

Commune de CHARMES (88)

REVISION DU

PLAN LOCAL D'URBANISME

**Étude au titre des articles L.111-6 à
L.111-10 du CU « Amendement
Dupont »**



<i>Document de travail</i>	
Document conforme à celui annexé à la délibération du Conseil Municipal du XX / XX / XXXX portant approbation de la révision du PLU.	Le Maire :

Sommaire :

1- Contexte général	2
2- Analyse au regard des voies de communication.....	5
3- Étude de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville ».....	6
4- Projet en zone 1AUX et proposition de modification du recul.....	12
5- Conclusion.....	21

1- Contexte général

La commune de CHARMES dispose d'un Plan Local d'Urbanisme révisé et approuvé le 25/03/2005 et modifié le 25/04/2014. La commune a entrepris la révision de son Plan Local d'Urbanisme.

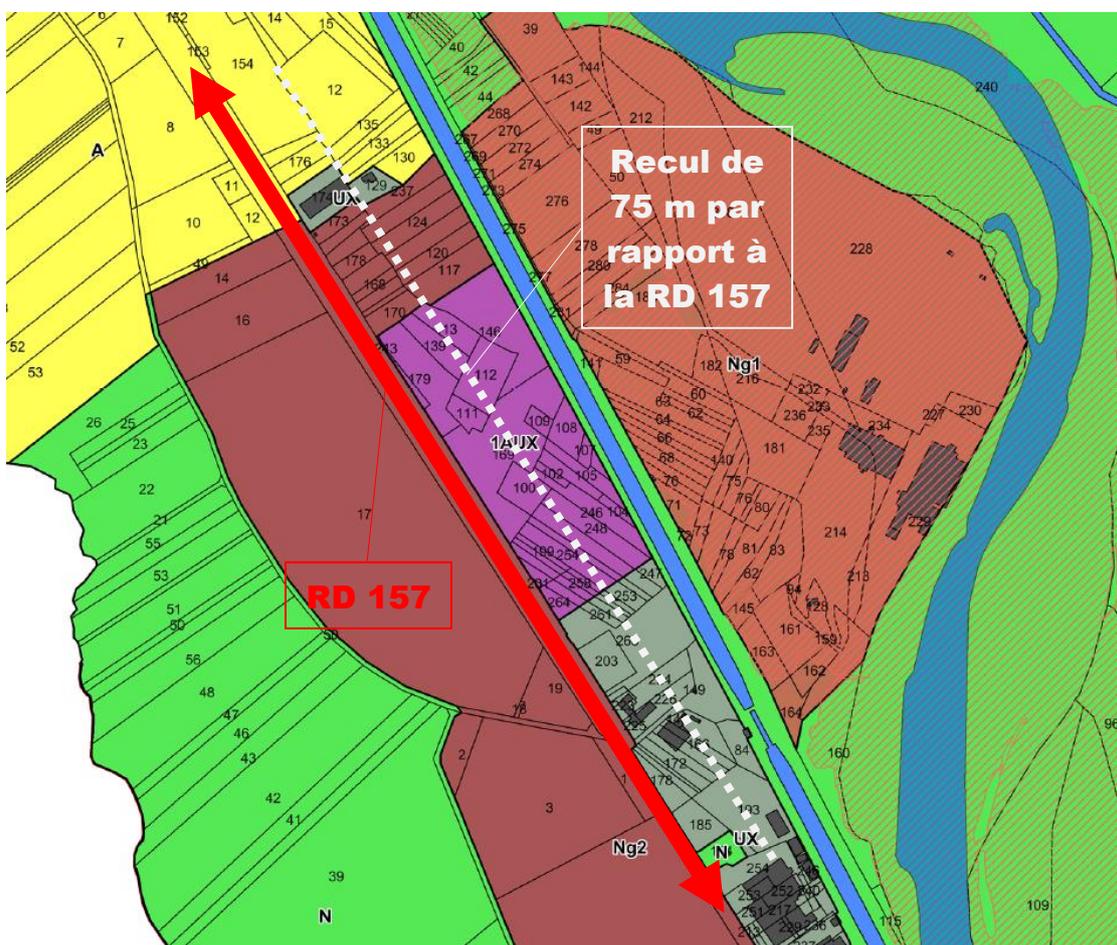
La présente étude fait suite à la démarche engagée par la **Communauté d'Agglomération d'Épinal** d'aménager une nouvelle zone à vocation économique / artisanale / industrielle à la Plaine de Socourt à droite de la RD 157 en direction de Socourt.

