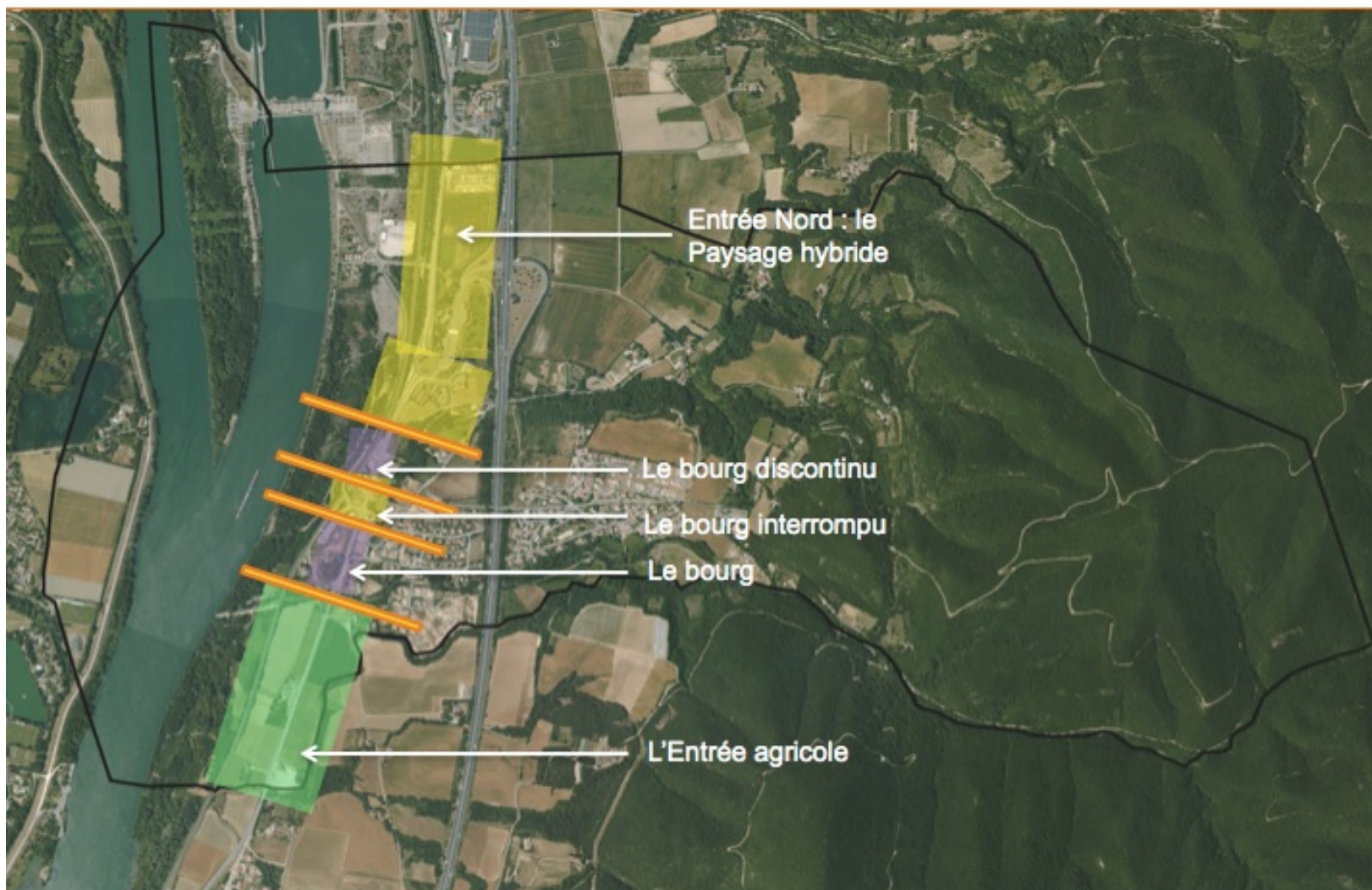


Des fronts urbains de qualité, mais banalisés par la publicité et dévalorisés par la circulation routière et le traitement de la voirie

5- L'INSCRIPTION DU PAYSAGE DE LA RN7 SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

