



Déclaration de Projet
Pour la création d'une
Aire d'accueil
Pour les Gens du Voyage

Emportant la

Mise en compatibilité
du
Plan d'Occupation des Sols
De la commune de
Saint-Rambert d'Albon

[Notice de Présentation du projet]

Table des matières

Table des matières	3
Introduction	5
Partie 1 - Cadre législatif de la procédure de déclaration de projet	5
1. La procédure de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols à l'occasion d'une déclaration de projet	5
1.1. Définition réglementaire de « déclaration de projet »	5
1.2. Définition réglementaire de « l'intérêt général »	9
2. Les documents supports de la déclaration de projet pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Rambert d'Albon	10
2.1. La réglementation des aires d'accueil des gens du voyage	10
2.2. Le Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage (SDGdV26) Drômois 2013-2018	11
2.3. Le Plan Local de l'Habitat (PLH)	14
2.4. Le Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône (SCoT)	15
3. Une nécessaire mise en adéquation du Plan d'Occupation des Sols de Saint-Rambert d'Albon pour la réalisation pour l'aire d'accueil des gens du voyage	19
3.1. Le cadre réglementaire du Plan d'Occupation des Sols en vigueur	19
3.2. Mise en conformité du Plan d'Occupation des Sols, l'issue de l'enquête publique	24
Partie 2 - Notice explicative de l'opération d'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage	25
4. L'aménagement d'aire d'accueil des gens du voyage (AGDV) de Saint-Rambert d'Albon, un projet d'intérêt général	25
4.1. Etat de lieux / diagnostic territorial	25
4.2. Justification du projet	27
4.3. La présentation du projet	39
Partie 3 - La mise en compatibilité Plan d'Occupation des Sols et les impacts prévisibles du projet	52
5. La mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols	52
5.1. Règles en vigueur sur la zone et modifications engendrées par le projet d'AGDV	52
5.2. Conséquences et résonnances du projet d'AGDV sur le territoire communal	58
Synthèse Générale	63

Introduction

La création de l'aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Rambert d'Albon s'élabore en plusieurs phases, selon les étapes suivantes :

- Consultation du Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage de la Drôme (SDGdV 26)
- Déclaration du projet d'intérêt général emportant la mise en compatibilité du document d'urbanisme communal
- Conception du projet (aménagement, gestion et actions socio-éducatives)
- Réalisation de l'aire d'accueil des gens du voyage
- Mise en service de l'aire d'accueil des gens du voyage
- Mise en place d'un dispositif de suivi et de coordination.

Le présent dossier vise à élaborer le dossier de réalisation de l'aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Rambert d'Albon en répondant aux deux premières étapes évoquées ci-dessus.

Partie 1 - Cadre législatif de la procédure de déclaration de projet

1.La procédure de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols à l'occasion d'une déclaration de projet

1.1. Définition règlementaire de « déclaration de projet »

« La déclaration de projet, véritable réponse à un souci de démocratie et de transparence, permet aux responsables de projets publics susceptibles d'affecter l'environnement d'en affirmer solennellement l'intérêt général, par des décisions clairement identifiées. Cassant le monopole de l'État en matière de constatation de l'intérêt général, la déclaration de projet permet ainsi à ces responsables de prendre leurs responsabilités vis à vis des administrés et des autres personnes publiques qu'il y ait ou non présence d'une déclaration d'utilité publique en raison de la mise en œuvre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ». ¹

C'est ainsi que peut être définie la Déclaration de Projet (DP).

Plus précisément, la notion et la définition règlementaire de « Déclaration de Projet est née dans la loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002. Cette loi a inscrit dans le Code de l'Environnement l'article L.126-1 permettant, à travers une déclaration de projet, de constater et faire valoir l'intérêt général des opérations d'aménagements ou de constructions publiques susceptibles d'affecter l'environnement.

Peu de temps après, la «Loi d'Orientation pour la Ville », dite loi « LOV » du 1^{er} Août 2003 complète le premier texte en incluant une seconde déclaration de projet à l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme, en vue de constater l'intérêt général d'actions ou opérations

¹ Fiche écrite par **Emmanuelle Gillet Lorenzi** - Maître de conférences de droit public et aménagement - Institut d'aménagement du territoire et d'environnement de l'université de Reims (IATEUR) pour le site internet : <http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/>

d'aménagement, telle que la réalisation de l'aire d'accueil des gens du voyage (AGDV) de Saint-Rambert d'Albon.

L'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme a ouvert la possibilité, pour l'État, les collectivités locales, les établissements publics de coopérations intercommunales (EPCI) et les établissements publics fonciers (EPF) et d'aménagement de se prononcer, par une déclaration de projet, sur **l'intérêt général d'une « action ou d'une opération d'aménagement »** (par exemple : opération de requalification urbaine, création d'un centre de quartier, aménagement d'un pôle commercial, réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage, projet de construction d'un équipement collectif, etc...)².

Dans ce cadre là, la Déclaration de Projet proposée ici a pour objet et finalité la mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur, à savoir le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Saint-Rambert d'Albon en vigueur, pour la création d'une Aire d'accueil des gens du voyage (AGdV).

- *L'élaboration et le contenu du dossier de Déclaration de Projet relevant du Code de l'Urbanisme³*

Le dossier de Déclaration de Projet présenté, dans un premier temps, à l'examen des personnes publiques sera, dans un second temps, soumis à enquête publique.

Ce dossier comprend :

- un dossier qui présente l'action ou l'opération d'aménagement ou le programme de construction :

Il justifie son caractère d'intérêt général, comprend toutes pièces utiles à la compréhension du dossier (contexte, localisation du projet, description du projet : objectifs, justification, caractéristiques principales des aménagements et constructions envisagés).

Il précisera également si l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ; pour ce faire, une fiche d'examen au cas par cas doit être envoyée à l'autorité environnementale pour définir si une évaluation environnementale est nécessaire pour ce projet.

Dans l'affirmative, il comportera l'évaluation environnementale requise au titre de l'article R.121-16 et le dossier sera soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'évaluation environnementale présente l'état initial de l'environnement et les enjeux du territoire, les impacts attendus de la réalisation de l'AGdV (lors des différentes phases, du chantier au démantèlement) et les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les impacts sur l'environnement de l'AGdV.

- un dossier qui présente la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) :

Il présente la situation du projet par rapport aux dispositions du POS applicable ainsi que les remaniements à apporter au document d'urbanisme. Sont ensuite présentées, en situation avant-après, les différentes pièces du POS mises en compatibilité :

- o règlement écrit ;
- o règlement graphique ;

² Selon le formulaire « la procédure de mise en compatibilité du plan Local d'Urbanisme à l'occasion d'une déclaration du projet » rédigé et édité par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme, M&J le 25/07/2014.

³ Ibid.

- *Les étapes de l'instruction du Dossier de Déclaration de projet par les personnes publiques associées et concertation de la société civile*⁴

A la suite de l'élaboration de ces documents débute la concertation et l'instruction par les personnes publiques associées, dites PPA.

Les personnes publiques dites « associées » sont consultées afin qu'elles puissent émettre un avis, approuver ou désapprouver, les projets de création, modification ou de révision des documents d'urbanisme qui leur sont soumis et s'assurer de leur conformité et/ou validité.

Les personnes publiques associées sont constituées des administrations et institutions publiques : il s'agit des services de l'Etat, collectivités territoriales, établissement public de coopération intercommunale, organismes consulaires, etc...

Les personnes publiques associées sont réunies pour une première lecture des documents constituant la déclaration de projet. A l'issue de cette réunion, un compte-rendu doit être établi et adressé à toutes les PPA :

- le compte-rendu de la réunion relative à l'examen conjoint du projet avec les personnes publiques associées (PPA)⁵ qui formalise les avis des PPA présents lors de la réunion.
- les avis des personnes publiques consultées au titre des consultations particulières (chambre d'agriculture, centre régional de la propriété forestière, institut national des appellations d'origine contrôlée...) et des PPA absentes de la réunion d'examen conjoint.⁶

Enfin, après recueil des avis des PPA débute la phase de concertation avec la population locale :

- la mise en œuvre de l'enquête publique : La procédure de mise en compatibilité du POS se poursuit après l'examen conjoint des personnes publiques par la mise à enquête publique du projet (comprenant le cas échéant l'évaluation environnementale).
- Les pièces suivantes doivent être soumises à enquête publique :
 - o le compte-rendu de la réunion relative à l'examen conjoint du projet avec les personnes publiques associées ;
 - o les avis des personnes publiques consultées au titre des consultations particulières (chambre d'agriculture, centre régional de la propriété forestière, institut national des appellations d'origine contrôlée, avis de l'autorité environnementale...).
 - o L'arrêté de mise à enquête publique : après la nomination du commissaire enquêteur, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique prend un arrêté de mise à enquête publique⁷.

⁴ Selon le formulaire « la procédure de mise en compatibilité du plan Local d'Urbanisme à l'occasion d'une déclaration du projet » rédigé et édité par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme, MàJ le 25/07/2014.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

- La publicité de l'arrêté de mise à enquête publique

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans **deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département**.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés⁸.

- La clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête qui le clôture.

Dès réception du registre et des documents annexes, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies⁹.

- La publicité du rapport et des conclusions

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

La copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture du département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Lorsqu'elle a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur son site internet, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an¹⁰.

- Approbation de la mise en compatibilité du POS en conseil municipal

Lorsque la commune décide de prononcer l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement, elle doit prendre une délibération de déclaration de projet lors d'un conseil municipal.

Le représentant de la municipalité chargée de la procédure soumet le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois pour approuver la mise en compatibilité du plan.

⁸ Selon le formulaire « *la procédure de mise en compatibilité du plan Local d'Urbanisme à l'occasion d'une déclaration du projet* » rédigé et édité par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme, MàJ le 25/07/2014.

⁹ Ibid

¹⁰ Ibid

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, la décision de mise en compatibilité appartient au préfet qui notifie son arrêté au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier¹¹.

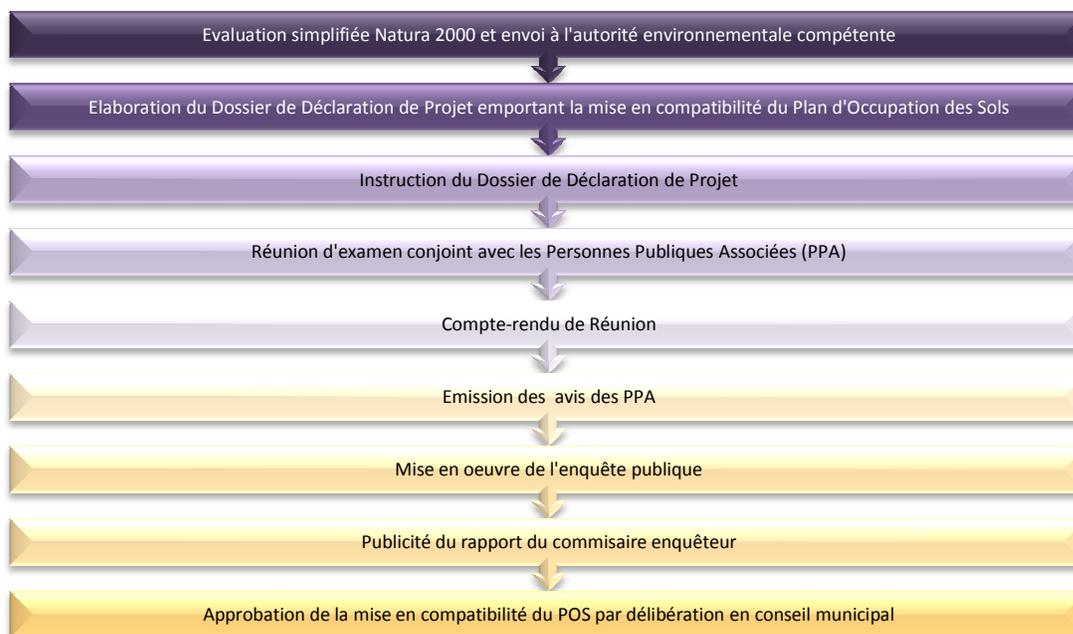


Figure 1: Synthèse du déroulement de la procédure de Déclaration de Projet

1.2 Définition réglementaire de « l'intérêt général »

« Conception de ce qui est bénéfique à l'ensemble des membres d'une communauté.

La notion d'intérêt général n'a de sens que pour un groupe d'individus membres d'une communauté, telle une collectivité, à laquelle ils ont conscience d'appartenir. Il est du ressort de l'État de poursuivre des fins d'intérêt général – c'est-à-dire d'entreprendre des actions qui présentent une valeur ou une utilité pour tous ceux sur lesquels s'exerce son autorité – et de les faire prévaloir sur certains intérêts particuliers.

Au nom de l'intérêt général, l'État peut exproprier (par exemple pour la construction d'une voie de communication ou d'un aéroport) et se doit de faire respecter les obligations en matière d'instruction publique (école obligatoire), de santé publique (campagnes de vaccinations, interdiction de fumer dans les lieux publics, interdiction de la publicité pour l'alcool et le tabac) ou encore de sécurité (plan Vigipirate). Mais la notion d'intérêt général est évolutive : alors que les secteurs de l'énergie, des transports, des télécommunications sont de plus en plus soumis à la loi du marché, la préservation de l'environnement constitue un domaine récent d'intérêt général, y compris à l'échelle planétaire»¹².

¹¹ Selon le formulaire « la procédure de mise en compatibilité du plan Local d'Urbanisme à l'occasion d'une déclaration du projet » rédigé et édité par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme, MàJ le 25/07/2014.

¹² Selon la définition Larousse, source : www.larousse.fr

2. Les documents supports de la déclaration de projet pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Rambert d'Albon

2.1. La réglementation des aires d'accueil des gens du voyage

2.1.1 Définition juridique du terme « Gens du Voyage »

Le terme « Gens du Voyage » est l'appellation juridique utilisée en France depuis une circulaire de 1978 pour désigner *les familles qui ont un mode de vie mobile depuis des générations*. Aujourd'hui, ces derniers représentent près de 500 000 français.

On peut distinguer plusieurs types de voyageurs :

- *Les itinérants*, disposant d'une autonomie financière suffisante. Ces familles exercent pour la plupart une activité commerciale ou artisanale. Elles se déplacent souvent en grand nombre, sur tout le territoire national.

- *Une population de sédentaires et de semi-sédentaires* qui ne se déplacent pratiquement plus ou peu à la belle saison, pour des travaux saisonniers ou des événements familiaux. Certains ont pu devenir propriétaires de leur terrain. Ces familles se trouvent souvent en grande difficulté sociale et économique.

Cette sédentarisation touche une partie très importante de gens du voyage en Drôme, avec des conditions de confort et de sécurité souvent précaires. C'est pourquoi le Schéma Départemental d'aires d'accueil des Gens du Voyage (SDGdV26) actuel de la Drôme reprend les éléments de cadrage du précédent schéma et établit des préconisations visant à poursuivre les actions ponctuelles déjà engagées dans le département¹³.

2.1.2 Le cadre législatif de la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage¹⁴

La loi n°90-449 du 31 mai 1990 dite « Loi Besson » prévoit la mise en œuvre, dans chaque département, d'un dispositif d'accueil des gens du voyage, formalisé par un schéma départemental piloté conjointement par l'État et le Conseil Général.

Ce schéma définit les types d'aménagements imposés aux collectivités, avec notamment l'obligation de créer dans **chaque département une aire de grand passage** et, dans les **communes de plus de 5 000 habitants, la réalisation ou la réhabilitation (mise aux normes) d'aires d'accueil**. Il précise la destination et la capacité des aires à réaliser et les actions d'accompagnement socio-éducatives à prévoir afin d'offrir aux familles concernées un véritable accueil¹⁵.

Ce document permet aux élus de situer leur projet au sein de l'ensemble du dispositif départemental.

Face au constat général d'une application incomplète de la loi et de l'absence de schéma au sein de nombreux départements, la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, est venue renforcer la mise en place du précédent dispositif, notamment en matière d'obligation des communes.

¹³ Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage dans le Département de la Drôme 2013-2018, arrêté n°2013248-0008 du 5 septembre 2013

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

L'article 1^{er} dispose que « *dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, le schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées. Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental* ».

En l'absence d'aire d'accueil, les communes de plus de 5000 habitants ne peuvent interdire, sur leur territoire, le stationnement de caravanes. L'article L.2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales confie le soin aux maires d'assurer le bon ordre, la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques au sein de leur commune. A ce titre, l'aménagement d'une aire d'accueil permet de satisfaire à ces obligations légales en garantissant, notamment, l'accueil de familles en caravanes tout en évitant les troubles qui pourraient en résulter (conflits avec le voisinage, installation sauvage...).

L'objectif de la loi du 5 juillet 2000 est d'établir un équilibre satisfaisant entre, d'une part, la liberté d'aller et venir et l'aspiration des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes et, d'autre part, le souci des élus locaux d'éviter des installations illicites sources de difficultés de coexistence avec leurs administrés.

L'objectif du schéma est de décliner de manière départementale les obligations nationales, en les accompagnant de préconisations facilitant leurs mises en œuvre : préciser la destination des aires d'accueil, leurs secteurs géographiques et leur capacité, et définir la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent.

Les collectivités doivent ensuite mettre en œuvre le schéma, que ce soit individuellement ou en coopération intercommunale « dans un délai de deux ans suivant la publication du schéma, (...).

Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. Elles peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en œuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien des aires d'accueil. » (article 2 de la loi du 5 juillet 2000)

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, le schéma présente tout d'abord l'évaluation des besoins basés sur l'analyse des stationnements ainsi que des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques.