La commune de CHARMES a ainsi souhaité classer des terres entre le canal et la RD 157 en zone 1AUX pour conforter la zone industrielle de la Plaine et ainsi répondre aux attentes de la Communauté d'Agglomération d'Épinal (CAE), compétente en matière de développement économique au niveau intercommunal, qui souhaite disposer de foncier à vocation économique à cet endroit pour répondre à la demande de prospects qui se sont manifestés auprès de la CAE.



La commune de CHARMES et la CAE souhaitent mettre à profit l'amorce viaire qui existe perpendiculairement à la RD 157 et qui bénéficie déjà d'un poste EDF et d'une desserte partielle en eau.

Le territoire de CHARMES est impacté par le passage de la **RD 157**, classée « route à grande circulation », ce qui entraîne un **recul inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie**.



Dans pareil cas, le Code de l'Urbanisme stipule que :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation [...] ».

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut donc être dérogé à ces dispositions, avec l'accord du Préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou constructions au-delà de cette marge de recul, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation ».

Il s'agit d'une étude dite « entrée de ville » prévue par un amendement à la loi Barnier de 1995, dit « **Amendement Dupont** » (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015).

Cette étude complémentaire devra notamment démontrer en quoi les règles d'urbanisme qui sont intégrées dans le PLU permettent d'aboutir à un projet urbain (composition d'ensemble exprimant des lignes directrices fortes) répondant aux critères énumérés par les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme, avec une prise en compte notamment de :

- La qualité de l'urbanisation et des paysages : le respect de ce critère s'appréciera au regard de la logique générale du PLU. L'organisation du nouveau front bâti devra prendre en compte la position et l'ordonnancement des bâtiments, la composition paysagère et le réseau viaire ;
- La qualité architecturale : il conviendra de veiller à l'aspect des constructions en ayant recours à des couleurs, des formes et des volumes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent ;
- Les nuisances : les dispositions devront permettre d'atténuer voire de faire disparaître les nuisances par exemples olfactives, sonores ou liées à la pollution générée par l'urbanisation du secteur. Les nuisances visuelles, quant à elles, doivent être altérées par un accompagnement paysager des constructions reposant sur un maintien de la trame paysagère existante ou sur de nouvelles plantations ;
- La sécurité : il s'agira de gérer l'interface entre le trafic de transit et le trafic de desserte afin d'assurer la sécurité des différents usagers de la voie (automobilistes, cyclistes, piétons).

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'implantation de la nouvelle zone à vocation économique d'intérêt communautaire et d'aboutir à l'élaboration d'un projet de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de CHARMES.

Dispositions du Code de l'Urbanisme

L'article L. 111-6 du Code de l'Urbanisme indique :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Les articles suivants précisent :

Article L. 111-7 :

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

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

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

Article L. 111-8 :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Article L. 111-9 :

« Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Article L. 111-10 :

« Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée. »