La traversée

STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES



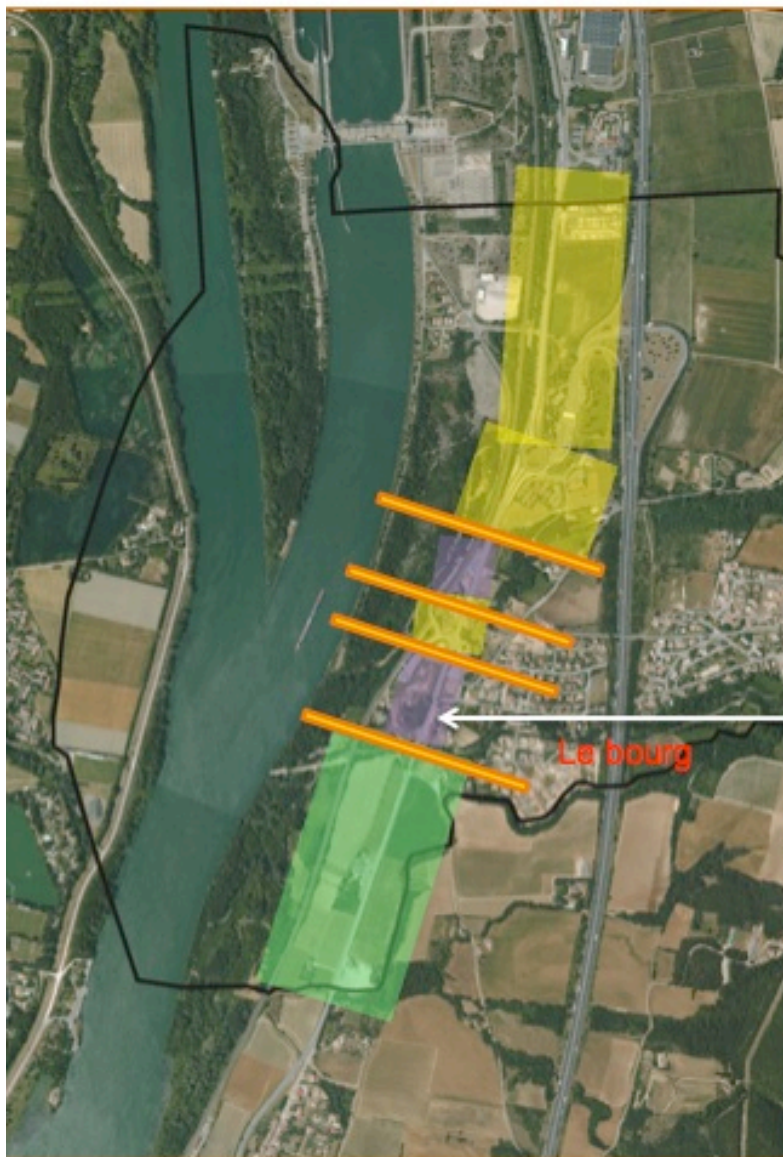
STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES : L'Entrée agricole



Un paysage peu animé, marqué par la route et le rail, les grands aménagements entre collines ardéchoises et massif de la Drôme.



STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES : Le bourg



L'entrée de bourg sud laisse présager la présence d'un bourg structuré vite affirmée par les alignements bâtis



STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES : Le bourg interrompu



A la sortie du Logis Neuf, la ville s'interrompt brutalement : l'automobiliste renoue avec un paysage routier, un no man's land urbain. Le panneau « centre ville » semble être une erreur de signalisation.