2.2 Le Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage (SDGdV26) Drômois 2013-2018

2.2.1 Les constats¹⁶

Les flux sont observés sur 2 axes principaux:

- le couloir de la vallée du Rhône,
- le long de la vallée de l'Isère rejoignant Valence.

¹⁶ Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage dans le Département de la Drôme 2013-2018, arrêté n°2013248-0008 du 5 septembre 2013

L'étude met en exergue une fréquentation différente selon les aires :

- Livron / Loriol : un va et vient régulier des familles entre les 2 aires est observé ;
- Crest : une forte présence de membres des familles sédentaires sur la partie itinérante est constatée ;
- Portes-lès-Valence : 87% des familles sont restées moins d'un mois. Un réel renouvellement est constaté. L'aire est peu fréquentée par les familles du secteur ;
- Montélimar : la grande majorité des familles sont de passage.

Trois communes n'ont pas rempli les obligations retenues dans le précédent schéma : Tain-l'Hermitage, Saint-Paul-Trois-Châteaux et Pierrelatte.

Pour ces communes, les obligations du précédent schéma sont maintenues.

Il doit être souligné que la croissance démographique observée sur **3 autres communes (recensement INSEE) dont Saint-Rambert d'Albon les amène à dépasser le seuil des 5 000 habitants.**

Désormais, Saint Rambert d'Albon est identifiée au sein du SDGdV 26 comme se trouvant dans l'obligation d'aménager une aire d'accueil des gens du voyage (figure ci-après).

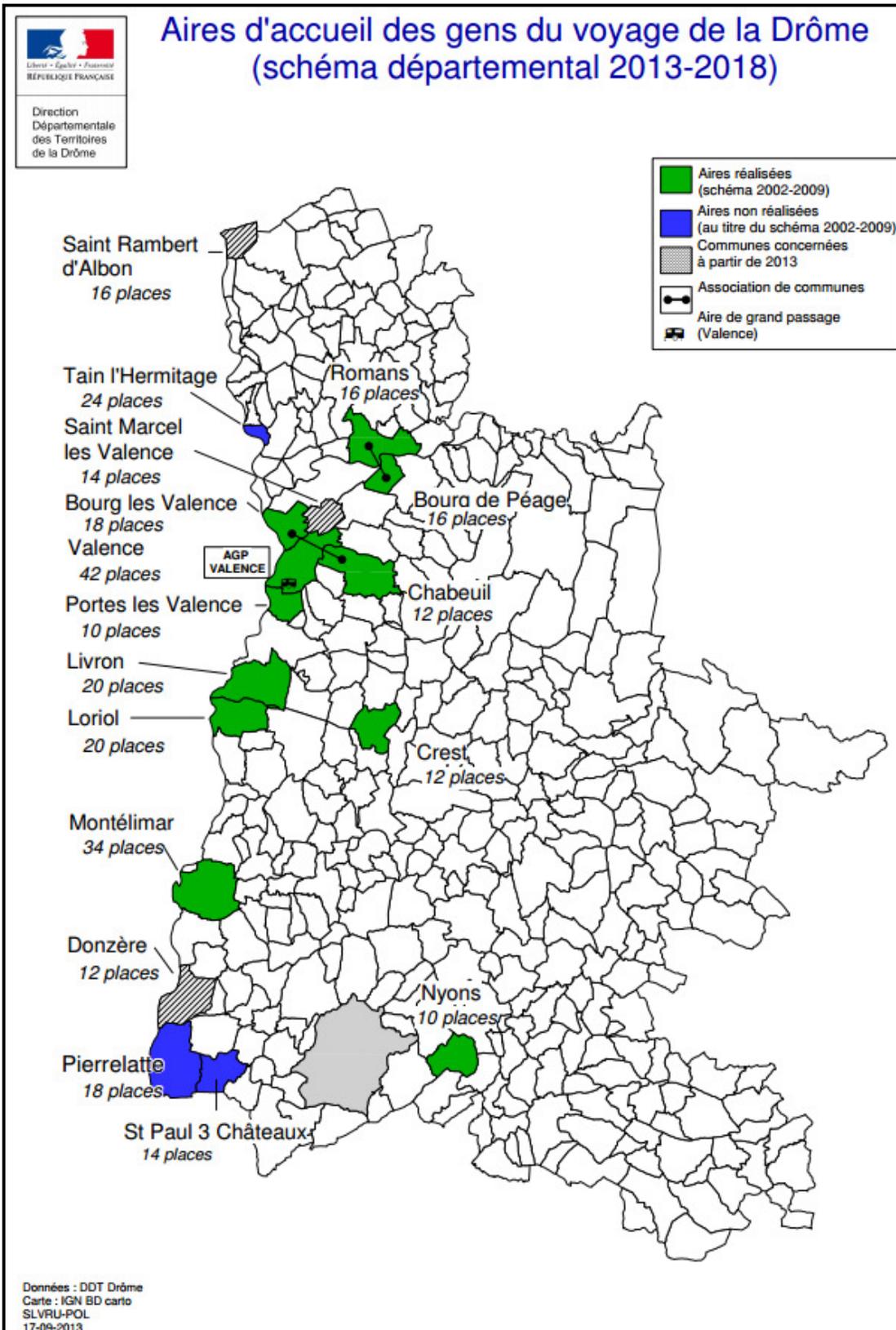


Figure 2 : Carte des aires d'accueil des gens du voyage existantes ou à créer dans le département de la Drôme (source : schéma départemental d'aire d'accueil des gens du voyage 2013-2018)

2.2.2 Les objectifs et obligations de Saint-Rambert d'Albon au regard du SDGdV26 en viqueur

La répartition des places à créer a été effectuée en fonction de l'analyse des besoins issus du diagnostic et de la prise en compte de l'existence de terrains accueillant déjà des voyageurs.

Le SDGdV26 demande la réalisation de 16 places / 8 emplacements pour l'aire communale de Saint-Rambert d'Albon (figure ci-avant).

Depuis 2013, Saint-Rambert d'Albon aurait du se conformer aux obligations du schéma départemental et conférer une meilleure répartition des aires d'accueil des gens du voyages à l'échelle du département drômois.

La commune de Saint-Rambert d'Albon souhaite voir aboutir ce projet avec un démarrage des travaux avant la fin d'année 2015.

2.3 Le Plan Local de l'Habitat (PLH)

De même, la synthèse du Programme Local de l'Habitat de la Communauté de Communes « Rhône Valloire » de la période 2007-2013, avait mis en évidence l'existence de difficultés pour certaines catégories de ménages, dont les gens du voyage, pour se loger sur le territoire intercommunal (cf. extrait ci-dessous)

Action 2.5 Etudier les conditions de faisabilité d'une aire d'accueil des gens du voyage.

- ◆ Engager probablement cette réflexion avec les partenaires concernés, dans le cadre de l'intercommunalité, même si l'obligation légale s'appliquera à la seule commune de St Rambert d'Albon (plus de 5000 habitants dès 2008). Lancer une étude de faisabilité.

Programme Local de l'Habitat - CCRV – Diagnostic
*Etude réalisée par le CALD et GTC*Mai 2007
p. 20

Figure 3 : Extrait du Programme Local de l'Habitat de la Communauté de Commune Rhône Valloire en Mai 2007

Afin d'assurer ce droit au logement sur l'ensemble du territoire communal et intercommunal, l'actuel PLH en cours de rédaction pour la période 2013-2019, devrait reconduire comme objectif l'aménagement d'aires d'accueil pour les gens du voyage à Saint-Rambert d'Albon tant que les travaux n'ont pas commencés.

Visant à répondre à cette obligation du PLH d'accueillir à Saint-Rambert d'Albon, la commune engage l'aménagement d'une aire d'accueil de 16 places / 8 emplacements.

2.4 Le Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône (SCoT)

Saint-Rambert d'Albon est une des communes qui a choisi d'intégrer le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône.

Un Schéma de Cohérence Territoriale « *se différencie à la fois des divisions administratives traditionnelles (arrondissements, circonscriptions législatives, etc...) et des périmètres récents (comme ceux utilisés pour les politiques publiques sectorielles matérialisées par les programmes locaux de l'habitat ou encore les plans de déplacements urbains.* »¹⁷

Le périmètre du SCoT se veut « un territoire de projets » choisi par les collectivités.

Le SCoT des Rives du Rhône a été créé par le Syndicat mixte des Rives du Rhône à l'initiative des intercommunalités suite à l'arrêté préfectoral du 28 Décembre 2001.

Le SCoT des Rives du Rhône est un document d'urbanisme de planification territoriale visant à harmoniser les politiques publiques multiples (urbanisation, protection environnementale et paysagère, intégration des risques, des déplacements, des zones d'emplois, des dynamiques territoriales, etc...) à l'échelle d'un territoire plus vaste que la commune ou les intercommunalités.

Le SCoT propose donc un champ d'actions concernant les politiques d'urbanisation et d'habitation, dont les aires d'accueil des gens du voyage, auquel il convient de se référer pour la mise en compatibilité du POS de Saint-Rambert d'Albon.

Le territoire du SCoT s'étend sur une superficie de 950km² et englobe 80 communes soit une population de 167 000 habitants en 2006 répartie sur 5 intercommunalités et 5 départements : l'Ardèche, la Drôme, l'Isère, la Loire et le Rhône.

Le Document d'Orientations Générales du SCoT invoque les communes de plus de 5000 habitants (conformément à la Loi Besson II) de répondre aux objectifs de production du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage et notamment pour le territoire de la commune de Saint Rambert d'Albon, aux aires de séjour (cf. cadre 4.5 ci-après).

Voici ci-après des extraits du SCoT faisant référence au développement urbain de Saint-Rambert d'Albon envisagé à l'échelle du territoire du SCoT et de ses directives en termes d'aménagement d'aires d'accueil des gens du voyage.

¹⁷ Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône approuvé le 30 Mars 2012 – Rapport de présentation, paragraphe 1.1.2, page 9

Les agglomérations viennoise et de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon, ainsi que les villes de taille intermédiaire, sont à ce titre les lieux privilégiés pour accueillir l'essor démographique attendu. Cette responsabilité doit être assumée à la fois par l'accélération du rythme de la construction de nouveaux logements et par l'augmentation du nombre d'emplois. Il est envisagé de produire environ 15 500 logements sur les agglomérations et les villes et 8 000 logements dans les villages et les bourgs centres.

L'agglomération de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon est identifiée comme le secteur où les ambitions de croissance démographique du Scot sont proportionnellement les plus importantes. Ce choix est lié à son fort potentiel de développement économique, ses importantes disponibilités foncières pour le développement de l'habitat en foncier

libre⁽¹⁾ mais également en renouvellement urbain autour des gares. Ce choix prend également en compte les capacités des ressources naturelles (eau potable notamment) du secteur pour accompagner cette croissance, ainsi qu'une volonté politique locale de mobiliser les moyens nécessaires à la réalisation des objectifs du Scot (transports en commun, politique foncière).

18

¹⁸ Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône approuvé le 30 Mars 2012 – Document d'Orientations Générales

1. Les agglomérations sont composées de plusieurs communes et disposent de l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (lycée, gare, centre nautique, hypermarché, complexe cinématographique, médiathèque...). Elles rayonnent sur l'ensemble du territoire. Sur le territoire, les deux agglomérations de Vienne et de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon sont destinées à accueillir une grande partie de la croissance démographique et de l'emploi d'ici à 2030. Elles capteront durant cette période la moitié de la croissance démographique attendue.

→ L'agglomération viennoise comprend les communes de Vienne (ville centre), Chasse-sur-Rhône, Estrablin, Loire-sur-Rhône, Pont-Évêque, Seyssuel, Sainte-Colombe, Saint-Romain-en-Gal. Elle comptait 51 221 habitants en 2006. L'ambition affichée pour l'agglomération est la construction d'environ 6 500 logements entre 2009 et 2030 (population attendue en 2030 : environ 64 000 habitants).

→ PRESCRIPTIONS

L'objectif minimal de construction pour les communes de l'agglomération viennoise est dans ce but fixé à 6 logements / an / 1 000 habitants.

→ L'agglomération de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon comprend les communes de Roussillon, du Péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon (villes centres) ainsi que celles d'Anneyron, Chanas, Sablons, Salaise-sur-Sanne et Saint-Maurice-l'Exil. Elle comptait, en 2006, 36 779 habitants. L'ambition affichée pour l'agglomération est la construction d'environ 7 200 logements entre 2009 et 2030 (population attendue en 2030 : environ 52 000 habitants).

→ PRESCRIPTIONS

L'objectif minimal de construction pour les communes de l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon est dans ce but fixé à 9 logements / an / 1 000 habitants.

L'intensité du développement urbain des différentes communes et quartiers des agglomérations doit être proportionnelle à la qualité de leur offre en transports en commun⁽²⁾.

19

¹⁹ Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône approuvé le 30 Mars 2012 – Document d'Orientations Générales, p 74 extrait

Les PLH prennent en compte cet enjeu en mettant en cohérence le rythme de développement urbain des communes et quartiers avec l'évolution de leur niveau de desserte (cas par exemple des communes de Seyssuel et d'Anneyron).

L'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon est actuellement dépourvue d'une desserte en transports en commun. Or, le lien urbanisme/transport étant fondateur de son modèle de développement, l'objectif minimal de construction constitue pour les communes de l'agglomération un objectif maximal tant qu'elles ne bénéficient pas d'une telle desserte. En ce sens, le syndicat mixte des Rives du Rhône affiche sa volonté qu'une offre en transports en commun soit développée à court/moyen terme sur cette agglomération.

20

→ 4.5 ACCUEILLIR LES GENS DU VOYAGE

La loi du 5 juillet 2000 (loi Besson II) relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a renforcé le dispositif législatif en place depuis la loi du 31 mai 1990.

Chaque département définit les modalités d'accueil et d'insertion des gens du voyage dans un schéma départemental d'accueil. La maîtrise d'ouvrage des opérations relève des communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Le Scot est ainsi couvert par cinq schémas départementaux qui définissent :

- les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes (aires d'accueil et de grand passage)
- les communes où elles doivent être réalisées, dont obligatoirement celles de plus de 5 000 habitants
- les conditions dans lesquelles l'État intervient
- les modalités d'insertion et de scolarisation des gens du voyage

→ PRESCRIPTIONS

Les communes et intercommunalités du territoire doivent achever de compléter leur équipement territorial en aires d'accueil de séjour et de grand passage pour les gens du voyage tel que prévu aux schémas départementaux en vigueur.

Les PLH intègrent également les enjeux de sédentarisation des gens du voyage, en prenant en compte les besoins en foncier nécessaire et en identifiant les communes sur lesquelles une offre de sédentarisation en terrains familiaux ou logements adaptés pourrait être développée.

21

En conclusion, le SCoT des Rives du Rhône identifie l'agglomération de Roussillon-Saint-Rambert d'Albon comme un territoire d'accueil du développement urbain et démographique à venir et incite indirectement Saint-Rambert d'Albon à se mettre en conformité avec la Loi Besson II.

²⁰ Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône approuvé le 30 Mars 2012 – Document d'Orientations Générales, p 75 extrait

²¹ Schéma de Cohérence Territoriale des Rives du Rhône approuvé le 30 Mars 2012 – Document d'Orientations Générales, p 184 extrait

3.1.2 Le règlement de la zone en vigueur

La zone du site d'étude est aujourd'hui classé en zone « NAI » ce qui implique que cette zone est « conditionnellement urbanisable » ou autrement dit « constructible » sous les modalités préalables suivantes de :

- Modification du POS
- ou de la Réalisation d'une Zone d'Aménagement Concertée (cf. Article NAI et le règlement de la zone NAI repris ci-après).

Chapitre 1- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NAI

CARACTERE DE LA ZONE

Il s'agit d'une zone peu ou pas équipée, réservée pour une urbanisation future.

Sa mise en œuvre est possible soit après modification du POS, soit sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pendant la durée du POS.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

Article NAI1-OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Sont autorisées:

- Les constructions ou installations classées, nécessaires au fonctionnement des services publics (voirie, réseaux divers, station d'épuration, traitement des déchets, transports collectifs), dont la localisation ne dénature pas le caractère des lieux, et est rendu indispensable par des nécessités techniques.
- L'aménagement et l'extension limités des constructions existantes et leurs annexes.

Article NAI2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article NAI 1 sont interdites.

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article NAI3 – ACCES ET VOIRIE

Accès :

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

L'accès doit être adapté à l'opération et avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité des biens et des personnes.

Le long des routes départementales, les accès directs sont limités à un seul par propriété. Ils sont interdits lorsque le terrain est desservi par une autre voie.

Voirie :

Les dimensions, tracés, profils et caractéristiques des voies doivent être adaptés aux besoins des opérations qu'elles desservent.

Les nouvelles voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique doivent au minimum être aménagées afin de permettre le passage ou la manœuvre des véhicules des services publics.

ArticleNAi4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

I –EAU

Toute occupation ou utilisation du sol qui requiert une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public d'alimentation en eau potable.

II – ASSAINISSEMENT

1 – Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et eaux visant à la limitation des débits sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

3 – Eaux usées :

Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement conformément à la réglementation (Code de la Santé Publique)

Le rejet des eaux usées, autre que les eaux domestiques, en provenance d'activités à caractère artisanale, industriel ou commercial, est soumis à autorisation préalable. Celle-ci fixe suivant la nature du réseau les caractéristiques des effluents, et les pré-traitements nécessaires et conformes à la réglementation en vigueur.