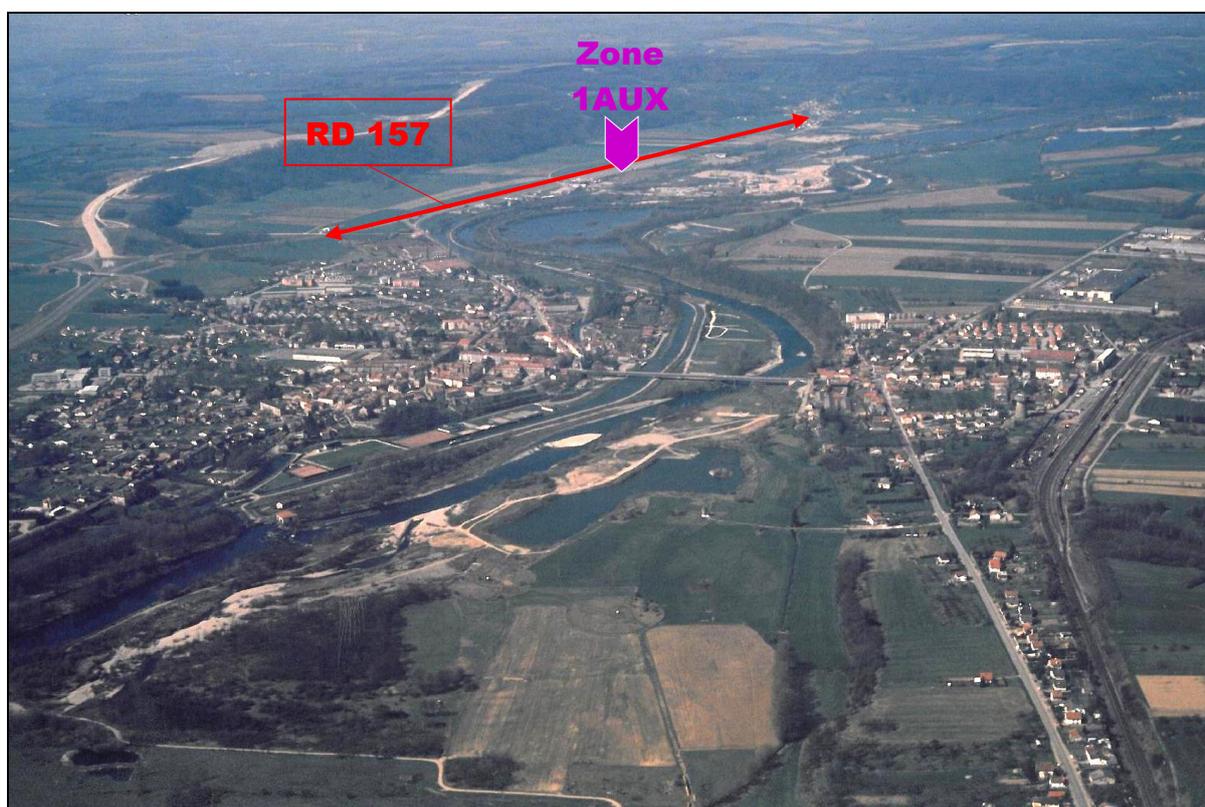
2- Analyse au regard des voies de communication

Le ban communal de CHARMES est concerné par le passage de la **RD 157** qui le traverse du nord au sud en suivant le cours de la Moselle.

La RD 157 débute à quelques kilomètres de CHARMES, à Socourt, en limite du département des Vosges, elle passe ensuite par Nomexy, Golbey, Épinal, Arches et Éloyes pour finir à Saint-Nabord, à environ 55 km au sud.

La RD 157 suit le tracé de la RN 57 qui en 2 x 2 voies. Au fur et à mesure des ouvertures de sections en voie express, le tracé a été déclassé en RD 570 en Meurthe-et-Moselle et en RD 157 dans les Vosges.

Selon le Département des Vosges, la RD 157 est classée « route à grande circulation » à partir de la limite du département avec la Meurthe-et-Moselle à Socourt jusqu'à l'intersection avec la RD 434 à Épinal (avenue Dutac), ce qui entraîne un **recul inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie**.



Localisation du secteur de projet au regard de la RD 157

3- Étude de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville »

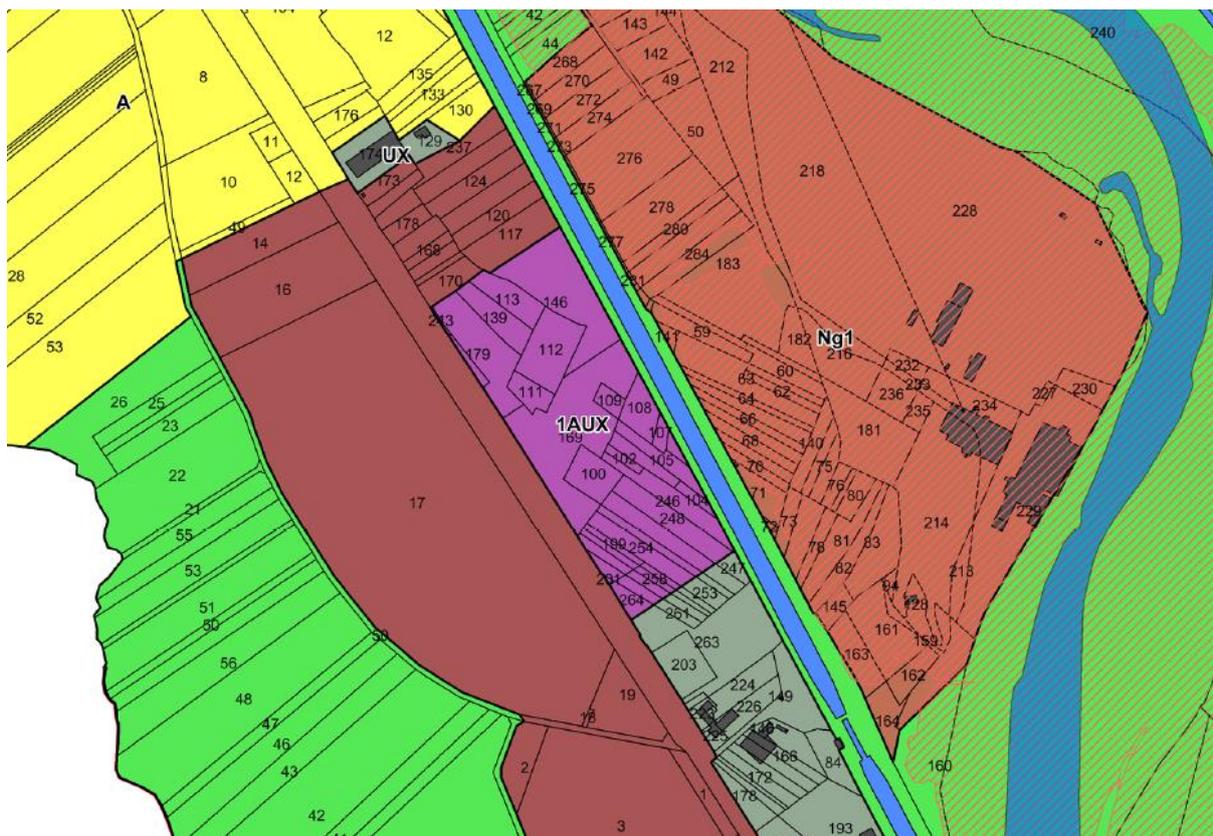
■ Localisation

Créée en 1991, le lotissement d'activités de la Plaine de Socourt est situé au Nord-Ouest de la ville de CHARMES, le long de la RD 157, à proximité de la bretelle d'accès de l'échangeur Nord de la RN 57. Il s'étend sur une surface de 7,50 hectares et a été complété en 1984 par la partie industrielle.

Dans le cadre de sa compétence obligatoire « Action de développement économique », la Communauté de Communes de la Moyenne Moselle est à l'origine de la réalisation de la zone industrielle et artisanale de la Plaine de Socourt. La zone, où sont déjà implantées et domiciliées 11 entreprises, est une zone portée aujourd'hui par la Communauté d'Agglomération d'Épinal. Aujourd'hui, quelques parcelles sont encore de propriété intercommunale.

La Communauté d'Agglomération d'Épinal a un réel besoin de foncier à vocation économique dans ce secteur. La commune de CHARMES a donc accepté de maintenir une zone à vocation économique / artisanale / industrielle à la Plaine de Socourt à droite de la RD 157 en direction de Socourt (zone UEi reconduite par rapport au PLU actuel). Les terrains dont la Communauté d'Agglomération d'Épinal a la maîtrise foncière sont désormais classés en 1AUX dans le PLU de CHARMES.

Les terrains appartenant à Eurovia situés à côté du site de l'entreprise ont quant à eux été intégrés à la zone UX (stockage de matériel de construction pour les travaux publics et travaux routiers).