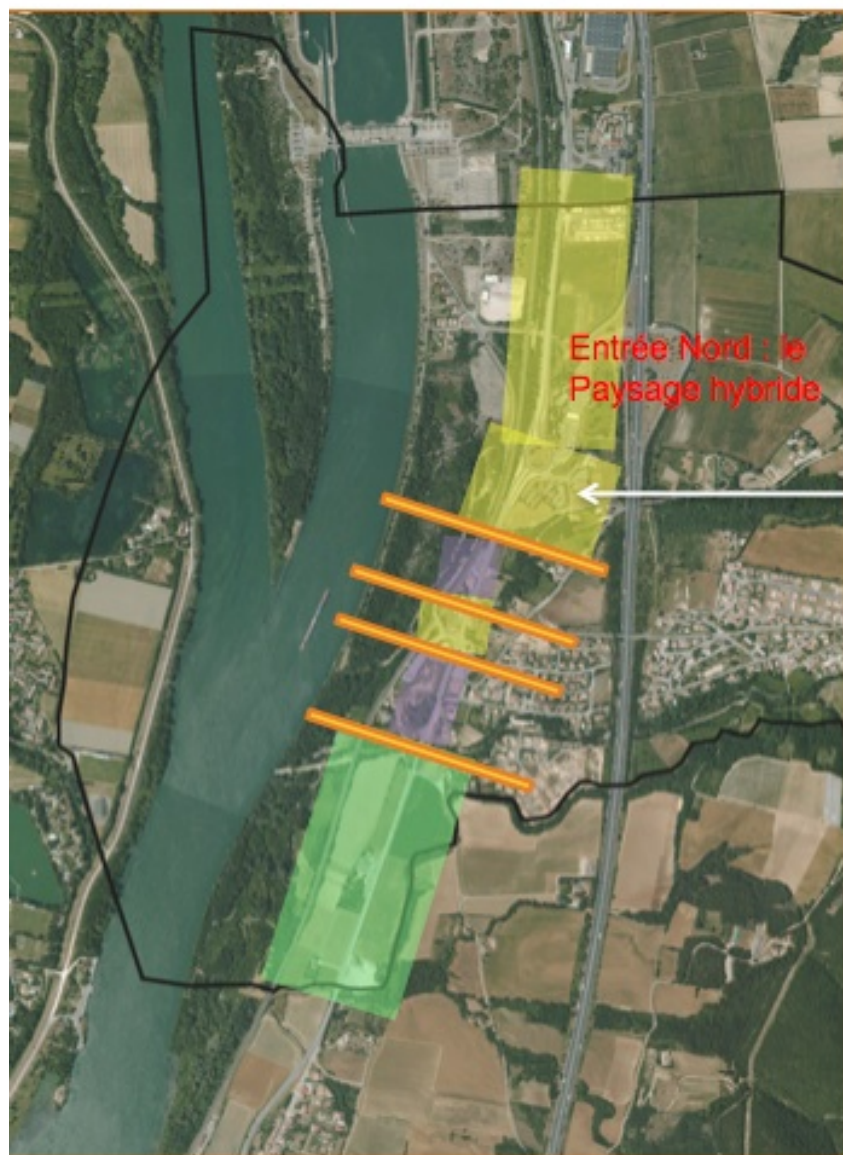
STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES : Le bourg discontinu



Pourtant, de nouveaux éléments bâtis sont proches, bien qu'altérés par le manque de soins et les panneaux publicitaires et le traitement routier de la chaussée



STRUCTURES PAYSAGERES DE LA RN 7 / DES AMBIANCES DISTINCTES : Entrée Nord : le Paysage hybride



Mais rapidement le paysage prend une allure hybride, dominé par les infrastructures.

L'espace "centre village"

PERCEPTIONS DU SITE / VUES PERIPHERIQUES ET INTERNES



Le site s'inscrit de façon confidentielle entre la RN 7, le « centre administratif » et les secteurs résidentiels. Tout le secteur souffre d'un déficit de lisibilité.



L'espace public ne joue pas son rôle de lien fédérateur : il ne définit aucune continuité, mais sépare.



Il s'agit de fait de retrouver un espace urbain, de rattacher les éléments de centralité : équipements, services...



PLUSIEURS VUES DU SITE





III - LES PROJETS

1- LES ENJEUX PAYSAGERS

Le secteur "centre village"

DIAGNOSTIC : Une centralité peu marquée

- Une centralité difficile à définir, organisée autour des équipements publics
- Un tissu urbain récent, sans lien avec la trame historique
- Des ensembles bâtis pavillonnaires peu facteurs d'identité territoriale
- Un traitement de la RN7 peu sécurisé et dévalorisant pour l'ensemble de la commune.

ENJEUX : Une centralité à reconquérir (objectifs principaux du PADD)

- ▶ Réaffirmer la présence d'un tissu historique, autour de la RN7
- ▶ Affirmer, mettre en place une centralité ;
- ▶ Limiter la consommation d'espace pour les nouvelles constructions : engager une réflexion privilégiant les opportunités foncières en lien avec le projet de centre-village ;
- ▶ Soigner les transitions entre espaces urbanisés, espaces libres et espaces naturels;
- ▶ Faciliter les circulations douces, notamment pour gommer l'effet de coupure des infrastructures de transport.