III – ELECTRICITE

Le réseau Moyenne Tension sera réalisé en souterrain sauf en cas d'impossibilité technique ou de coût hors de proportions avec l'aménagement prévu.

Le réseau Basse Tension devra se faire par câbles souterrains ou en cas d'impossibilité technique réalisé par câbles isolés pré-assemblés, ces derniers étant posés sur façades ou tendus.

IV – TELEPHONE

Le réseau téléphonique sera enterré sauf en cas d'impossibilité technique ou de coût hors de proportions avec l'aménagement prévu.

Article NAi5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

Article NAi6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toutefois, si les règles d'implantation mentionnées ci-dessus entraînent l'implantation d'un bâtiment compromettant la sécurité publique, des dispositions différentes pourront être imposées.

Pour les accès automobiles (portails, portes de garage etc.) un recul de 5 m par rapport à l'alignement peut être imposé.

Ces dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages techniques, réalisés dans le but d'intérêt général (par exemple WC, cabines téléphonique, postes de transformation EDF, abris voyageur...) pour des motifs techniques, de sécurité, de fonctionnement de l'ouvrage.
En tout état de cause, ces dispositions pourront être admises uniquement sous réserve d'une bonne intégration dans le site et sur justificatif technique.

Article NAI7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite de propriété, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est la plus rapprochée doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.

Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

Article NAI8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Une distance d'au moins 4m pourra être imposée entre deux bâtiments non contigus

Article NAI9 – EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

Article NAI10 – HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée par la projection verticale de tout point du bâtiment à partir du sol naturel, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus. Celle-ci ne devra pas être supérieure à 15 m.

Cette hauteur est portée à 10 m pour les secteurs situés dans une bande de 20m d'une zone d'habitat existant ou future.

Pour les bâtiments d'habitation cette hauteur est limitée à 10 m au faîtage.

Article NAI11 – ASPECT EXTERIEUR

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrage à édifier ou à modifier ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux existants ainsi qu'aux paysages urbains.

Les clôtures à l'alignement des voies publiques doivent être constituées d'un mur en maçonnerie ou d'un soubassement en maçonnerie.

Les clôtures devront s'harmoniser avec celles environnantes.

Article NAI12 – STATIONNEMENT

De manière générale chaque constructeur doit assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules induit par toute occupation ou utilisation du sol.

- Constructions à usage de bureaux ou de services :

La surface affectée au stationnement doit être au moins égale à 60 % de la Surface de Plancher du bâtiment.

- Constructions à usage de commerces :

La surface affectée au stationnement doit être au moins égale à 70 % de la surface de vente ou d'exposition.

- Construction à usage industriel ou d'entrepôt :

Une place de stationnement pour 60 m² de Surface de Plancher de l'établissement. Cette norme est ramenée à une place de stationnement pour 120 m² de Surface de Plancher pour les entrepôts.

A ces places de stationnement s'ajoutent les aires pour la manœuvre et le stationnement des autocars et des véhicules de livraison ainsi que les garages ou abris pour les deux roues.

Article NAI13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Les surfaces non bâties, non aménagées en circulation et aires de service et de stationnement seront obligatoirement plantées en gazon, arbustes et arbres d'ornement, à concurrence d'une surface minimale égale à 10% de la parcelle.

Le nombre d'arbres minimum à planter sera d'un arbre par 50 m² de surface plantée, déduction faite des arbres existants qui seront conservés impérativement, compte tenu de l'implantation des bâtiments industriels.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article NAI14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Non réglementé

Article NAI15 – DEPASSEMENT DU COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Sans objet

En conclusion, en l'état, le POS n'autorise pas la création d'une aire d'accueil des gens du voyage sur les terrains d'étude du projet bien que ce zonage laisse une possibilité d'urbanisation : cette zone n'est pas identifiée au POS actuel comme étant une zone naturelle à forts enjeux écologiques ou agricole à protéger de l'urbanisation.

La mise en compatibilité (MEC) de l'actuel Plan d'Occupation des Sols (POS) de Saint-Rambert d'Albon s'inscrit dans la logique initialement engagée par le POS, celle de pouvoir urbaniser ces terrains et conforte ainsi le choix du site retenu pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage Saint-Rambert d'Albon puisque l'actuel zonage :

- D'une part, d'après la mention de la « caractéristique de la zone », ce zonage permet « une urbanisation future »
- Et d'autre part, d'après les articles NAI1 et NAI 2, ce zonage permettait déjà l'installation d'habitation sous conditions de modification du POS ou de création de ZAC

3.2 Mise en conformité du Plan d'Occupation des Sols, l'issue de l'enquête publique

Le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS), le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par la municipalité au conseil municipal, qui décide d'approuver la mise en compatibilité du plan.

Après l'enquête publique et préalablement à son approbation, le projet de mise en compatibilité du POS peut être modifié.

Peuvent être apportées les modifications ou corrections qui paraissent nécessaires sous réserve de ne pas remettre en cause les fondements généraux du document, tel qu'il a été soumis à l'enquête publique.

Ces modifications ne peuvent résulter que :

- des avis des personnes publiques ;
- des résultats de l'enquête publique ; par résultat de l'enquête publique, il faut entendre, selon le Conseil d'Etat, non seulement les conclusions du commissaire enquêteur, mais aussi les souhaits exprimés lors de l'enquête par le public, alors même que le commissaire enquêteur n'aurait pas repris ces souhaits à son compte.

En fonction des décisions retenues, les changements opérés au dossier mis à l'enquête publique doivent donner lieu à motivation dans la délibération d'approbation²².

²² Selon le formulaire « la procédure de mise en compatibilité du plan Local d'Urbanisme à l'occasion d'une déclaration du projet » rédigé et édité par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme, M&J le 25/07/2014.

Partie 2 - Notice explicative de l'opération d'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage

4. L'aménagement d'aire d'accueil des gens du voyage (AGDV) de Saint-Rambert d'Albon, un projet d'intérêt général

4.1 Etat de lieux / diagnostic territorial

4.1.1 Présentation du territoire communal

Localisée au sein de la vallée du Rhône, au Nord-Ouest du territoire du département de la Drôme, et à l'interface des départements de l'Ardèche à l'Ouest, de la Loire au Nord-Ouest et l'Isère au Nord et à l'Est, Saint-Rambert d'Albon fait partie de la communauté de Communes « Porte de DrômArdèche ».

Saint-Rambert d'Albon est implantée dans le secteur de la Drôme des Collines, espace typique intermédiaire entre les montagnes du Vercors et la plaine fluviale du Rhône.

- *Une urbanisation essentiellement déployée au Nord du territoire communal*

Initialement, la forme urbaine de Saint-Rambert d'Albon est caractérisée par une configuration dit de type « village-rue », c'est-à-dire un noyau urbain historique développé le long d'une artère principale : la Route Nationale 7.

Ce développement urbain concentré à l'Ouest du territoire communal a permis de protéger les terres agricoles aux plus fortes valeurs agronomiques situées à l'Est et au Sud du territoire communal.

Le développement urbain primaire de Saint-Rambert d'Albon a donc consisté à protéger les ressources offertes par la plaine alluviale du Rhône et ses terrains sédimentaires, propices aux activités céréalières et maraîchères, pour s'installer au Nord-Ouest du territoire.

Cependant, depuis une vingtaine d'années ces territoires agricoles ont souffert de l'appétit foncier des opérations de lotissements sur l'Ouest et le Sud du territoire communal ; les secteurs qui en ont le plus été convoités sont Fixemagne et Coinaud à l'Ouest et Tulandière et Port de Champagne au Sud où l'urbanisation a suivi des axes routiers principaux sans politiques d'aménagement structuré mais par opportunité, avec des constructions d'habitation au coup-par-coup.

- *Un maillage routier considérable*

Le centre-village se trouve aussi également confiné à l'Ouest par une autre infrastructure de transport : la voie de chemin de fer (Lyon-Marseille) et le fleuve Rhône.

A l'Est, l'enveloppe urbaine butte contre la déviation de la RN7 et l'autoroute A7 (Lyon-Marseille).

L'urbanisation et concentration des services et équipements publics s'égrènent dans le centre urbain historique, au sud de la gare SNCF, selon un axe Nord-Sud :

- le long de l'Avenue de Lyon,
- de l'Avenue du docteur Steinberg,
- de la Rue de Marseille
- puis la RN7

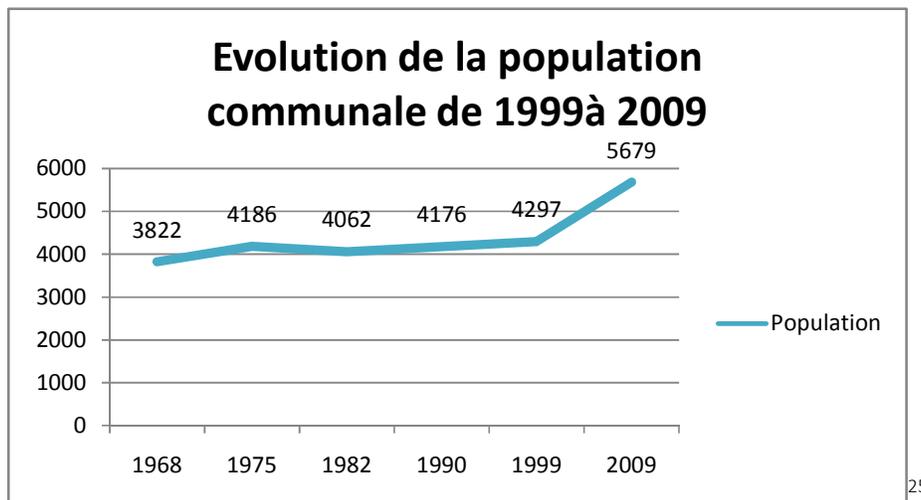
Et le long d'axes Ouest-Est :

- Rue des Claires
- Rue de l'Eglise
- Rue Jules Vedrines
- Et la Route d'Anneyron

4.1.2 Le palier des 5000 habitants à Saint-Rambert d'Albon est atteint en 2008

Saint-Rambert d'Albon bénéficie d'une dynamique territoriale soutenue révélée tant par un solde naturel positif (+0.7% de 1999 à 2009)²³ que par un solde migratoire croissant (+2.1% entre 1999 et 2009)²⁴.

Cette évolution démographique n'est pas nouvelle : depuis 1982 la population rambertoise augmente jusqu'à atteindre le palier des 5000 habitants en 2008.



La loi Besson II du 5 juillet 2000 fixe comme obligation pour toutes les communes de 5000 habitants ou plus d'aménager une aire d'accueil des gens du voyage.

4.1.3 L'agglomération Roussillon - Saint Rambert d'Albon polarité à renforcer à l'échelle du territoire du SCoT des Rives du Rhône

Cette dynamique démographique est encouragée et devrait se maintenir d'ici à 2030 puisque l'agglomération de Roussillon - Saint-Rambert d'Albon est identifiée par le Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT des Rives du Rhône et par son Document d'Orientations Générales (DOG), comme étant un des territoires d'accueil de population à favoriser (cf. pages 15 et 16 : extraits du DOG du SCoT des Rives du Rhône en

²³ Source : INSEE, Données Locales, Fiche communale de Saint-Rambert d'Albon, tableau POP T2M

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

vigueur). Il importe donc à Saint-Rambert d'Albon de se mettre en conformité avec la loi Besson II dès aujourd'hui pour ne pas risquer d'accumuler de retard et ainsi satisfaire à l'accueil de la population dans son ensemble.

4.2 Justification du projet

4.2.1 Contexte réglementaire : rappel

Le SDGdV26 conformément à la Loi Besson II du 5 Juillet 2000 demande la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage (AGdV) communale à Saint-Rambert d'Albon depuis que le seuil des 5 000 habitants a été dépassé.

Ainsi, désormais, Saint-Rambert d'Albon est identifiée au sein du SDGdV 26 comme se trouvant dans l'obligation d'aménager de 16 places / 8 emplacements au sein de son aire d'accueil des gens du voyage.

4.2.2 Le site : Présentation de l'état initial du terrain et de ses abords

- **État des lieux**

- **Localisation/emprise**

La commune de Saint-Rambert d'Albon est propriétaire des parcelles identifiées au cadastre de la commune sous les références suivantes : section A n° 1069 et 1070.

Le site retenu pour la réalisation des 16 places de l'aire d'accueil des gens du voyage (AGdV) se situe entre les lieux-dits « Port de Champagne » à l'Ouest et Tulandières Sud à l'Est, au Sud-Ouest du territoire communal et à environ 3 kilomètres du Sud du centre-ville (cf. carte ci-dessous).

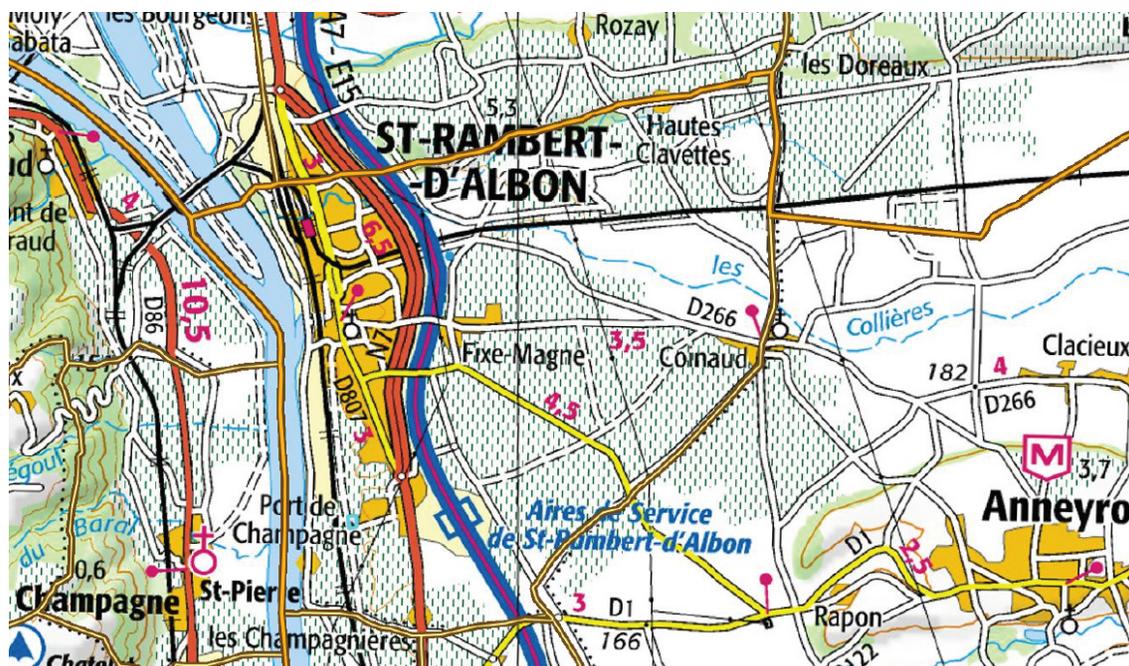


Figure 5 : extrait Carte IGN identifiant en bleu le terrain d'étude à l'échelle du territoire communal de Saint-Rambert d'Albon (source : Géoportail.fr)

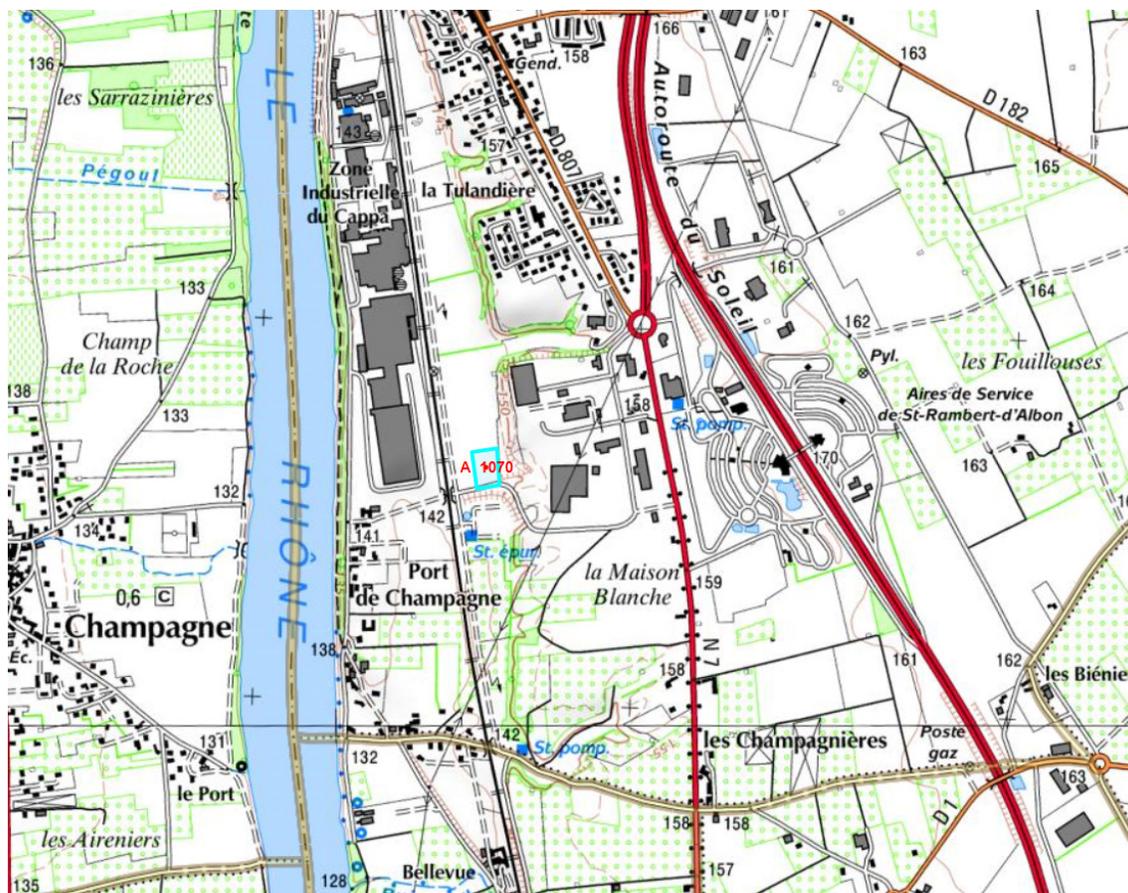


Figure 6 : extrait Carte IGN identifiant en bleu le terrain d'étude à l'échelle du territoire communal de Saint-Rambert d'Albon (source : Géoportail.fr)

L'extrait de carte IGN ci-dessus à une échelle approchant le 1/15000^{ème}, figure grâce au rectangle bleu la mention de la parcelle Section A n°1069 et n°1070, l'emplacement du site d'étude choisi pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage.