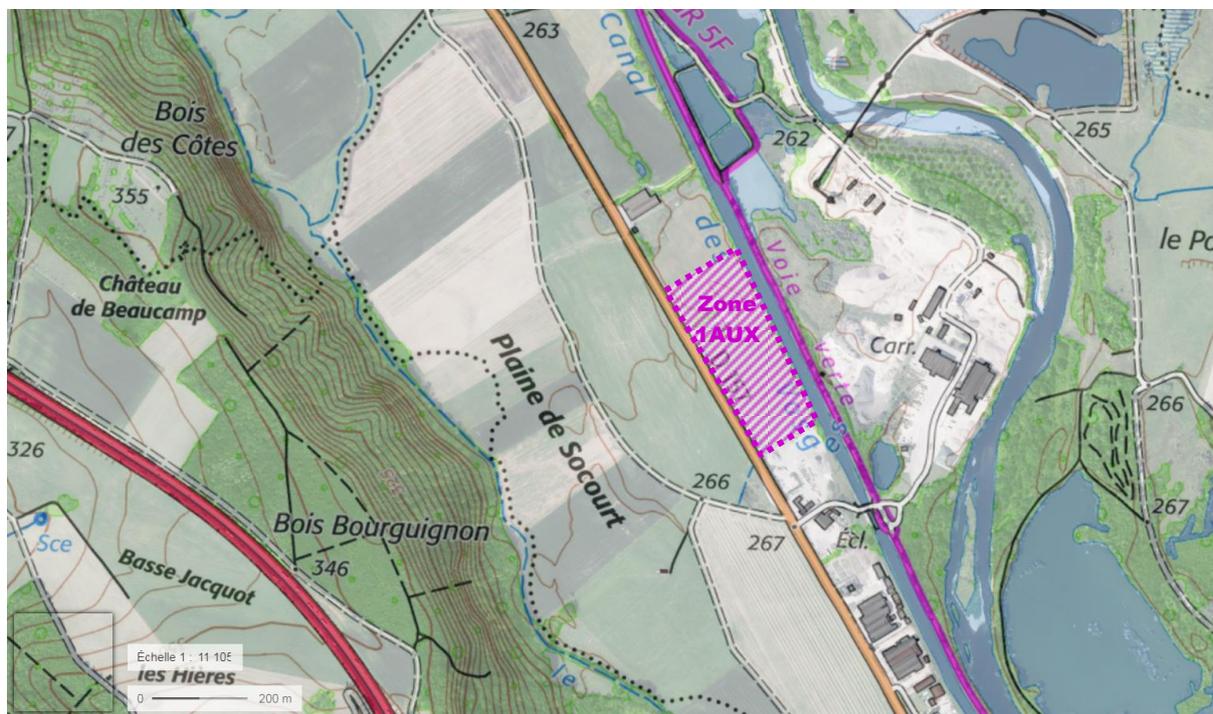


Zonage extrait du nouveau PLU de Charmes

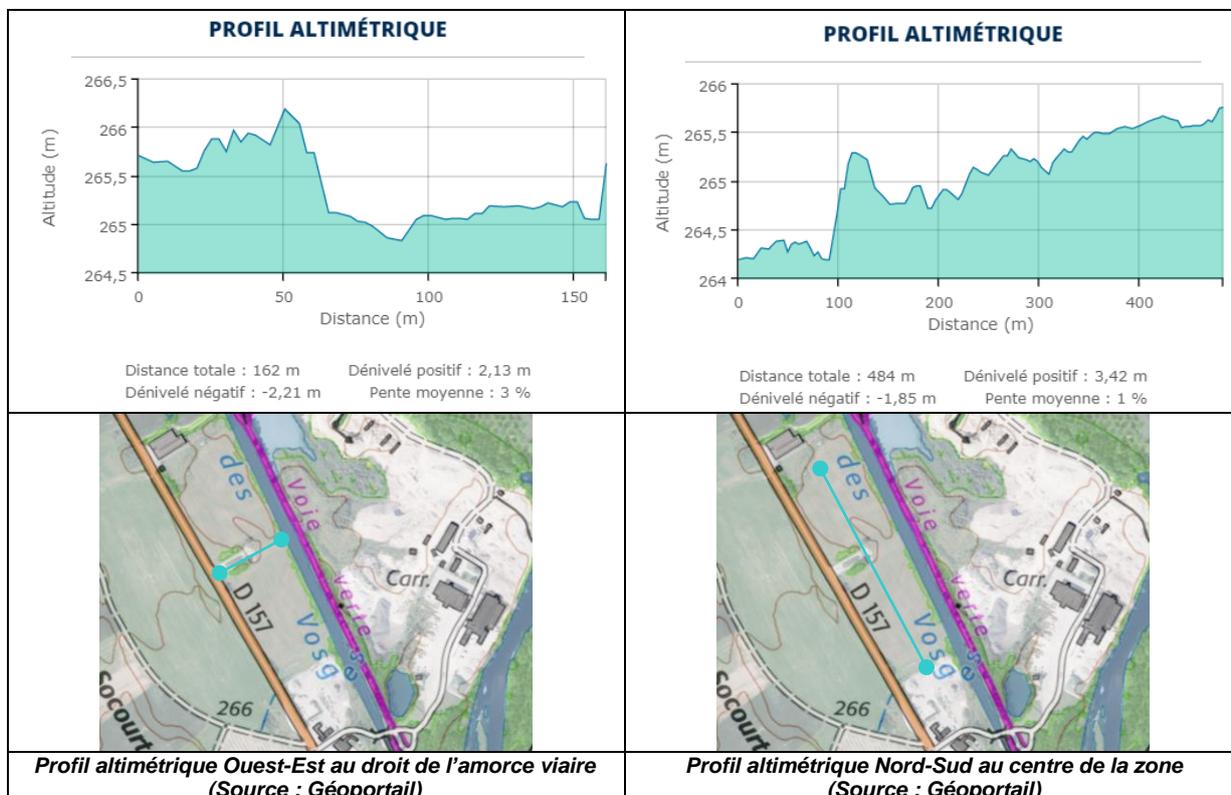
Les terrains inscrits en zone 1AUX du PLU de CHARMES se situent au nord du bourg, en direction de Socourt. Ils sont situés entre la RD 157 et le Canal des Vosges, dans la continuité de la ZI de la Plaine de Socourt.

■ Topographie

Les terrains sont relativement plats. Ils se situent à une cote altimétrique moyenne de 262 m. Dans le sens Ouest-Est, au droit de l'amorce viaire existante perpendiculairement à la RD 157, le profil altimétrique présente un dénivelé de 2 m, de la route vers le canal. Dans