Entrée de ville à soigner :
vues dégagées à maintenir

Prédominance des infra-
structures de transport

Centre-village à créer :
espace à reconquérir

Front urbain : murs ou
constructions sur rue

Entrée de ville symbolisée
par le franchissement du pont

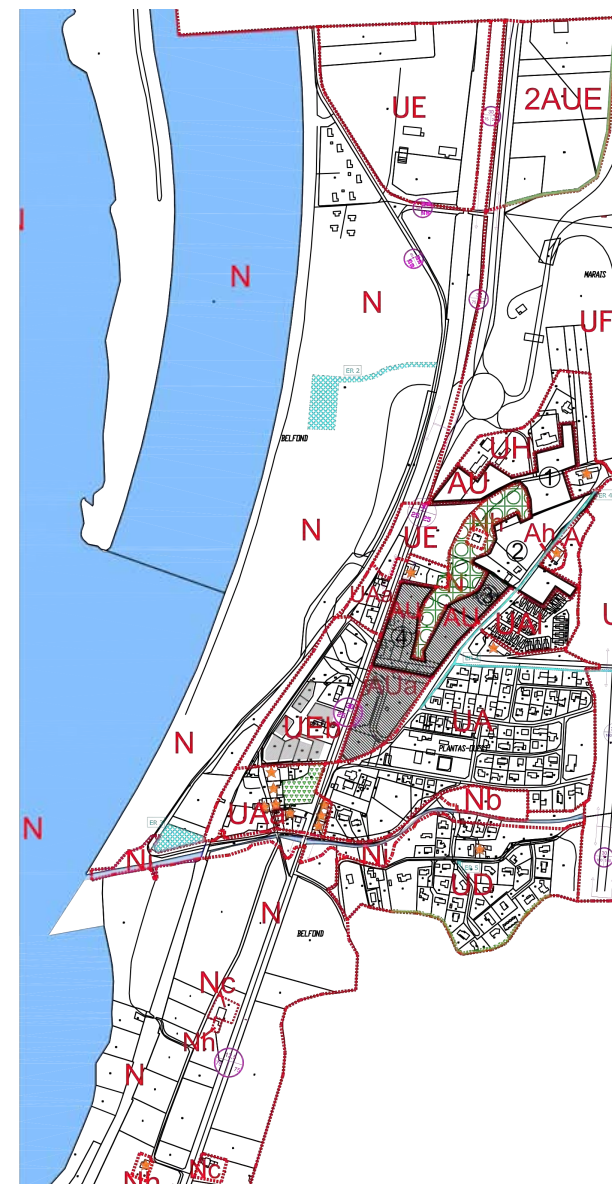
Coupure verte
à préserver



2- LE PROJET DE ZONAGE

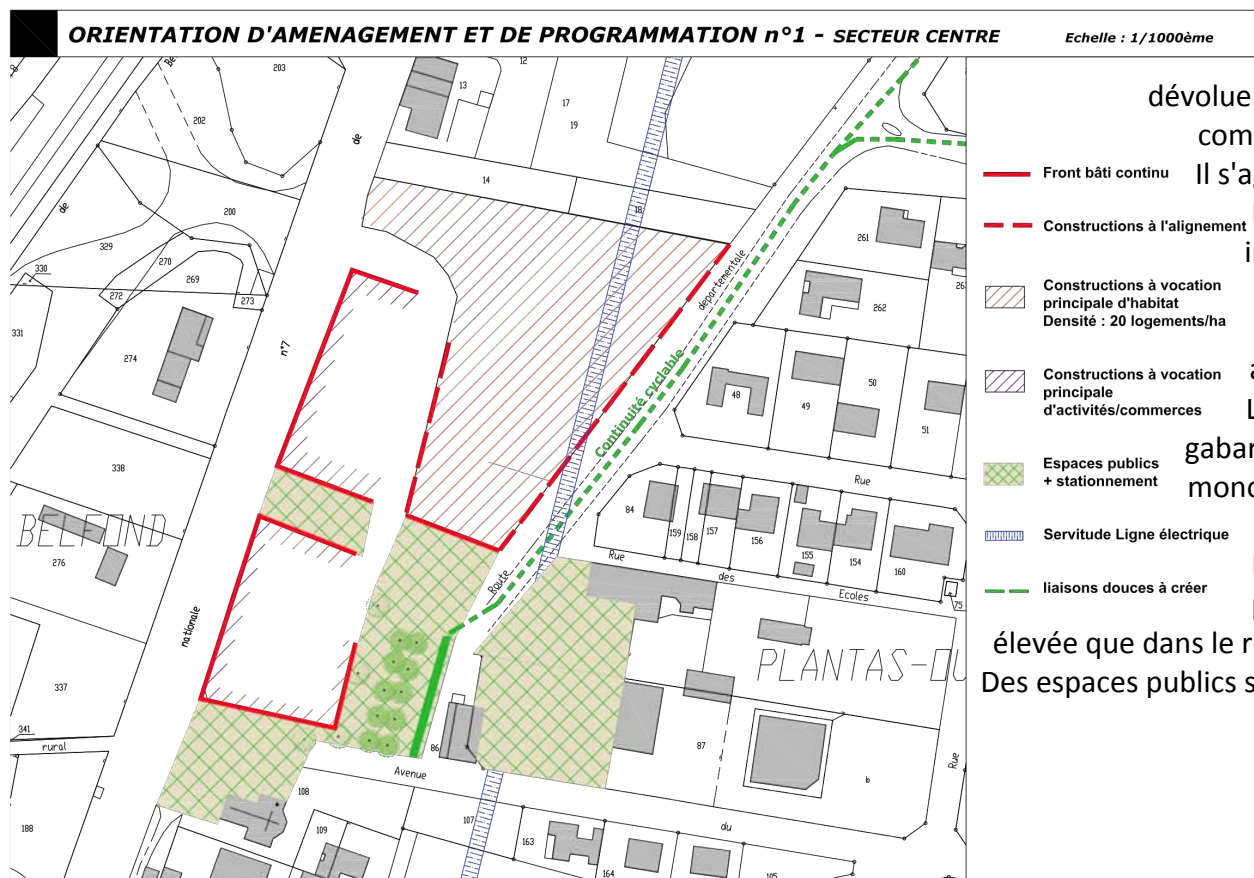
Du Sud au Nord :