Figure 7 : Photographie aérienne issue de la dernière campagne photographique identifiant en bleu la zone de projet (source : Géoportail.fr)

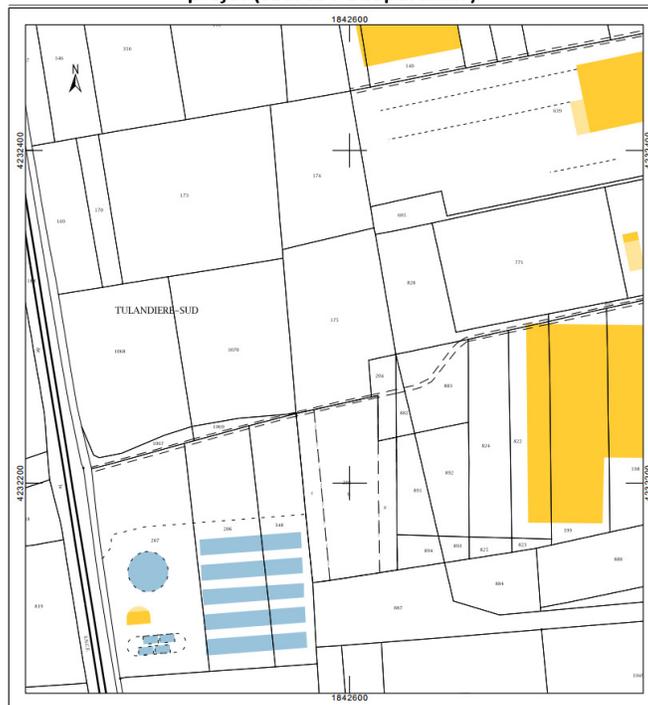


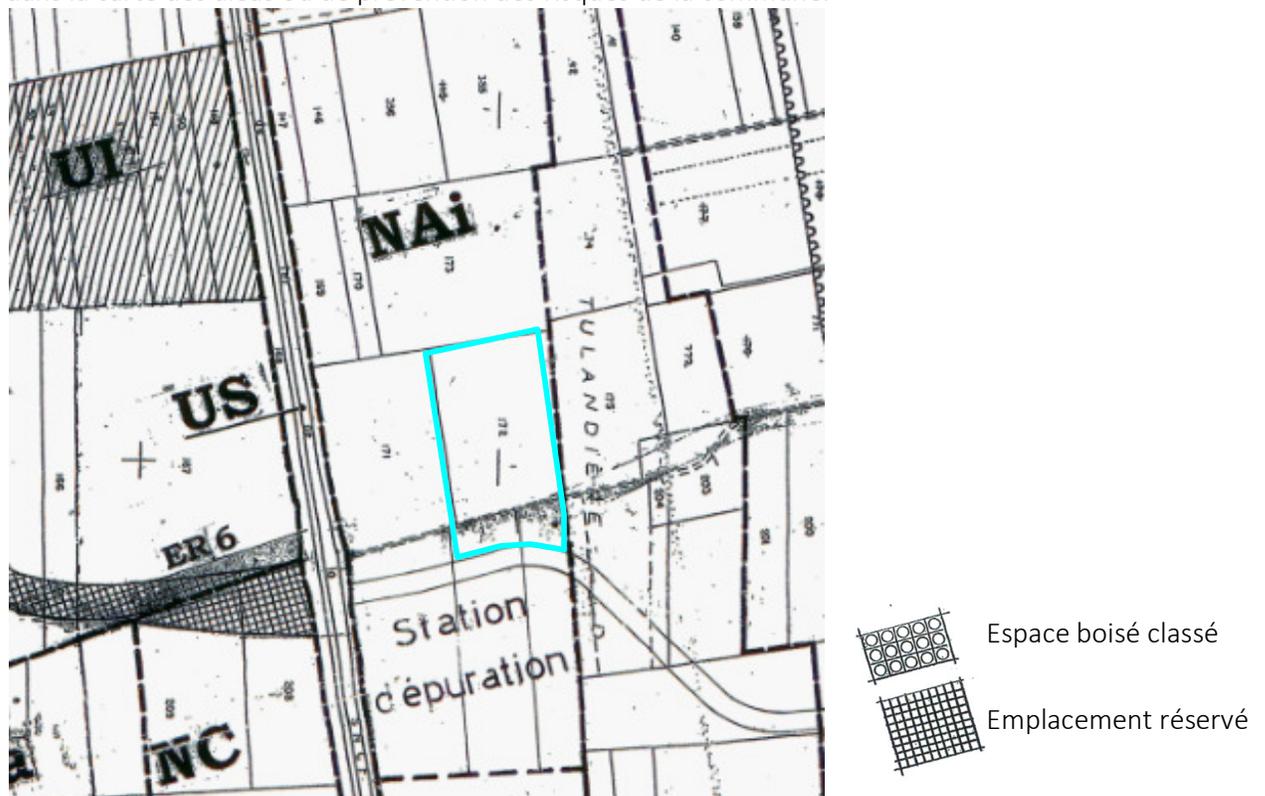
Figure 8 : Extrait cadastral identifiant les 2 parcelles devant accueillir l'Aire d'accueil des Gens du Voyage à Saint-Rambert d'Albon (source : cadastre.gouv.fr)

Les tènements ne sont pas clos.

La superficie identifiée en bleu représente près de 3.9 ha soit 38 500m². Une superficie d'environ 4000m² sera suffisante pour l'aménagement des 16 places / 8 emplacements, demandées par le SDGdV 26.

Le POS actuel ne recense pas d'emplacements réservés, d'espaces boisés classés ou de vestiges archéologiques sur les parcelles identifiées pour accueillir le projet.

Les parcelles d'emprise du projet ne sont concernées par aucun aléa ou risque recensé dans la carte des aléas ou de prévention des risques de la commune.



ZONES NATURELLES	
NA	ZONE DE FUTURE URBANISATION - COS ALTERNATIF
NAa	ZONE DE FUTURE URBANISATION A VOCATION D' ACTIVITES
NAI	ZONE DE FUTURE URBANISATION A VOCATION DE LOISIRS
NAI	ZONE D'HABITAT DIFFUS
NB	ZONE NATURELLE A VOCATION AGRICOLE
NC	ZONE NATURELLE A VOCATION AGRICOLE - PROTECTION DE LA NAPPE PHREATIQUE
NDp	ZONE NATURELLE . PROTECTION DES SITES
ND	

Figure 9 : Extrait du plan de zonage du Plan d'Occupation des Sols et légende du POS en vigueur

Le bâti environnant est peu dense.

Le terrain est délimité :

- Au Nord, par des champs cultivés
- À l'Est, par un talus arboré et plus loin des activités de commerces de matériaux de construction et de logistique
- Au Sud, par le talus de la station d'épuration qui protège du vis-à-vis et des odeurs
- À l'Ouest, par une zone industrielle et des lotissements d'habitation, qui partage les nuisances éventuelles de la station d'épuration.

Les parcelles sont insérées entre des terrains agricoles au Nord, le lieu-dit la Maison Blanche à l'Est, la station d'épuration au Sud et la voie ferrée « Lyon-Marseille » à l'Ouest.

Ces parcelles sont directement desservies par la Route de la station d'épuration puis la RN7, à l'Est.

L'aménagement de l'AGdV s'effectuera sur une zone déjà urbanisée, à l'interface entre zone d'activité et d'habitations.

L'accès aux services scolaires, éducatifs, sanitaires sociaux et culturels et commerces présents sur le territoire communal est aisé depuis le site de l'aire d'accueil des gens du voyage.



Figure 10 : Photo aérienne IGN en vigueur, issue de la dernière campagne de photographies, figurant en bleu le terrain d'assiette du projet (source : Géoportail.fr)



Figure 11 : Photo aérienne IGN en vigueur, issue de la dernière campagne de photographies, figurant en bleu le terrain d'assiette du projet, et à l'Ouest des habitations (source : Géoportail.fr)



Figure 12 : photo aérienne IGN sur la période 2000-2005, figurant en bleu le terrain d'assiette du projet (source : Géoportail.fr)

La présence de la station d'épuration ne semble pas être lourdement incommodante : des lotissements d'habitation s'y sont installés concomitamment ou après la création de la station d'épuration (cf. photo ci-dessous).

4.2.3 Justification du choix du site d'étude

Le choix des terrains a été arbitré et animé pour les raisons suivantes.

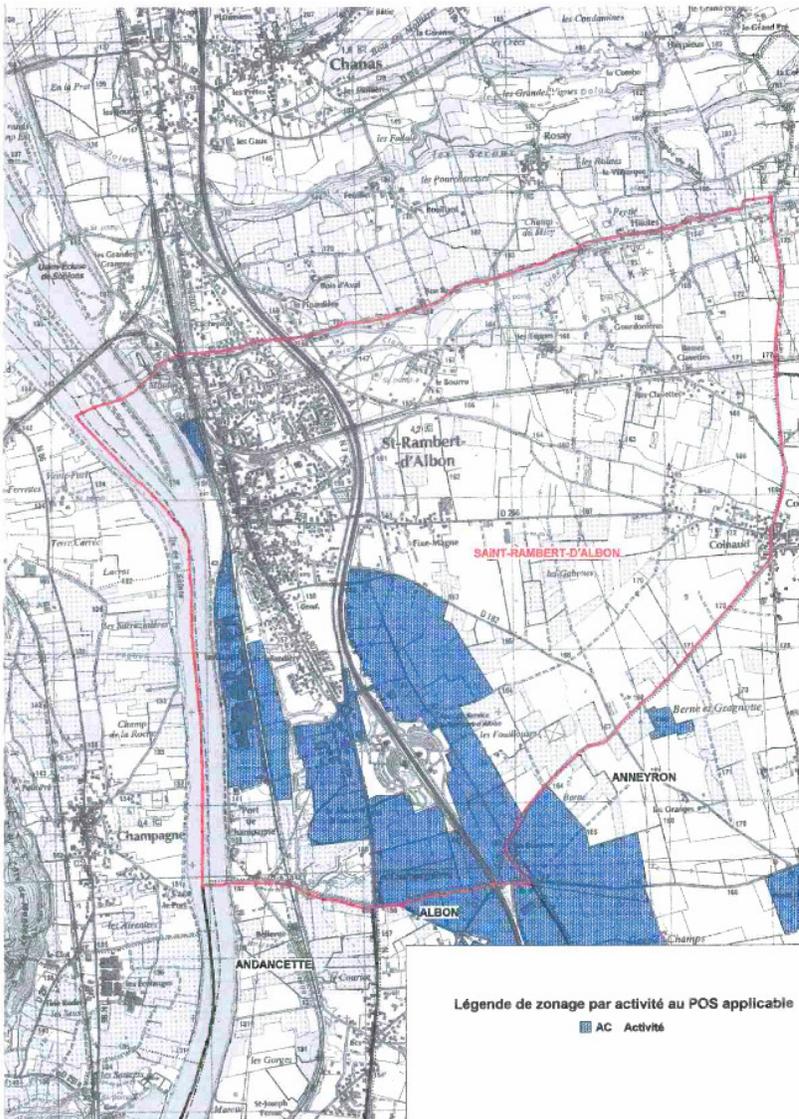
- **Des propriétés foncières de la commune**

La commune de Saint-Rambert d'Albon est d'ores et déjà propriétaire des terrains du site d'étude identifiés sous les références cadastrales section A n °1069 et 1070.

Cette possession des parcelles du site recèle plusieurs atouts :

- il n'est pas nécessaire d'entamer de procédure de DUP et d'expropriation, cela permettant de gagner en temps sur la procédure
- le budget de la commune n'est pas impacté par le coût d'achat de terrains.

- **Des terrains destinés à l'activité économique plutôt qu'à la protection d'espaces naturels ou à l'usage d'activités agricoles**



L'extrait ci-contre démontre que le zonage du POS actuel réserve ces terrains à un potentiel développement d'activités économiques plus qu'à l'agriculture ou la protection de l'urbanisation.

- **Des parcelles entretenues**

Le foncier est de qualité : les parcelles retenues pour accueillir le projet sont des prairies entretenues pour lesquelles il ne sera pas nécessaire d'entreprendre de lourds travaux de nettoyage.

- **Une topographie adéquate**

La topographie du site d'étude est optimale : le terrain est presque plat, gage d'un accès facile pour les véhicules tractant des caravanes.

- **Ces parcelles sont hors des terrains identifiés comme étant à enjeux agricoles forts**

Ces parcelles, classées aujourd'hui au POS en vigueur selon un zonage NAI, soit une zone urbanisable sous conditions, constituées ici aux activités agricoles ou naturelles, ne sont pas identifiées comme des parcelles à fort potentiel agronomique. D'ailleurs ces parcelles ne sont pas non plus desservies par des réseaux d'irrigation.

- **Aucun élément paysager structurant du paysage rambertois ne figure sur les terrains choisis**

Aucun élément paysager –naturel, architectural ou patrimonial- n'est présent sur ces parcelles permettant de s'astreindre de mesures conservatoires ou de protection particulières.

- **Un choix ne portant pas atteintes aux zones de protections environnementales**

Ces parcelles sont hors des zones relevant de la protection ou de la sauvegarde des espèces faunistiques ou floristiques, aucun espace protégé ne couvre ces terrains.

Les parcelles choisies sont hors périmètre de captage.

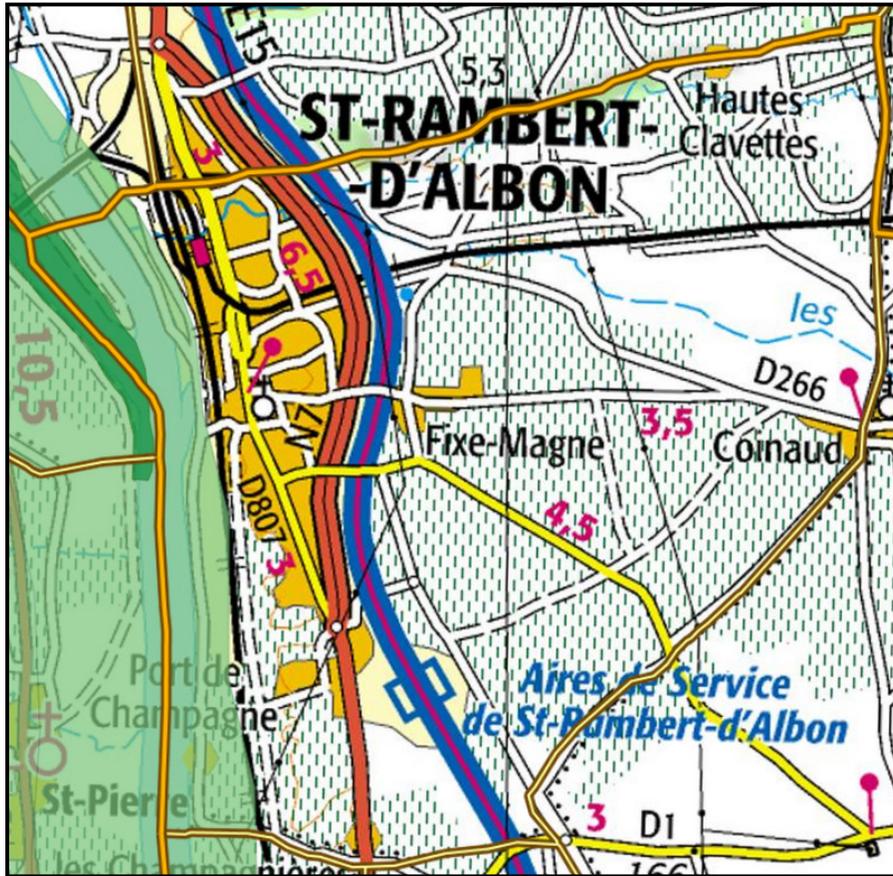
Les espaces naturels protégés de la Vallée du Rhône qui occupent Saint-Rambert d'Albon sont implantés quasi-exclusivement sur l'Île de la Platière classée en Natura 2000²⁶, ZNIEFF²⁷ de type 1 et de type 2 ainsi qu'une Zone de Protection Spéciale « Oiseaux ».

²⁶ Natura 2000 : Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Natura 2000 concilie préservation de la nature et préoccupations socio-économiques. En France, le réseau Natura 2000 comprend 1758 sites.

²⁷ ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique : Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

On distingue 2 types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.(source : Inventaire National du Patrimoine Naturel)



Les limites communales du territoire de Saint-Rambert d'Albon sont identifiées par le linéaire jaune-orangé ci-dessus.