le sens Nord-Sud, les terrains montent légèrement d'environ 2 m maxi vers l'entreprise Eurovia.

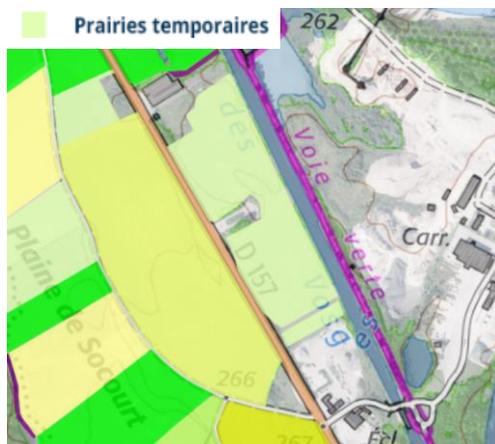


Topographie du secteur de projet (Source : Géoportail)



■ Paysage et sensibilité paysagère

Les terrains sont aujourd'hui occupés par des prairies temporaires. Le site dispose déjà d'une l'amorce viaire qui existe perpendiculairement à la RD 157. L'amorce viaire est encadrée actuellement par quelques arbres et arbustes (bouleaux et saules). Il bénéficie déjà d'un poste EDF et d'une desserte partielle en eau. Six candélabres d'éclairage public sont également déjà implantés à l'entrée.