- une **zone N** afin de préserver la coupure d'urbanisation entre la commune de La Coucourde et Les Tourrettes, ainsi que le long des berges du Rhône.
- Une **zone UA** (zone urbaine qui correspond au centre-village), avec un secteur **UAa** affecté à l'ensemble bâti du Logis Neuf (noyau urbain historique caractérisé par la densité bâtie et l'alignement sur rue).
- Une **zone AUa** : secteur de projet sur l'espace non bâti du centre-village. Le règlement et l'orientation d'aménagement fixent une densité permettant un aménagement villageois.
- Une **zone AU** : secteur à aménager, en périphérie du centre-village.
- Une **zone UE** correspondant à la zone d'activité, déjà existante (avec un secteur **UEb** qui correspond à la zone de Belfond)
- Une **zone UF**, à l'Est de la RN7, adaptée au secteur lié à l'autoroute
- Enfin, une **zone 2AUE**, zone d'urbanisation future à vocation d'activités à l'Est de la RN7, et **UE** à l'Ouest.



3- LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DANS LE VILLAGE

La création du centre-village :



dévolue

La partie urbanisable en front de RN7 est principalement aux activités: bureaux, commerces, équipements...

Il s'agit de reconstruire un front bâti sur rue.

Dans ce front, les logements ne pourront être implantés que perpendiculairement à la RN7.

L'orientation d'aménagement dessine des fronts bâtis, afin de donner une structure, une ossature au centre-village.

Les façades devront présenter des ruptures de gabarits et de hauteurs afin de ne pas constituer un bloc monoforme.

La partie située à l'arrière est destinée principalement à l'habitat. La densité y sera plus élevée que dans le reste du tissu bâti (20 logements par hectare).

Des espaces publics sont préservés (places, squares...).