Les zones ZNIEFF, à l'extrême Ouest de la commune, sont identifiées sur la carte ci-dessus par des aplats de couleur verte :

- Le vert foncé identifie les ZNIEFF de *type I*.
- Le vert clair identifie les ZNIEFF de *type II*.

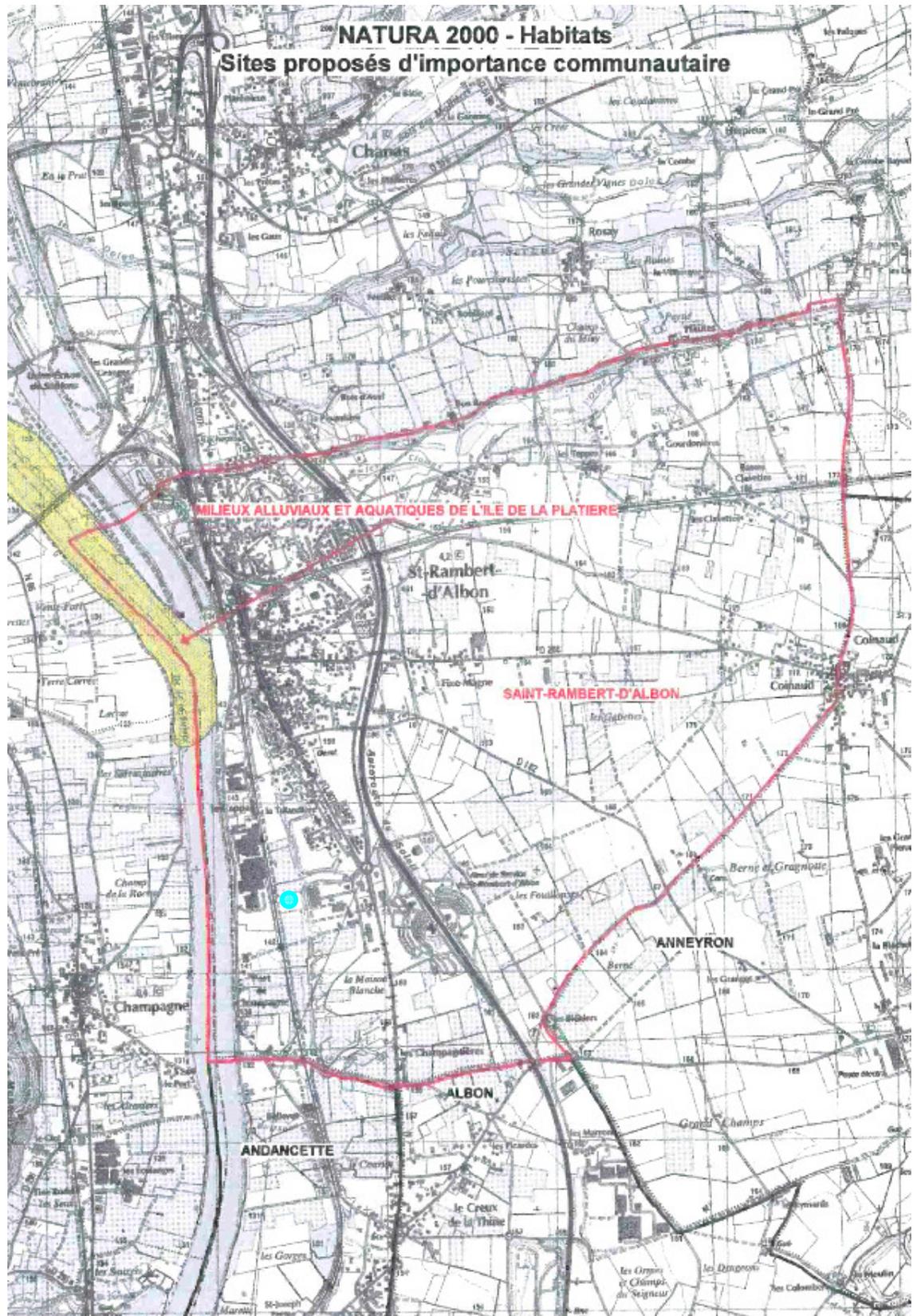
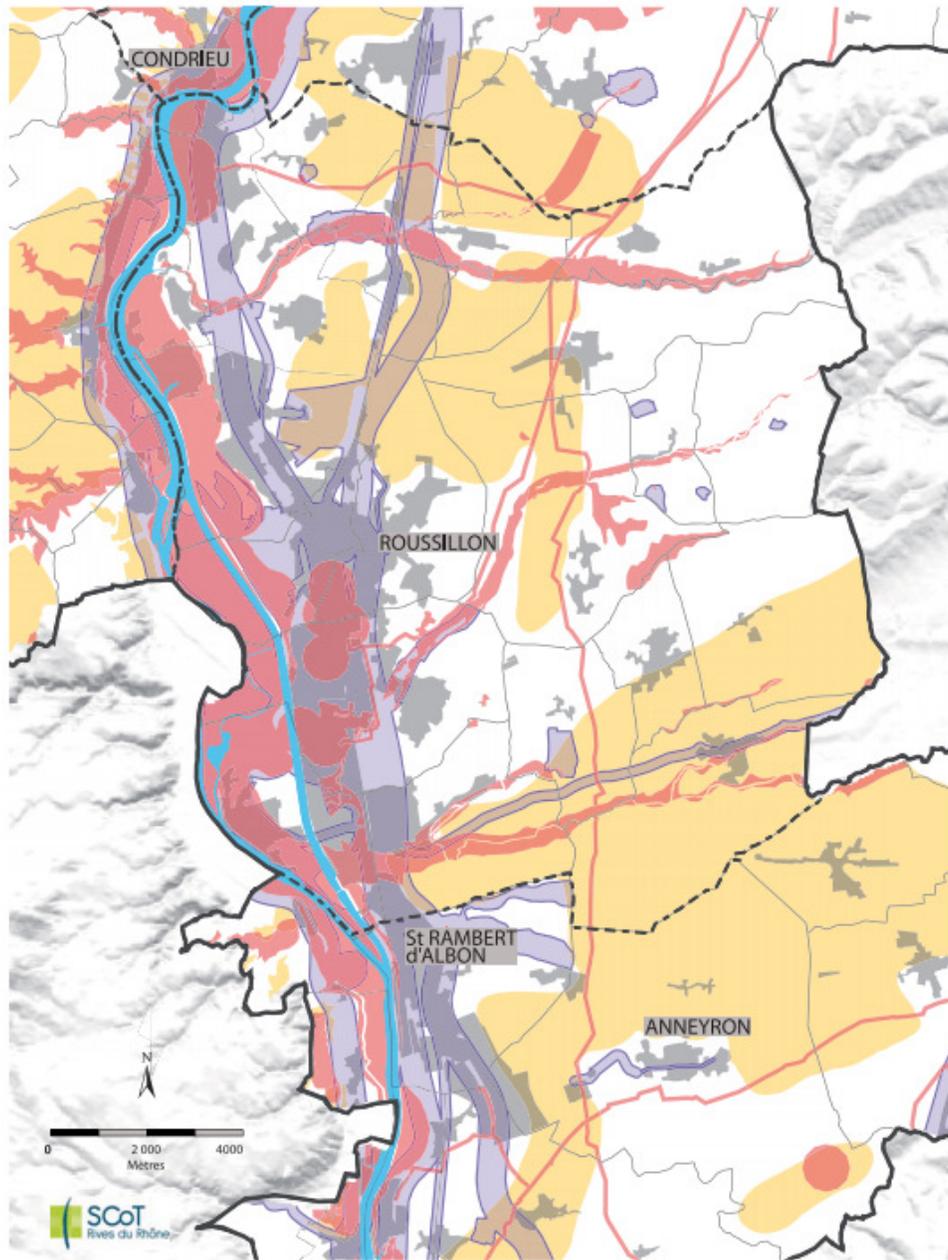


Figure 15 : carte de l'emprise du réseau Natura 2000 à Saint-Rambert d'Albon, (source : Porter à Connaissance, DDT Drôme)

**SYNTHÈSE DES CONTRAINTES À L'URBANISATION SUR L'AGGLOMÉRATION
ROUSSILLON - SAINT-RAMBERT-D'ALBON**



- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Secteurs inconstructibles ou soumis à fortes contraintes NATURA 2000 (ZPS/SIC) ZNIEFF Type 1 Réserve naturelle Zones inondables Corridors écologiques Zones submersibles Pipeline Gazoduc Périmètres immédiats de captage des eaux Site SEVESO (rayon de 500m) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Espace agricole stratégique prédominant et AOC ■ Secteurs urbanisables sous condition Risques naturels prévisibles Nuisances sonores - Routes Nuisances sonores - Voies ferrées PPR Technologique de Roussillon (périmètre d'études) Périmètres de captage rapprochés | <ul style="list-style-type: none"> □ Secteurs sans contrainte identifiée ■ Espace urbain ■ Fleuve Rhône — Limite du Scot --- Limite d'EPCI |
|--|---|---|

Figure 16 : Carte issue du SCOT des Rives du Rhône présentant les contraintes à l'urbanisation de Saint-Rambert d'Albon

- **Pas de végétation remarquable**

Le site choisi ne comporte aucun arbre remarquable ou espace boisé classé ou à classer et ne fera donc l'objet de mesures conservatoires.

- **Desserte viaire, accès, connexion du terrain au territoire communal**

Les terrains concernés par la présente déclaration de projet se localisent au Sud du territoire communal, à l'écart du centre-ville de Saint-Rambert d'Albon, mais y sont rattachés logistiquement par une connexion aisée à la RN7 ou la RD807 (Route de Marseille) (cf. Calcul de l'itinéraire routier ci-dessous où le terrain d'assiette du projet est identifié en rouge).

Les terrains, objet de l'étude de la déclaration de projet pour la réalisation des 16 places / 8 emplacements, de l'AGdV sont situés à environ 3 kilomètre au Sud du centre-ville, entre la Route de la Tulandière Sud à l'Ouest, la RN 7 à l'Est et la Route de la station d'épuration au Sud.

Certaines zones d'habitation ou de lotissements du territoire communal, comme par exemple le hameau de Coinaud, sont plus éloignées du centre-ville que le terrain d'étude de l'AGdV.

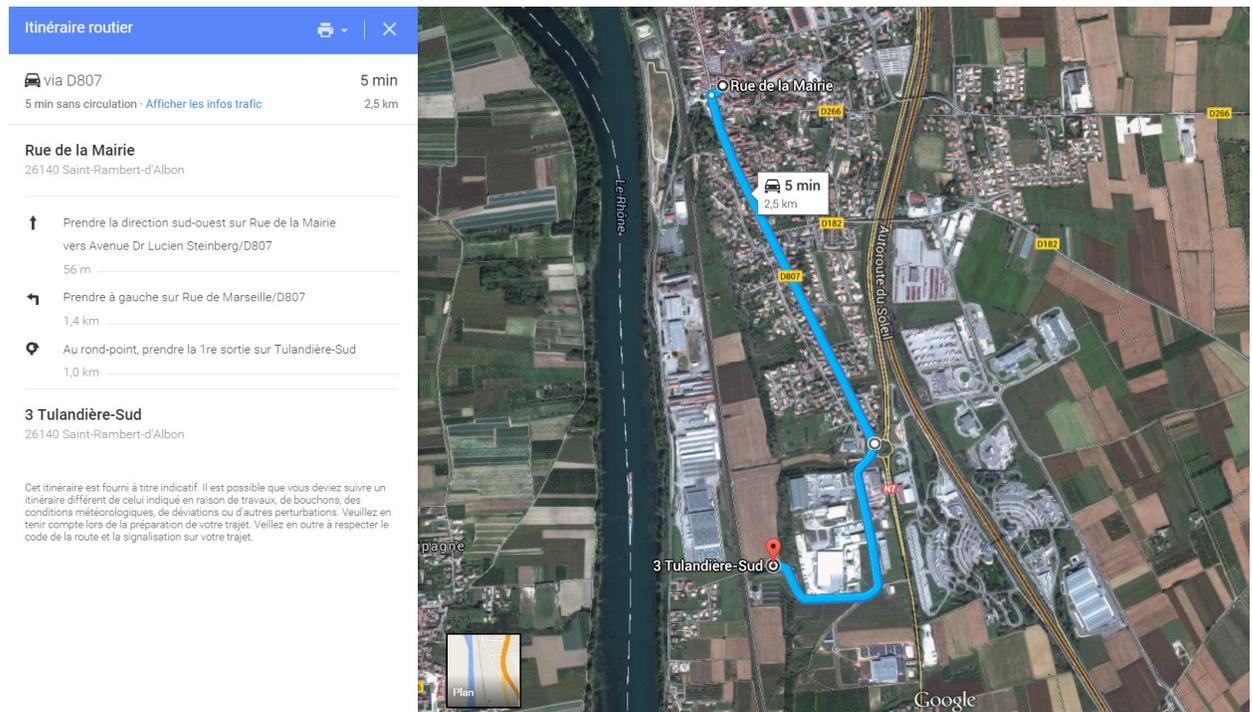


Figure 17 : Itinéraire routier calculé depuis Google Maps (source : Google Maps.fr)

- **Une desserte par les réseaux optimale**

Le terrain d'étude pour l'installation de l'AGdV bénéficie d'une desserte complète des réseaux de viabilisation :

- Les réseaux d'assainissement et d'eau potable passent sous la route de la station d'épuration
- Les réseaux de basse tension et télécommunication seront préalablement étendus avant les travaux de l'AGdV jusqu'aux terrains d'assiette du projet. Ceux-ci sont déjà à proximité des parcelles concernées puisqu'ils desservent les habitations et la zone d'activité alentours.

4.3 La présentation du projet

4.3.1 Occupation du site

▪ Aménagements prévus pour le terrain

Cette aire d'accueil sera le lieu de vie des gens du voyage ; il importe donc que celle-ci soit équipée d'un ensemble d'espaces collectifs et privatifs ainsi que de locaux aux fonctions variées : emplacement adéquat, éléments de paysagement, blocs sanitaires et bureau d'accueil/du gardien.

L'AGdV doit permettre d'organiser un espace de vie favorable à la vie familiale et collective dans les meilleures conditions possibles :

- Préserver l'intimité de la vie privée
- Favoriser la convivialité des espaces communs
- Assurer l'accueil des arrivants
- Permettre une bonne cohabitation entre les familles, les générations, etc...

L'AGdV doit intégrer le mode d'habité spécifique aux familles nomades et notamment au fait qu'une partie de la vie des occupants de l'aire a lieu à l'extérieur.

Les travaux prévus pour ce terrain consistent à aménager 16 places /8 emplacements pour véhicules/caravanes des familles d'itinérants.

L'AGdV devra prendre en compte les points suivants²⁸ :

- Une implantation de l'aire adaptée au mieux aux besoins en équipements et à la vocation d'habitat de ce lieu d'accueil
- Sa capacité d'accueil sera garantie par la configuration des emplacements, les espaces collectifs, ses équipements sanitaires collectifs et/ou individuels
- Le mode de gestion : présence d'un bureau d'accueil, permanence de l'accueil, etc...
- L'intégration des Gens du Voyage à la vie locale
- L'accès pour les Gens du Voyage aux services communaux (éducation, loisirs, etc...) et commerces disponibles sur le territoire communal et dans l'environnement proche de l'aire

L'AGdV permettra la desserte des 16 places/8 emplacements via une voirie centrale de desserte ; les aires seront implantées de part et d'autre de cette voirie.

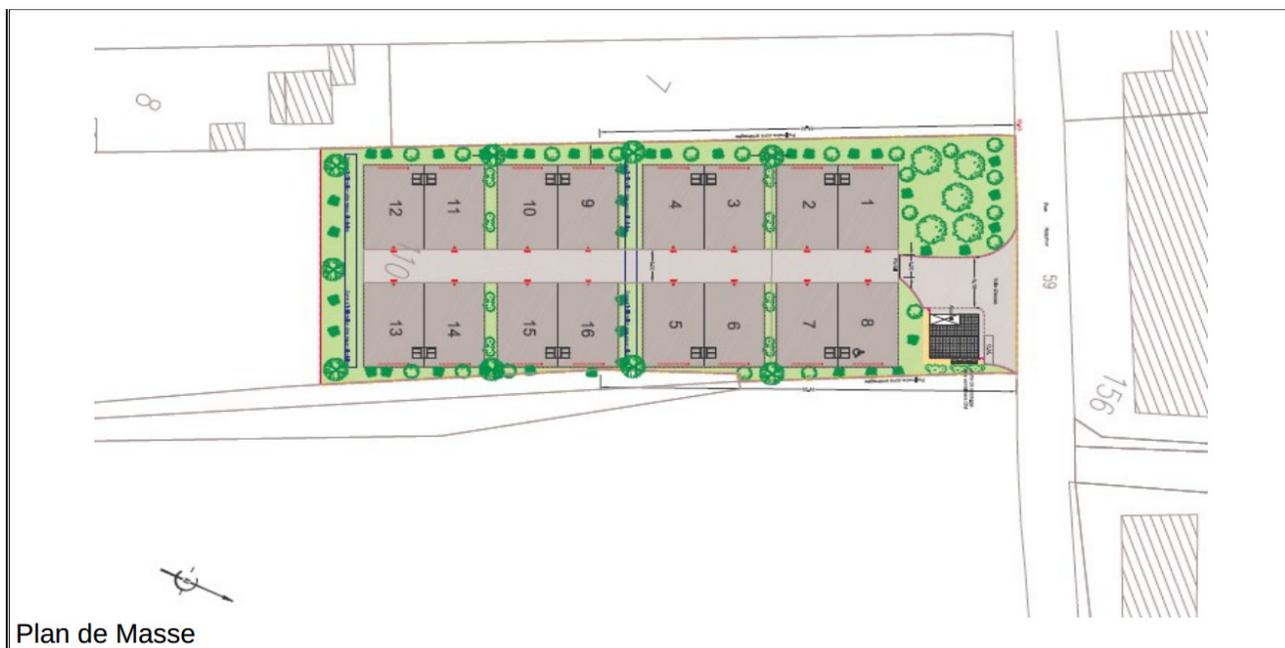
De cette façon chaque place de stationnement de caravanes disposera d'un accès direct à la voirie sans manœuvre complexe.

Une clôture ceinturera l'AGdV, cette clôture sera doublée d'une haie vive composée d'essences locales variées.

Des espaces verts internes seront créés.

²⁸ *Les aires d'accueil des gens du voyage*, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils, par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction général de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de la Construction, le Ministère de l'Équipement, des Transports, du logement, du tourisme et de la Mer, le Ministère des Affaires sociales du travail et de la solidarité, Novembre 2002

Chacun des 8 emplacements sera équipé d'un double bloc sanitaire, soit un sanitaire par place.
Un bureau d'accueil sera aménagé à l'entrée.



Plan de Masse

Figure 18 : Exemple de plan de composition d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Romans-Bourg de Péage (source : Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois)



Projet d'aire d'accueil - Communauté Urbaine de Cherbourg

Figure 19 : Exemple de plan de composition d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Cherbourg (source : *Les aires d'accueil des gens du voyage, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils*, par la Délégation interministérielle à la Ville)

- **Éléments en place à supprimer, démolir ou conserver**

Le terrain étant aujourd'hui une prairie entretenue et n'étant pas bâti, les travaux préparatoires pour la viabilisation et la construction des places seront moindres. Aucun arbre, aucun élément paysager ou architectural n'est présent sur le site d'étude et ne sera donc impacté par l'aménagement de l'AGdV. Aucune démolition n'est à prévoir.

- **Organisation et aménagement des accès au site**

La voie de desserte du site existe déjà ; elle s'effectuera via la Route de la station d'épuration, au Sud, reliant ainsi directement les parcelles de l'AGdV à la RN 7.

Cette voie de desserte est revêtue d'enrobé et dispose d'une largeur suffisante permettant d'absorber le trafic ponctuel généré par les migrations des Itinérants. Aucune intervention ou travaux sur les voiries en domaine public ne semblent être à envisager.

- **Traitement minéral et végétal des voies et espaces communs du projet**

Une plateforme d'accès à l'AGdV reliera la Route de la station d'épuration à la voirie de desserte interne à l'AGdV.

Cette plateforme permettra à la fois l'accès et la manœuvre des véhicules des Itinérants.

La voirie de desserte interne sera orientée Nord-Sud et les 8 emplacements de l'AGdV seront implantés de part et d'autre.

La voirie de desserte centrale aura une largeur d'au moins 5 mètres permettant ainsi à 2 véhicules légers tractant des caravanes de se croiser, un accès direct et aisé à chaque occupant à la voie de circulation.

Cette voirie sera revêtue d'enrobé, gage de durabilité et de confort.



Entrée

Figure 20: Photographie de l'entrée d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Romans-Bourg de Péage (source : Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois)

- **Desserte en réseaux et viabilisation des emplacements**

La basse tension

Les locaux techniques et sanitaires de chaque emplacement comporteront des loquettes de basse tension équipées de systèmes antigel et de disjoncteurs différentiels individuels. Elles doivent offrir au minimum 16 ampères.

Les équipements électroménagers, notamment les machines à laver, justifient des évacuations d'eaux usées individualisées.

L'assainissement : eaux usées et eaux pluviales

Un traitement séparatif des eaux usées et pluviales est à prévoir.

Eaux usées

Les eaux usées seront collectées par une canalisation PVC de type CR8 EU Ø160mm depuis les tabourets de branchements des emplacements puis seront acheminées par une canalisation de Ø200mm posée sous la voirie de l'AGdV, jusqu'au réseau collecteur communal.

Les regards de visite auront un diamètre de Ø1000 mm et seront étanches.

Chaque emplacement sera équipé d'un tabouret de visite ou d'un regard d'eaux usées installé au point bas du terrain, afin de permettre un écoulement gravitaire pour chacune des places.

Chaque tampon fonte et réhausse du tabouret porteront un marquage **EU** ; les tabourets de branchement des emplacements devront être constamment accessibles.

Les travaux respecteront les règles de l'Art en vigueur et le fascicule 70.

Eaux pluviales

Tous espaces publics de l'AGdV devront avoir une gestion séparative de leurs eaux de pluie et de leurs eaux usées en amont du rejet aux réseaux collecteurs communaux.

Les eaux pluviales de voirie seront récupérées par des grilles avaloires, implantées tous les 200 m² de surface de voirie, et seront conduites jusqu'au réseau collecteur en domaine public. Un puits perdu devra être aménagé sur les parcelles d'assiette du projet pour ne pas rejeter d'eaux de pluie au réseau collecteur communal d'eaux usées.

Le réseau collecteur des eaux de pluie de l'AGdV sera constitué d'un réseau en PVC type CR8 EP diamètre Ø200 et/ou 300mm.

Les regards de visite auront un diamètre de Ø1000 mm et seront étanches.

- **Organisation et composition des aménagements nouveaux**

Les emplacements de caravanes²⁹

Le dimensionnement de chaque place est calculé selon le raisonnement suivant : la longueur d'une caravane oscille entre 6 à 9 mètres auxquels il faut ajouter 5 mètres de longueur du véhicule tractant la caravane ; une place aura donc une longueur de 14 mètres.

L'utilisation par les gens du voyage d'auvents rend souhaitable de prévoir la possibilité de points d'ancrage en limite d'emplacement.

Afin de créditer les emplacements d'un aspect plus qualitatif et moins monotone, les blocs sanitaires seront installés sur des plateformes traitées en béton ou en enrobé.

Des espaces verts seront créés afin d'agrémenter l'aire : ces espaces verts auront une bande d'au moins 2 mètres de large et seront engazonnés et plantés d'arbres et arbustes d'essences locales variées permettant de conférer de l'ombre aux emplacements et de rompre avec l'aspect minéral des emplacements.

«La place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Sa superficie sera suffisante pour permettre l'existence d'espaces libres privatifs et le respect des règles de sécurité. » « la superficie privative moyenne par place de caravane ne devrait pas être inférieure à 75 m², hors espaces collectifs et circulations internes à l'aire d'accueil, dans les aires nouvellement créées. Pour les aires existantes, en dessous de ce seuil, il est recommandé de prévoir des travaux d'agrandissement de ces places qui pourront s'ils sont réalisés dans le délai de deux ans prévu par la loi, bénéficier des conditions de financement prévues au paragraphe III-4»³⁰.

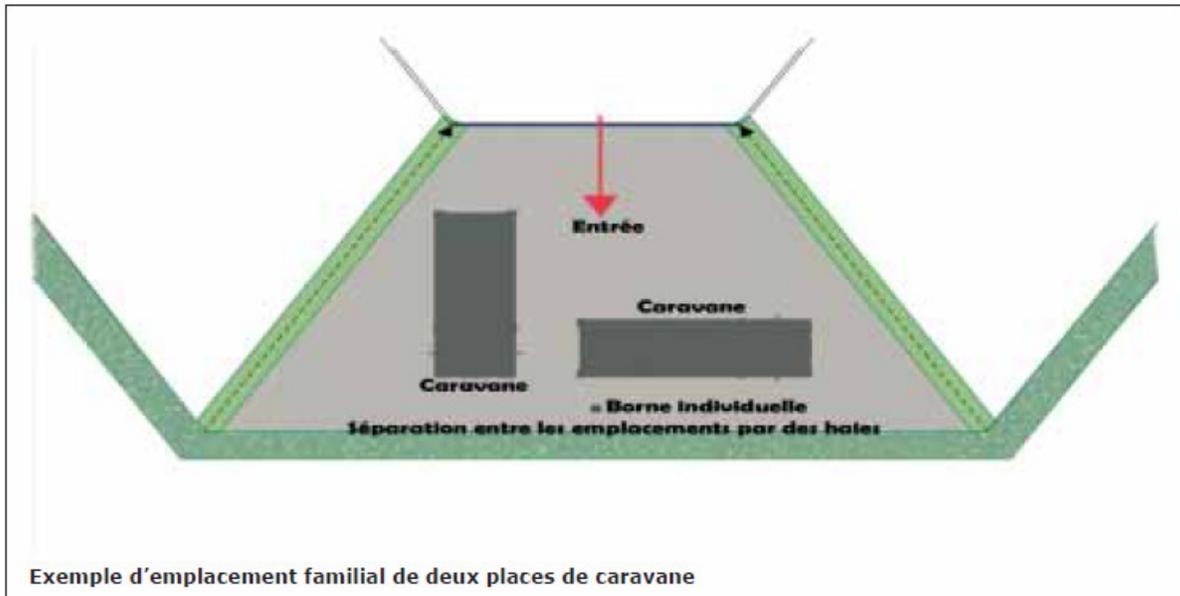
Il est préférable de prévoir des emplacements délimités et de forme tendant vers le carré plutôt que rectangulaires afin d'éviter une trop grande proximité des familles. Le carré permet en outre une meilleure organisation de l'habitat caravane.

Chaque emplacement doit être suffisamment pentu pour permettre une évacuation rapide des eaux vers le caniveau ou les avaloirs situés à proximité. Selon l'importance de la pente de la plate-forme, il conviendra de prévoir un dispositif adapté afin d'empêcher que les eaux d'un emplacement n'inondent celles du niveau inférieur.

Les emplacements seront également traités en enrobé.

²⁹ *Les aires d'accueil des gens du voyage*, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils, par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de la Construction, le Ministère de l'Équipement, des Transports, du logement, du tourisme et de la Mer, le Ministère des Affaires sociales du travail et de la solidarité, Novembre 2002

³⁰ (décret n° 2001-569 du 29 juin 2001)



31



Emplacement

Figure 21 : Photographie d'un emplacement d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Romans-Bourg de Péage (source : Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois)

³¹ Ibid.

Les blocs sanitaires

Chacun des 8 emplacements de caravanes sera pourvu d'un double bloc sanitaire (soit un sanitaire par place) ; chaque bloc sanitaire sera équipé :

- d'un abri pour le stockage des poubelles, conforme aux prescriptions du Sirtcom
- de sanitaires (douche, toilette)
- et d'un local technique individuel pour les branchements en eau potable, basse tension et assainissement

« Les aires d'accueil doivent bénéficier des mêmes dispositifs d'assainissement que ceux du secteur auxquelles elles appartiennent.

Les réseaux d'eau et d'électricité doivent permettre d'assurer le fonctionnement de l'équipement électroménager des familles.

Chaque place de caravane doit pouvoir accéder aisément à un branchement d'eau et d'électricité et à une évacuation d'eaux usées. La possibilité d'accéder également à un système de vidange pour WC chimiques doit, sauf exception motivée, être ouverte sur l'aire.

Dans un souci de responsabilisation des usagers, le recours à des compteurs individuels d'eau et d'électricité doit être encouragé.

L'équipement en sanitaire doit être suffisant pour s'adapter au mode de vie des familles. Conformément au décret no 2001-569 du 29 juin 2001, les aires d'accueil devront comporter au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane.

L'aménagement d'un bloc sanitaire par emplacement (c'est-à-dire pour 2 à 3 places de caravane) peut être envisagé lorsque cette solution paraît adaptée au vu de la situation des familles concernées. Les expériences menées dans certains départements montrent que la majoration des coûts induits à l'investissement qui peut en résulter est souvent compensée par des économies de gestion (meilleure pérennité des équipements)»³².



Local sanitaire et technique

Figure 22 : Photographie d'un double bloc sanitaire d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Romans-Bourg de Péage (source : Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois)

³² Circulaire UHC/IUH1/12 no 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

Les règles sanitaires et de sécurité en vigueur ainsi que les règles d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des établissements recevant du public (ERP) sont à intégrer dans la conception de chaque emplacement de l'aire d'accueil des gens du voyage (art. R11-19, R111-19-1 et R111-19-3 du Code de la Construction et de l'Habitation)³³.

*Au sein d'une aire d'accueil des gens du voyage, la place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque... »
« L'aire d'accueil comporte au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane, au sens des dispositions de l'article précédent. Chaque place de caravane est dotée d'un accès aisé aux équipements sanitaires ainsi qu'à l'alimentation en eau et en électricité »³⁴.*

Ci-dessous figurent les principales recommandations à respecter pour assurer le confort et la durabilité de l'AGdV :

- Les entrées des douches seront séparées de celles des WC.
- Un système de régulation de l'eau est à prévoir.
- L'éclairage des sanitaires peut-être utilement commandé par un système de détection de présence.
- Les WC et les douches doivent être dans le plan du sol pour en faciliter l'entretien.

Les canalisations d'eau et d'électricité apparentes sont à proscrire, car elles peuvent être facilement détériorées³⁵.

Le bureau d'accueil ou local du gardien

Un bureau d'accueil sera édifié au Sud, à l'entrée de l'AGdV, en limite du projet, à proximité de la plateforme d'entrée de l'AGdV.

Le local d'accueil situé à l'entrée du terrain doit permettre :

- la gestion des entrées et des sorties, l'information des familles relative au fonctionnement, à la vie de l'aire...
- un regard sur l'espace public de l'aire d'accueil.

Le bureau d'accueil³⁶ ou bureau du gardien permettra d'assurer une mission de surveillance des installations et de sécurité publique. Cette fonction rassure les usagers et les propriétaires des installations. Un gardiennage peut être envisagé la nuit ou bien être remplacé par

³³ *Les aires d'accueil des gens du voyage*, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils, par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction général de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de la Construction, le Ministère de l'Équipement, des Transports, du logement, du tourisme et de la Mer, le Ministère des Affaires sociales du travail et de la solidarité, Novembre 2002

³⁴ Décret n°2001-569 du 29 juin 2001

³⁵ *Les aires d'accueil des gens du voyage*, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils, par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction général de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de la Construction, le Ministère de l'Équipement, des Transports, du logement, du tourisme et de la Mer, le Ministère des Affaires sociales du travail et de la solidarité, Novembre 2002

³⁶ *Les aires d'accueil des gens du voyage*, préconisation pour la conception, l'aménagement et la gestion, les Outils, par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction général de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de la Construction, le Ministère de l'Équipement, des Transports, du logement, du tourisme et de la Mer, le Ministère des Affaires sociales du travail et de la solidarité, Novembre 2002

l'installation de système de « téléalarme » (protection des locaux reliée par téléphone à une télésurveillance).

Le local d'accueil situé à l'entrée du terrain doit permettre :

- de le situer à proximité de l'entrée du terrain,
- de ménager une entrée indépendante du terrain et un espace suffisant entre le pavillon et les emplacements
- les canalisations d'eau et d'électricité alimentant les douches et les W-C,
- les compteurs individuels d'eau et d'électricité,
- les disjoncteurs : même si les Voyageurs disposent de disjoncteurs individuels sur la borne, ce qui est recommandé, il est nécessaire d'avoir un disjoncteur à l'intérieur du local technique afin d'assurer une protection supplémentaire et de couper l'alimentation électrique en cas de besoin,
- le chauffage des douches : il s'effectuera à partir du local technique (par sécurité et pour éviter les détériorations) au moyen d'un convecteur électrique par exemple, avec gaine de ventilation, grille d'aération (la commande se fera à partir d'une minuterie et d'une cellule photoélectrique installée dans la douche),
- l'appareil de production d'eau chaude pour les douches.

Sur les petits terrains qui ne disposent pas de local d'accueil, le local technique peut servir de « coin bureau » pour le gestionnaire lors de la collecte des redevances, par exemple. Il est indispensable qu'il soit protégé contre le gel.

Son sol devra être en contrebas des WC et des douches pour faciliter, le cas échéant, le débouchage des canalisations (regard ou bouchon de dégorgement). Il devra être équipé d'un dispositif de fermeture résistant.



Bureau d'accueil

Figure 23 : Photographie d'un bureau d'accueil d'entrée d'une aire d'accueil des gens du voyage, ici celle de Romans-Bourg de Péage (source : Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois)

▪ **Organisation et composition des aménagements nouveaux par rapport aux terrains voisins**

Le projet d'AGdV s'insérant dans un tissu déjà urbanisé et bénéficiant d'une desserte viaire suffisante, aura des impacts faibles sur la zone :

- Aucune extension de voirie publique ne sera engendrée par l'aménagement de l'AGdV
- Un portail coulissant permettra l'accès à l'AGdV
- Une seule construction conséquente sera édifiée pour l'aménagement de l'AGdV (le bureau d'accueil) qui le sera en limite de propriété.
 - o Son insertion paysagère sera réfléchi de façon à engendrer le moins d'impact sur son environnement immédiat tant paysager que fonctionnel.
 - o Cette construction respectera la volumétrie et les aspects extérieurs des bâtiments déjà existants afin de ne pas altérer les paysages voisins.
- De même l'implantation de l'AGdV respectera la topographie initiale du terrain et ses éventuels cônes de vue pour se fondre dans son environnement.
- L'AGdV sera ceinté d'une clôture rigide de couleur verte et d'une hauteur de 1.80m,
- Cette clôture sera doublée d'une haie vive de type bocagère et d'essences variées afin d'assurer :
 - o La protection du site hors occupation et prévenir tout risque de dégradation
 - o La tranquillité des itinérants pendant l'occupation pour leur mise en sécurité
 - o Donner un aspect qualitatif et esthétique aux espaces communs de l'AGdV

Insertion dans l'environnement existant

▪ **Mesures envisagées pour assurer l'intimité des familles des gens du voyage**

Afin de conférer un aspect de foyer familial propice aux modes d'habiter des gens du voyage, la conception de l'aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Rambert d'Albon s'organisera de façon alvéolaire pour offrir des conditions d'ouvertures entre les familles, bien qu'assurant une individualité des emplacements, et favoriser l'intimité de la vie familiale.