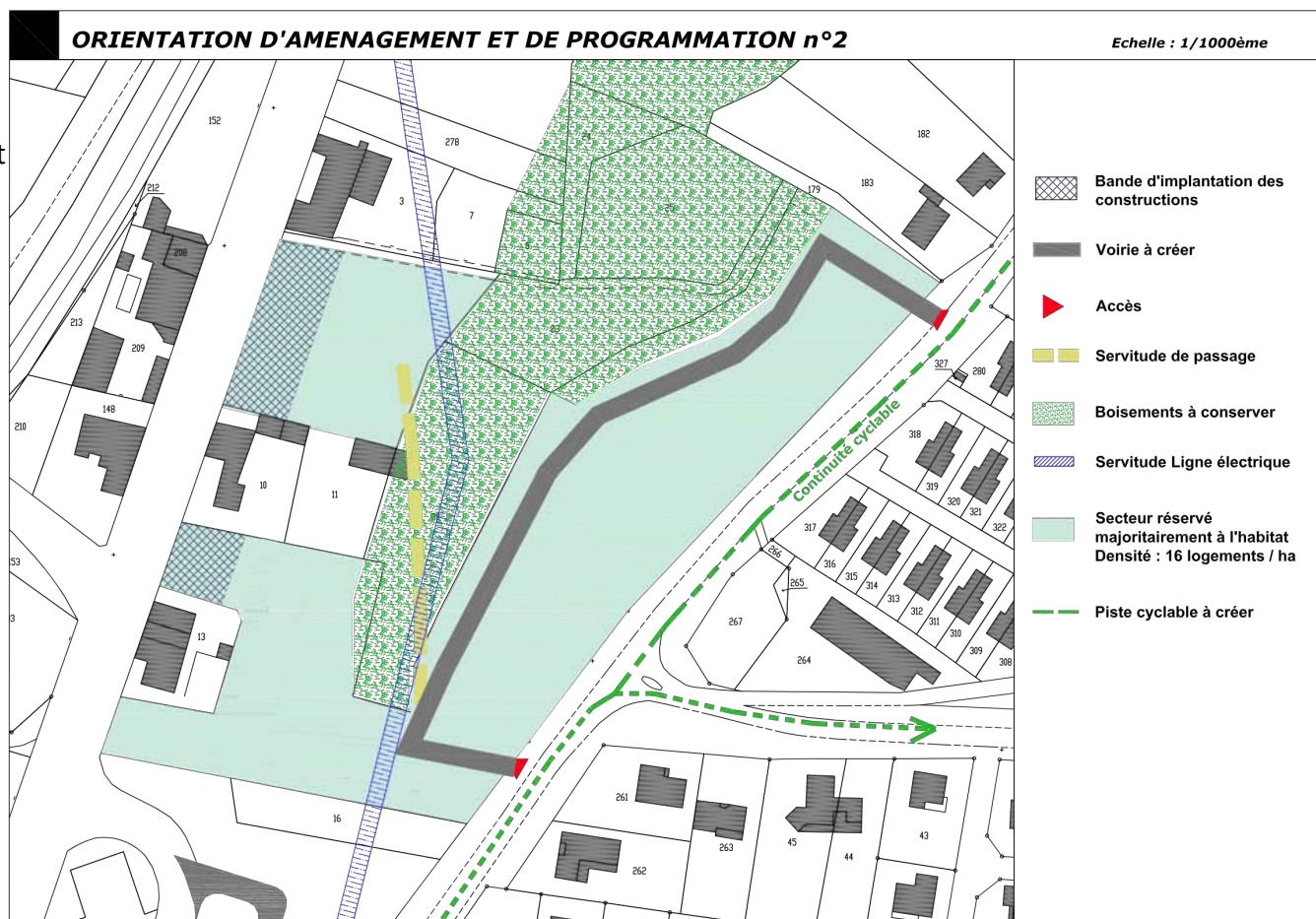
Le secteur Nord-village :

La **partie Nord** de la zone d'extension est destinée à l'habitat.

Le long de la RN7, les constructions devront respecter l'implantation des constructions voisines afin de renforcer le front urbain.

Les boisements existants sont tous conservés. Ils sont classés en zone N au plan de zonage.

Le boisement qui était classé en zone NAa au POS est désormais intégré à la zone N.



IV - LES IMPACTS

Justification par rapport aux nuisances

➤ **Le bruit**

Dans le secteur "centre-village", les constructions implantées en front bâti sont destinées principalement aux activités. Cette bande de constructions permettra de faire écran pour la zone résidentielle située plus à l'Est, "en arrière" de la RN. Les logements pourront être construits sur les retours perpendiculaires à la RN afin de réduire les nuisances.

Les bâtiments d'activités devront répondre aux normes phoniques en vigueur. Les ouvertures seront principalement tournées vers l'Est, du côté opposé à la source de bruit.

En ce qui concerne le secteur "Nord village", la zone à urbaniser offre quelques possibilités de construire en front de rue. Les constructions seront également tournées du côté opposé à la RN7.

➤ **La gestion des eaux**

Un système de gestion des eaux pluviales (modification ou renforcement du réseau de collecte des eaux pluviales ou noues, tranchées puits d'infiltration...) sera mis au point afin d'éviter l'aggravation du problème de ruissellement des eaux de pluie que pourrait générer l'artificialisation du sol. Cette installation sera décidée après la réalisation d'une étude sur les écoulements d'eaux pluviales.

Justification par rapport à la sécurité

➤ **Les accès**

L'accès à la zone "centre-village" se fera, comme toute la partie urbanisée de la commune par la RD 598 (future avenue St Didier).

L'accès à la zone "Nord village" pourra se faire par la voie communale n°4 (future rue de Bériane) ou par le Nord, par la zone hôtelière.