Une implantation des emplacements de caravanes et blocs sanitaires autour d'une place centrale sera privilégiée.

La clôture d'enceinte de l'AGdV sera constituée d'un grillage, doublé d'une haie naturelle composée d'essences variées et veiller à ce qu'elle n'ait pas l'aspect d'un mur végétal. Il conviendra de veiller à ce qu'elle ne soit pas trop haute ni trop monotone et qu'elle comporte des transparences afin d'éviter l'impression d'enfermement.

▪ **Trame paysagère**

Le tracé de la voie de desserte des stationnements/places de caravanes sera central et permettra ainsi un accès direct et aisé à chaque occupant à la voie de circulation.

Des plantations d'essences locales et variées doubleront la clôture pour conférer plus d'intimité aux occupants de l'aire et valoriser les paysages alentours.

▪ **Insertion des équipements et bâtiments collectifs**

Les constructions nécessaires au fonctionnement et à la gestion de l'AGdV veilleront à s'intégrer au mieux dans l'environnement existant.

Les matériaux de constructions, coloris d'enduit, de façade, de toitures ainsi que les volumes des constructions seront étudiés pour que assurer une intégration architecturale et paysagère optimales :

- Les formes des constructions seront « simples » : sans décroché important, volume peu important, etc...
- Couleur d'enduit de façade dans les teintes « naturelles » : beige, ton pierre, etc...

La gestion de l'aire d'accueil des gens du voyage

La loi du 5 juillet 2000 intègre la nécessité de gérer le fonctionnement des aires d'accueil, pour garantir un accueil adapté des gens du voyage et la pérennité des équipements. Pour ce faire, elle a institué **une aide forfaitaire à la gestion des aires d'accueil** soumise à condition (dispositif de gestion, conventionnement de l'aire).

Le bureau d'accueil ou bureau du gardien permettra d'assurer cette gestion de l'aire via les missions suivantes :

- accueil et information des familles
- entretien d'un contact permanent avec elles dans le cadre de la vie de l'aire
- maintien du fonctionnement des installations
- respect le règlement intérieur
- perception du paiement des droits d'usage
- coordination des intervenants et, éventuellement, l'encadrement des personnels intervenant sur l'aire d'accueil.

« Une aide forfaitaire est versée aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil des Gens du Voyage. Elle est également versée aux personnes morales qui gèrent une aire en application d'une convention prévue au II de l'article 2 de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des Gens du Voyage ».

« Une convention passée avec l'État fixe compte tenu de la capacité effective des aires d'accueil, le montant prévisionnel de l'aide versée annuellement à ces gestionnaires. Cette convention détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires des aires d'accueil et définit les conditions de leur gardiennage ».

(Loi du 5 juillet 2000.)

« L'aménagement et la gestion d'une aire d'accueil sont étroitement liés. Le projet d'aménagement présenté lors de la demande de subvention comprend les modalités de gestion.

La gestion de l'aire comprend le gardiennage, l'accueil, le fonctionnement et l'entretien des équipements et des espaces collectifs. Elle doit être conforme aux normes définies par le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 ainsi qu'aux dispositions prévues par le schéma départemental lorsque celui est approuvé selon les modalités de la loi du 5 juillet 2000.

Un dispositif commun à plusieurs aires situées dans le même secteur géographique est possible. En revanche, un temps de présence suffisant et quotidien sur l'aire permettant d'assurer l'accueil, les entrées et sorties, le règlement du droit d'usage et le respect du règlement dans de bonnes conditions est indispensable.

Les expériences menées dans divers départements soulignent combien, pour les équipements sanitaires, il est important de prévoir des dispositifs appropriés de gestion (présence d'un gestionnaire aux heures d'utilisation, système d'individualisation des consommations, gestion d'horaires de fonctionnement, etc.).

Le montant du droit d'usage peut être fixé à l'emplacement ou à la place. Il inclura ou non la dépense liée à la consommation des fluides par les usagers. Il est en cohérence avec le niveau de prestations offertes et devra être compatible avec le niveau de ressources des populations concernées. Ce montant figure dans la convention passée entre l'État et le gestionnaire et dans

le règlement intérieur. Une harmonisation de ces montants au sein du département doit être recherchée. »

(Circulaire du 5 juillet 2001)

La loi propose 2 modes de gestion distincts :

- la gestion directe
- la gestion déléguée

- *La gestion directe*

C'est le mode d'exploitation direct du service par la commune ou l'E.P.CI. Le service en régie n'a ni personnalité morale ni autonomie financière. Il est placé sous la dépendance directe de la collectivité dont il relève. Celle-ci utilise, pour l'accomplissement de sa mission, son propre patrimoine et ses agents.

- *La gestion déléguée*

C'est un contrat par lequel la gestion de l'aire est confiée à un gérant distinct de la collectivité ou de l'établissement public responsable, et soumise à un régime contractuel : la concession.

Le choix du mode de gestion de l'AGdV de Saint-Rambert d'Albon sera défini suite à des retours d'expériences d'autres fonctionnements des aires d'accueil des gens du voyage alentours.

Chapitre 1- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NAI

CARACTERE DE LA ZONE

Il s'agit d'une zone peu ou pas équipée, réservée pour une urbanisation future.

Sa mise en oeuvre est possible soit après modification du POS, soit sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pendant la durée du POS.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

Article NAI1-OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Sont autorisées:

- Les constructions ou installations classées, nécessaires au fonctionnement des services publics (voirie, réseaux divers, station d'épuration, traitement des déchets, transports collectifs), dont la localisation ne dénature pas le caractère des lieux, et est rendu indispensable par des nécessités techniques.
- L'aménagement et l'extension limités des constructions existantes et leurs annexes.

Article NAI2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article NAI1 sont interdites.

Chapitre 1- DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE Uv

CARACTERE DE LA ZONE

Il s'agit d'une zone urbanisée, pourvue de réseaux adaptés et destinée à accueillir l'habitat des gens du voyage.

Elle admet principalement l'habitat constitué de résidences mobiles et les équipements qui y sont liés et nécessaires.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

Article Uv1-OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes les constructions, occupations et utilisations du sol sont interdites à l'exception de celles autorisées sous conditions particulières mentionnées à l'article 2.

Article Uv2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES

Sont admises à condition d'être implantées dans une aire d'accueil des gens du voyage, les occupations et utilisations du sol suivantes:

- les places/emplacements pour résidences mobiles constituant l'habitat des gens du voyage ;
- les constructions publiques directement liées et nécessaires au fonctionnement de l'aire d'accueil des gens du voyage : le bureau d'accueil, les services et installations nécessaires à l'exploitation des services publics et d'intérêt collectif.

Article NAI3 – ACCES ET VOIRIE

Accès :

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

L'accès doit être adapté à l'opération et avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité des biens et des personnes.

Le long des routes départementales, les accès directs sont limités à un seul par propriété. Ils sont interdits lorsque le terrain est desservi par une autre voie.

Voirie :

Les dimensions, tracés, profils et caractéristiques des voies doivent être adaptés aux besoins des opérations qu'elles desservent.

Les nouvelles voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique doivent au minimum être aménagées afin de permettre le passage ou la manœuvre des véhicules des services publics.

ArticleNAI4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

I –EAU

Toute occupation ou utilisation du sol qui requiert une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public d'alimentation en eau potable.

II – ASSAINISSEMENT

1 – Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et eaux visant à la limitation des débits sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

3 – Eaux usées :

Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement conformément à la réglementation (Code de la Santé Publique)

Le rejet des eaux usées, autre que les eaux domestiques, en provenance d'activités à caractère artisanale, industriel ou commercial, est soumis à autorisation préalable. Celle-ci fixe suivant la nature du réseau les caractéristiques des effluents, et les pré-traitements nécessaires et conformes à la réglementation en vigueur.

III – ELECTRICITE

Le réseau Moyenne Tension sera réalisé en souterrain sauf en cas d'impossibilité technique ou de coût hors de proportions avec l'aménagement prévu.

Le réseau Basse Tension devra se faire par câbles souterrains ou en cas d'impossibilité technique réalisé par câbles isolés pré-assemblés, ces derniers étant posés sur façades ou tendus.

IV – TELEPHONE

Le réseau téléphonique sera enterré sauf en cas d'impossibilité technique ou de coût hors de proportions avec l'aménagement prévu.

Article Uv3 – ACCES ET VOIRIE

La largeur des voiries principales doit permettre le croisement de 2 véhicules légers, sans être inférieure à 5 mètres.

Article Uv4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Alimentation en eau potable :

- Les constructions et emplacements pour les résidences mobiles des gens du voyage doivent être raccordés au réseau d'eau potable.

4.2 - Assainissement :

a) Eaux usées

- Les constructions et emplacements pour les résidences mobiles des gens du voyage doivent être raccordés à un réseau public d'assainissement adapté au volume des effluents rejetés.

b) eaux pluviales :

- L'infiltration à la parcelle des eaux de pluie doit être étudiée en priorité

-en cas d'impossibilité avérée d'infiltrer tout ou partie des eaux de ruissellement des surfaces nouvellement imperméabilisées, les constructions et emplacements pour les résidences mobiles des gens du voyage pourront être raccordés à un réseau public d'eaux pluviales adapté au volume des effluents rejetés.

- Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle à l'écoulement des eaux pluviales.

- Les eaux pluviales de l'assiette du terrain du projet devront être gérées sur site autant que possible par tout moyen de rétention et/ou infiltration.

- Un limiteur de débit devra être installé en amont de tous rejets au réseau collecteur communal.

4.3 - Autres réseaux :

Le terrain d'assiette du projet sera desservi par les réseaux de basse tension et de télécommunication.

Les réseaux basse tension et télécommunication devront être enterrés et se faire par câbles souterrains.

Article NAI5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

Article NAI6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toutefois, si les règles d'implantation mentionnées ci-dessus entraînent l'implantation d'un bâtiment compromettant la sécurité publique, des dispositions différentes pourront être imposées.

Pour les accès automobiles (portails, portes de garage etc.) un recul de 5 m par rapport à l'alignement peut être imposé.

Ces dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages techniques, réalisés dans le but d'intérêt général (par exemple WC, cabines téléphonique, postes de transformation EDF, abris voyageur...) pour des motifs techniques, de sécurité, de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause, ces dispositions pourront être admises uniquement sous réserve d'une bonne intégration dans le site et sur justificatif technique.

Article NAI7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite de propriété, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est la plus rapprochée doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.

Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

Article NAI8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Une distance d'au moins 4m pourra être imposée entre deux bâtiments non contigus

Article NAI9 – EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

Article Uv5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

Article Uv6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à l'alignement des voies, sur limite séparative ou avec un recul minimal de 2 mètres par rapport à la limite de voie ou d'emprise publique.

Article Uv7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées soit en limite séparative soit en retrait des limites séparatives avec un minimum de 2 mètres.

Article Uv8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Non réglementé.

Article Uv9 – EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

Article NAI10 – HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée par la projection verticale de tout point du bâtiment à partir du sol naturel, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus. Celle-ci ne devra pas être supérieure à 15 m.

Cette hauteur est portée à 10 m pour les secteurs situés dans une bande de 20m d'une zone d'habitat existant ou future.

Pour les bâtiments d'habitation cette hauteur est limitée à 10 m au faîtage.

Article NAI11 – ASPECT EXTERIEUR

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrage à édifier ou à modifier ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux existants ainsi qu'aux paysages urbains.

Les clôtures à l'alignement des voies publiques doivent être constituées d'un mur en maçonnerie ou d'un soubassement en maçonnerie.

Les clôtures devront s'harmoniser avec celles environnantes.

Article NAI12 – STATIONNEMENT

De manière générale chaque constructeur doit assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules induit par toute occupation ou utilisation du sol.

- Constructions à usage de bureaux ou de services :
La surface affectée au stationnement doit être au moins égale à 60 % de la Surface de Plancher du bâtiment.

- Constructions à usage de commerces :
La surface affectée au stationnement doit être au moins égale à 70 % de la surface de vente ou d'exposition.

- Construction à usage industriel ou d'entrepôt :
Une place de stationnement pour 60 m² de Surface de Plancher de l'établissement. Cette norme est ramenée à une place de stationnement pour 120 m² de Surface de Plancher pour les entrepôts.

A ces places de stationnement s'ajoutent les aires pour la manœuvre et le stationnement des autocars et des véhicules de livraison ainsi que les garages ou abris pour les deux roues.

Article Uv10 – HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé.

Article Uv11 – ASPECT EXTERIEUR

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrage à édifier ou à modifier ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux existants ainsi qu'aux paysages urbains.

Les clôtures seront composées de grillages rigides. Les murets et murs de clôture sont interdits.

Les clôtures seront doublées d'une haie vive composées d'essences locales variées.

Article Uv12 – STATIONNEMENT

Non réglementé.

Article NAI13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Les surfaces non bâties, non aménagées en circulation et aires de service et de stationnement seront obligatoirement plantées en gazon, arbustes et arbres d'ornement, à concurrence d'une surface minimale égale à 10% de la parcelle.

Le nombre d'arbres minimum à planter sera d'un arbre par 50 m² de surface plantée, déduction faite des arbres existants qui seront conservés impérativement, compte tenu de l'implantation des bâtiments industriels.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article NAI14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Non réglementé

Article NAI15 – DEPASSEMENT DU COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Sans objet

Article Uv13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Il est exigé que le terrain d'assiette du projet soit partiellement planté de haies d'essences locales variées.

Il sera planté au moins un arbre de haute tige par emplacement.

Toutes les espèces doivent être choisies dans la gamme des essences dominantes qui composent les boisements de proximité ou ceux existants sur le terrain d'assiette du projet.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article Uv14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Non réglementé.

Article Uv15 – DEPASSEMENT DU COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOLS

Sans objet

5.2 Conséquences et résonnances du projet d'AGdV sur le territoire communal

5.2.1 Impact du projet sur les zones naturelles sensibles

Dans le cadre du projet de mise en compatibilité du POS de Saint-Rambert d'Albon pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage (AGdV), une fiche d'examen au cas par cas est adressée à l'autorité environnementale pour valider la nécessité ou non d'une évaluation environnementale.

La fiche d'examen au cas par cas précise que la création de l'AGdV n'a pas d'incidence directe sur les milieux naturels et la biodiversité présents à proximité des terrains d'assiette du projet ; ni le site Natura 2000 de la commune ni les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et de type II de la commune ne seront impactés par ce projet. La zone Natura 2000 la plus proche est : FR8212012 – Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière. Située à plus de 1750m au Nord-Ouest du projet.

5.2.2 Impact du projet sur les risques naturels et technologiques

Une des contraintes majeures recensées sur le territoire communal est le risque « inondations ».

La présence du Rhône et de 2 ruisseaux (l'Oron et les Collières) induisent des risques naturels d'inondation (PPRN³⁷ approuvé le 27 février 2001)

La carte³⁸ ci-après expose la présence des risques technologiques et naturels existants au sein de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert d'Albon.

Les terrains choisis pour la réalisation de l'aire d'accueil des gens du voyage (en bleu clair sur la carte ci-après) se situent à proximité de zones inondables et submersibles.

Il convient donc d'être le plus vigilant possible à ce que les constructions ou aménagements qui pourront éventuellement être autorisés soient compatibles avec les impératifs de la protection des personnes des écoulements d'eaux.

³⁷PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles, ici inondation

La carte de zonage réglementaire du PPRn définit 2 types de zone :

- Les zones à risque fort, inconstructibles ou dans lesquelles les aménagements possibles sont très spécifiques et limités (zones X, Y et Z rouge),
- Les zones à risque moyen, constructibles sous certaines conditions (zones A et B bleu foncé).

³⁸ PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles, ici inondation

La carte de zonage réglementaire du PPRn définit 2 types de zone :

- Les zones à risque fort, inconstructibles ou dans lesquelles les aménagements possibles sont très spécifiques et limités (zones X, Y et Z rouge),
- Les zones à risque moyen, constructibles sous certaines conditions (zones A et B bleu foncé).