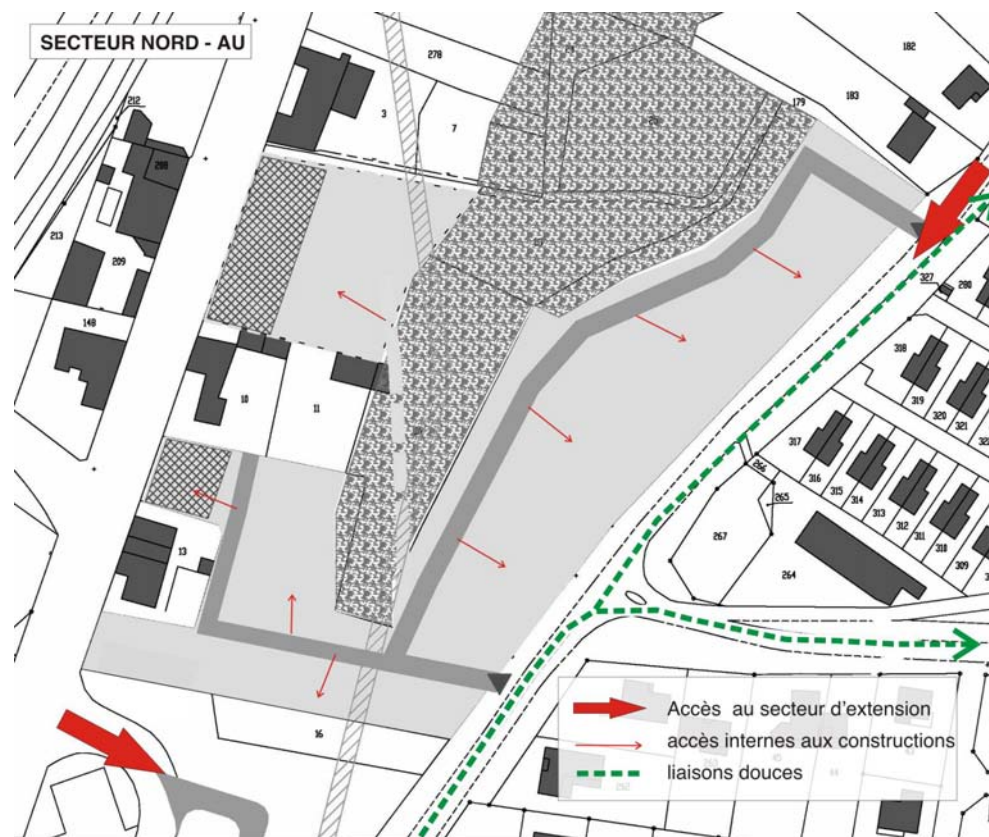
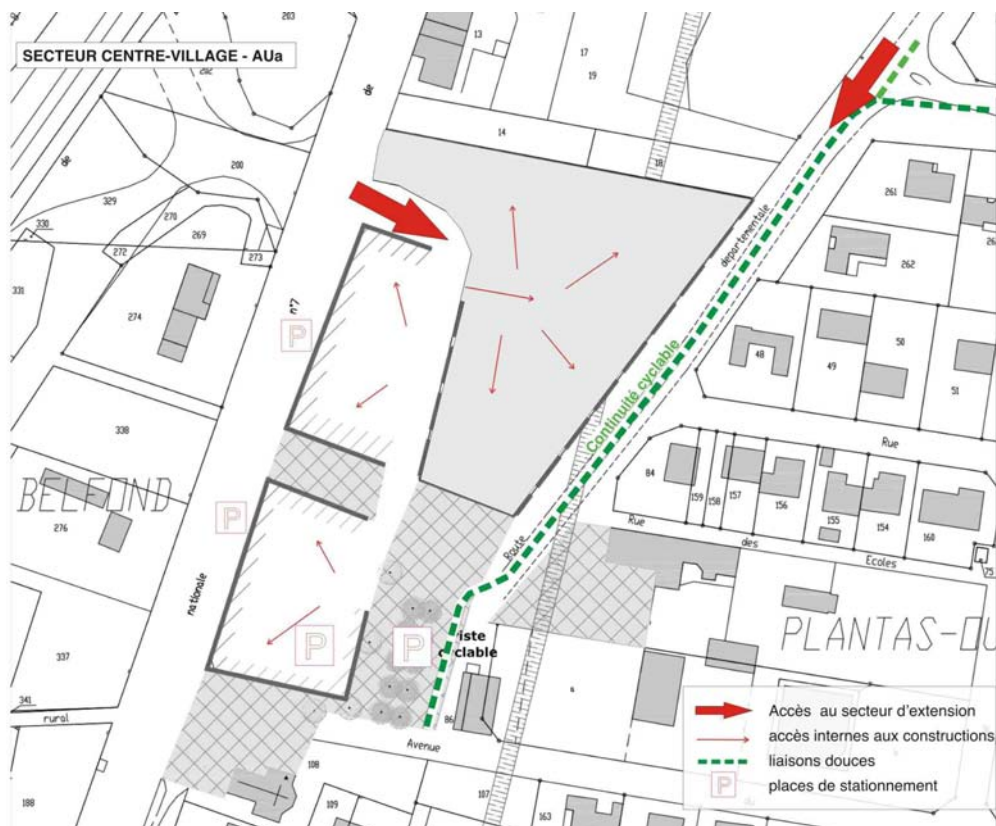
La sécurité des piétons et deux-roues n'est pas affectée par l'urbanisation du secteur, les aménagements de la traversée de la RN7 n'étant pas modifiés.

Le projet ne consiste pas à dissimuler l'urbanisation nouvelle, mais au contraire, de créer un véritable front urbain afin que l'automobiliste s'aperçoive qu'il traverse une agglomération, et ainsi, limite sa vitesse. Afin d'être optimal, ce projet devra s'accompagner d'un traitement de la chaussée : trottoirs, mobiliers urbains, plantations...

➤ Le stationnement

Les orientations d'aménagement et de programmation prévoient 2 stationnements par logements : 1 sur la parcelle, et 1 parking collectif pour l'opération.

Un parking est également prévu pour le secteur réservé aux activités et aux équipements.



Justification par rapport à la qualité architecturale, urbaine et paysagère

➤ **Implantation des constructions**

Dans le secteur "centre-village", hors RN 7, les constructions seront implantées avec un recul minimum de 3 mètres, sauf le long de la RN 7 et en limite d'espace public où les constructions seront implantées de manière à constituer un front bâti.

Dans le secteur "Nord village", les constructions devront être implantées avec un recul minimum de 5 mètres par rapport à l'alignement des voies. Le long de la RN 7, les constructions seront implantées dans une bande comprise entre l'alignement sur voie et un recul maximum 20 mètres.

➤ **Aspect extérieur des constructions**

• **Hauteur**

Dans le secteur "centre-village", la hauteur des constructions est limitée à 12 mètres au faîtage. En front de rue, les hauteurs devront varier tous les 20 mètres au maximum afin d'éviter les linéaires de volumes identiques et l'effet "barre".

Dans le secteur "Nord village", la hauteur des constructions est limitée à 8 mètres au faîtage.

• **Façades**

L'utilisation en façade de tous matériaux hétéroclites ou disparates non prévus pour cet usage est interdite. Les matériaux qui le requièrent devront être enduits ou peints. Les couleurs des matériaux apparents, des enduits et des peintures de ravalement doivent s'harmoniser avec le bâti environnant.

De la même manière que pour les hauteurs, les gabarits devront varier au maximum tous les 15 mètres (couleurs, percements...).

• **Ouvertures**

Les ouvertures doivent s'harmoniser avec l'aspect général de la façade. En façade sur rue, elles doivent être plus hautes que larges. Cette condition n'est pas exigée dans le cas de grand portail sur rue, de devanture commerciale ou artisanale.

• **Toitures:**

Les matériaux de couverture devront avoir l'aspect de tuiles canal ou romane vieillies. Les couleurs rouges ou brunes sont exclues. Les toitures terrasses sont autorisée en cas d'installation de dispositifs à vocation de production ou d'économie d'énergie.

➤ *Espaces libres et plantations*

Les aires de stationnement de plus de 100 m² devront être plantées à raison d'un arbre à haute tige d'essence locale pour quatre places de stationnement.

50% minimum de la surface de l'unité foncière ou de l'opération devront être traités en espaces verts, hors servitude de voirie existante sur le terrain d'assiette de tout projet.

Les systèmes de rétention des eaux de pluie seront comptés comme espaces verts.

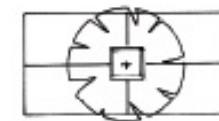
Tout arbre abattu est remplacé.

Les plantations seront réalisées en favorisant les essences locales adaptées.

AIRE DE STATIONNEMENT



1 arbre pour 4 places de stationnement perpendiculaire



1 arbre pour 4 places de stationnement en double rangée

Prise en compte dans la planification

Les règles concernant l'implantation des constructions sont introduites dans le règlement du PLU aux articles 6 et 7.

Celles concernant les hauteurs sont inscrites dans l'article 10;

Celles concernant les façades, ouvertures et toitures sont insérées dans l'article 11.

Celles concernant le stationnement sont rédigées dans l'article 12.

Enfin, s'agissant des espaces libres et plantations, les règles sont inscrites dans l'article 13.

Des orientations d'aménagement et de programmation précisent les conditions d'aménagement des secteurs "centre-village" et "Nord village".