PSS : Plan des Surfaces Submersibles : le plan des surfaces submersibles (PSS) a été découpé en 3 zones en fonction de l'intensité de la crue :

- La zone A dite de grand débit correspond aux secteurs fréquemment inondés (crue décennale) et aux secteurs recouvert par plus d'1 m d'eau en crue centennale (La crue décennale a un risque sur dix de se produire chaque année, la crue centennale a un risque sur cent de se produire chaque année).
- La zone B dite complémentaire correspond aux secteurs non inondés en crue décennale et recouvert par moins de 1m d'eau en crue centennale.
- La zone C dite de sécurité reprend l'enveloppe de la crue de 1856, notamment pour les secteurs maintenant protégés par des digues insubmersibles à la crue centennale (digues CNR et remblais A7)

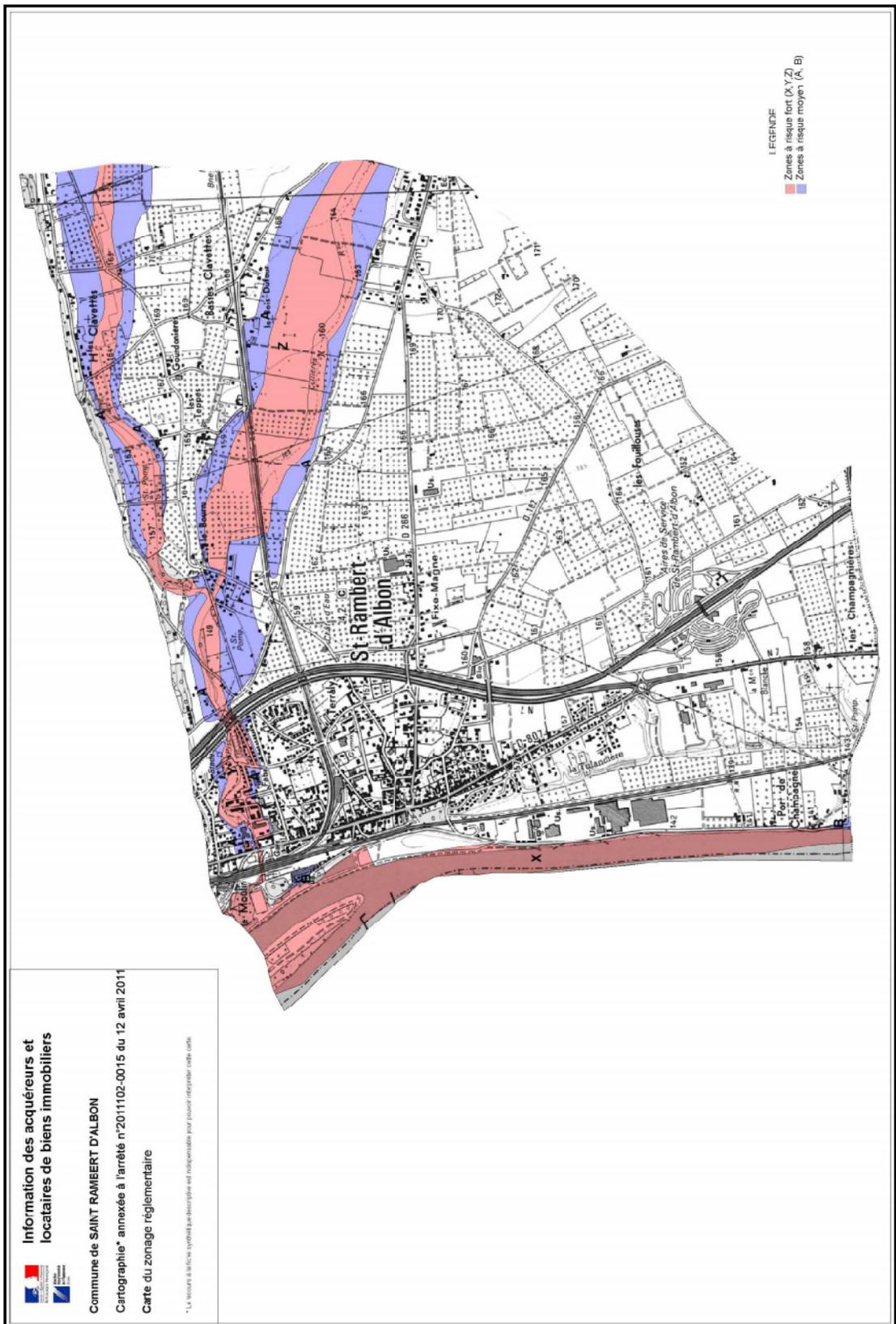


Figure 24 : Carte du Plan de Prévention du Risque Inondation en vigueur (source : Direction Départementale des Territoires de la Drôme)

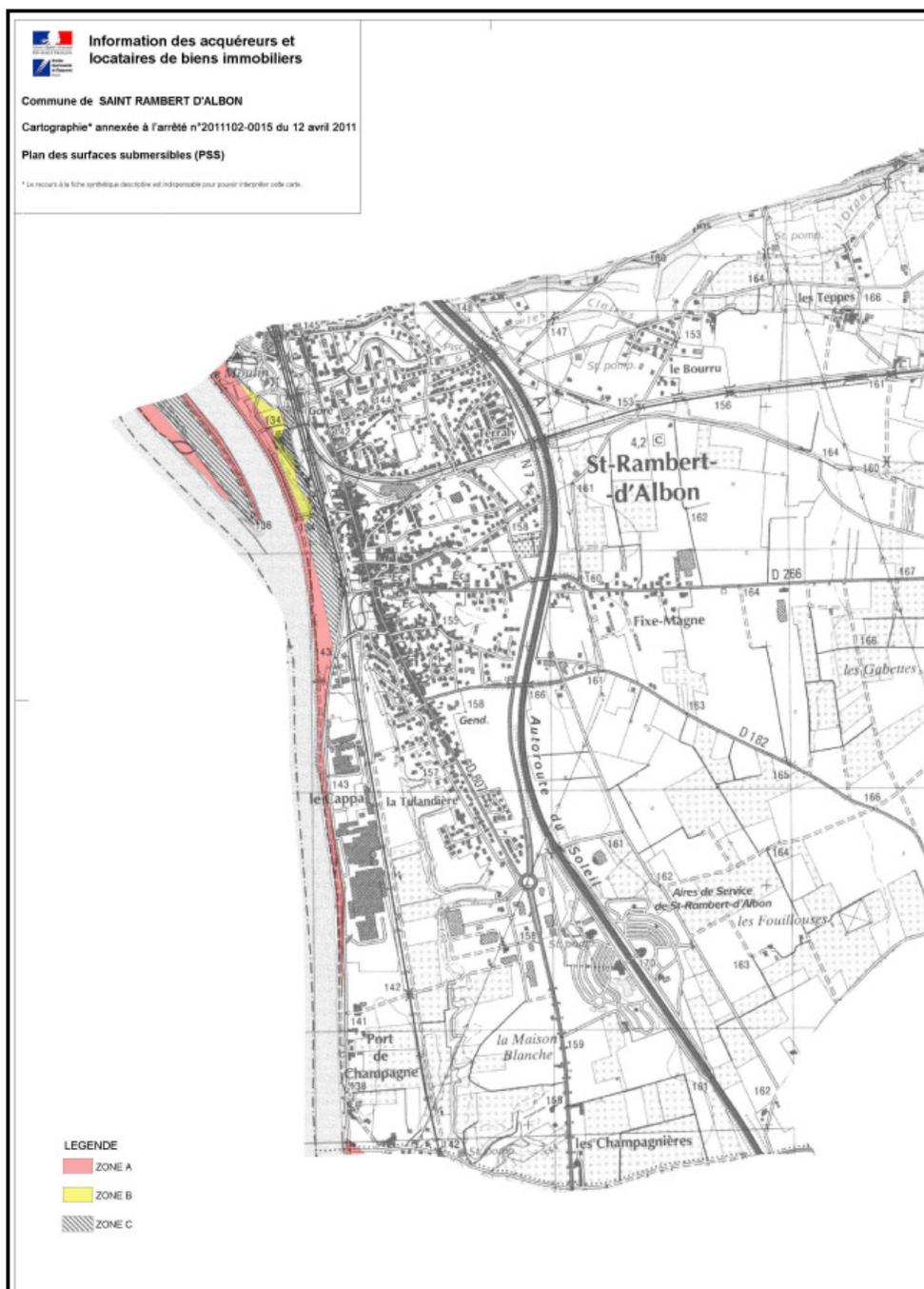


Figure 25 : Plan des Surfaces Submersibles communal (approuvé le 27 août 1981) (source : Porter à Connaissance de l'Etat, DDT 26)³⁹

³⁹ PSS : Plan des Surfaces Submersibles : le plan des surfaces submersibles (PSS) a été découpé en 3 zones en fonction de l'intensité de la crue :

- La zone A dite de grand débit correspond aux secteurs fréquemment inondés (crue décennale) et aux secteurs recouvert par plus d'1 m d'eau en crue centennale (La crue décennale a un risque sur dix de se produire chaque année, la crue centennale a un risque sur cent de se produire chaque année).

- *le Plan d'exposition au Bruit*

Les infrastructures de transport présentes sur Saint-Rambert d'Albon génèrent également des nuisances desquelles il convient de limiter l'exposition de la population de leur bruit. On peut identifier sur la carte ci-dessus que l'ensemble du centre-ville de Saint-Rambert d'Albon est exposé au bruit de la voie ferrée Lyon-Marseille.

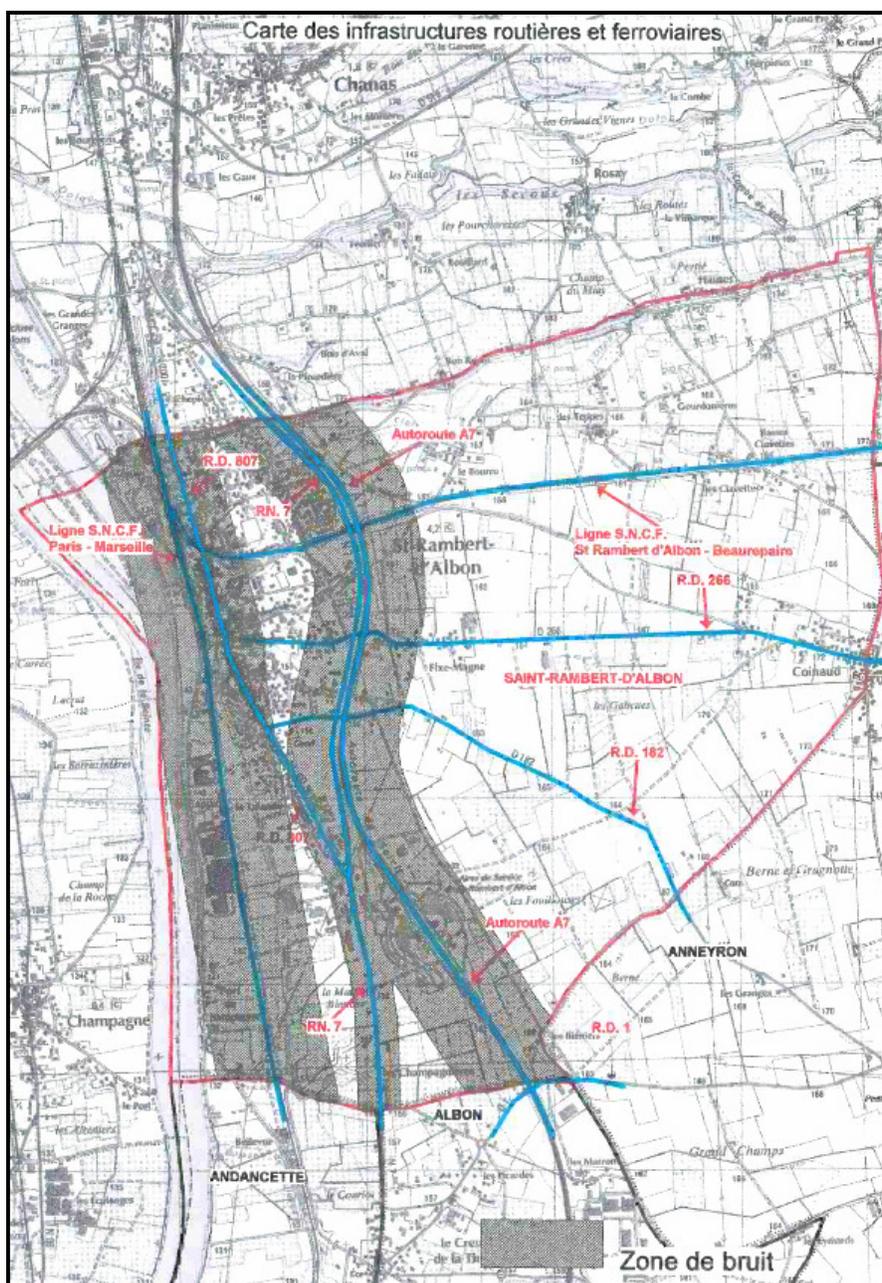


Figure 26 : Carte des zones de bruit (source : Porter à Connaissance de l'Etat, DDT de la Drôme)

- La zone B dite complémentaire correspond aux secteurs non inondés en crue décennale et recouvert par moins de 1m d'eau en crue centennale.
- La zone C dite de sécurité reprend l'enveloppe de la crue de 1856, notamment pour les secteurs maintenant protégés par des digues insubmersibles à la crue centennale (digues CNR et remblais A7)

5.2.3 Impact du projet sur l'agriculture

Les terrains sont actuellement des champs ; ces parcelles agricoles ne sont pas irriguées. Elles ne sont pas identifiées par le SCoT des Rives du Rhône comme étant des parcelles à fort enjeux agronomiques à protéger. Ces terrains ne sont pas non plus recensés par la Chambre d'Agriculture comme terrains à protéger de l'urbanisation.

Le développement urbain n'ayant jusqu'à présent pas préservé cette partie du territoire communal ni les parcelles alentours du site du projet (aménagement d'une zone d'activité, d'une zone de commerce à l'Est, d'un lotissement à l'Ouest, de la station d'épuration au Sud), il convient de penser que ces parcelles ne rassemblent pas d'enjeux forts pour l'activité agricole rambertoise.

Par ailleurs, les terrains agricoles jouissant du plus grand potentiel agronomiques sont ceux situés dans les secteurs où les sièges d'exploitations sont les plus densément représentés soit au Nord-Est et à l'Est de la commune.

5.2.4 Impact du projet sur les coûts de la commune

Les terrains du site visé pour l'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage sont déjà des propriétés du foncier communal (parcelles Section A n°1069 et 1070). Il n'est pas nécessaire de passer par une acquisition foncière – acquisition amiable, droit de préemption urbain ou expropriation ; cette opération n'a donc pas d'incidence sur le budget de la commune.

5.2.5 Impact du projet sur les déplacements

La présence de l'aire d'accueil des gens du voyage n'aura pas d'incidence sur le trafic local : la route Nationale 7 est suffisamment dimensionnée pour absorber les quelques déplacements des gens du voyage vers les autres points du territoire communal.

La Route de la station d'épuration dispose également d'un gabarit suffisant pour permettre à 2 véhicules de se croiser sans travaux préalables.

5.2.6 Impact du projet sur les réseaux

Le terrain d'étude du projet d'AGdV est déjà suffisamment équipé en réseau d'eau potable (cf. figure ci-après) et en assainissement.

Les seules extensions de réseaux à prévoir concernent la basse tension et le réseau télécom. Ces extensions seront réalisées préalablement au début des travaux de création de l'AGdV. Ces deux réseaux sont à la proximité immédiate du projet car ils desservent déjà les lotissements, zone d'activité alentours et la station d'épuration.

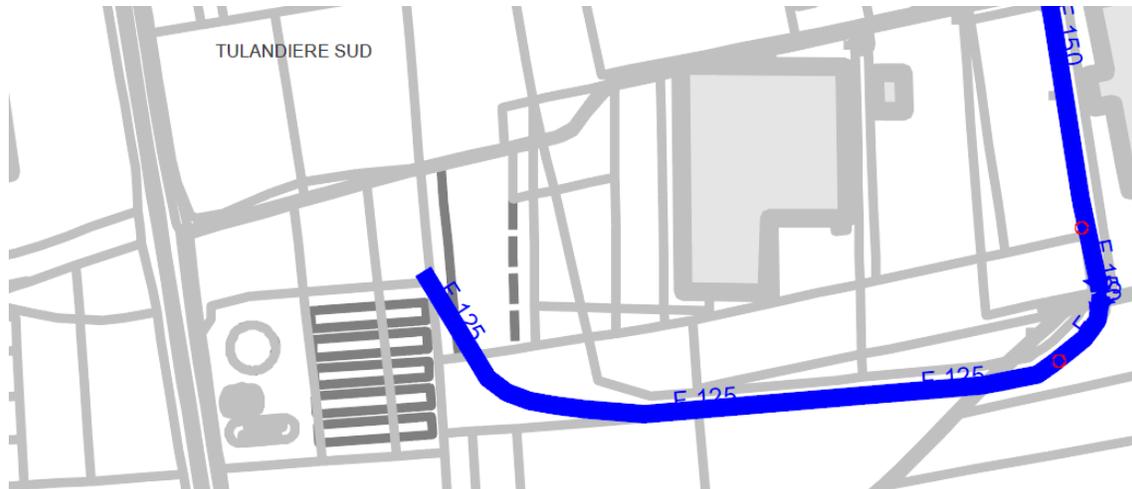


Figure 27 : Extrait du plan de récolement du réseau d'eau potable communal. Le terrain du projet est desservi par une canalisation en fonte, diamètre 125mm.



Figure 28 : Extrait du plan de récolement du réseau d'eaux usées communal. Le terrain du projet est desservi par une canalisation en PVC, diamètre 315mm.

Synthèse Générale

En conclusion, le classement en zone Uv des parcelles cadastrées section A n°1069 et 1070 en est compatible avec les dispositions du Schéma Départemental d'Aire d'Accueil des Gens du Voyage Drômois, le Plan Local de l'Habitat en révision ainsi que le SCoT des Rives du Rhône. Cette ouverture à l'urbanisation répond aux objectifs d'intérêt général et aux obligations fixées par la Loi Besson II de création d'aire d'accueil des gens du voyage pour les communes de plus de 5000 habitants dont Sain-Rambert d'Albon.