Registre parcellaire graphique
(Source : Géoportail)



■ Mobilités

Le site du projet est desservi par un accès viaire existant perpendiculairement à la RD 157. Le réseau de transports en commun public ne dessert pas directement le terrain concerné par le projet mais le secteur est cependant accessible en transport en commun grâce à 2 lignes de bus qui empruntent la RD 157 :

- La ligne R670 Nancy-Charmes
- La ligne 90 Charmes-Épinal

■ Nuisances

Deux types de nuisances peuvent être relevés : une pollution sonore et une pollution de l'air. Les deux sont générées par la circulation automobile dense sur ce tronçon routier.

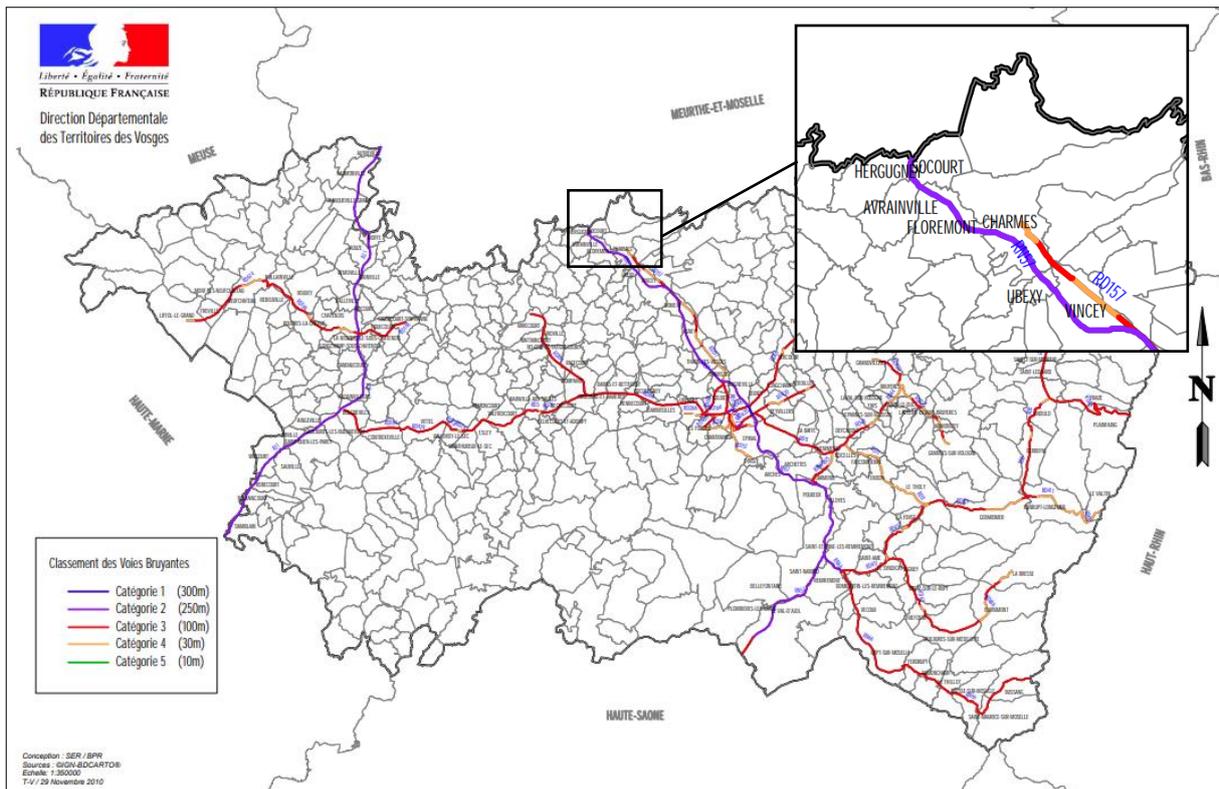
- Bruit

La RD 157 est infrastructure bruyante de niveau 3 selon l'arrêté préfectoral N°1059/98/DDE du 13 décembre 1998.

RD157

	Catégorie	Largeur	Communes concernées
RN 2057 CHARMES -> RD 10 - RN 57 CHATEL	3	100 m.	CHARMES VINCEY NOMEXY

Cela signifie que pour la RD 157, une bande de 100 m de largeur comptée à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche est affectée par le bruit. Des prescriptions d'isolement acoustiques s'y appliquent. Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent donc présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.



Classement des voies bruyantes (Source : DDT88)

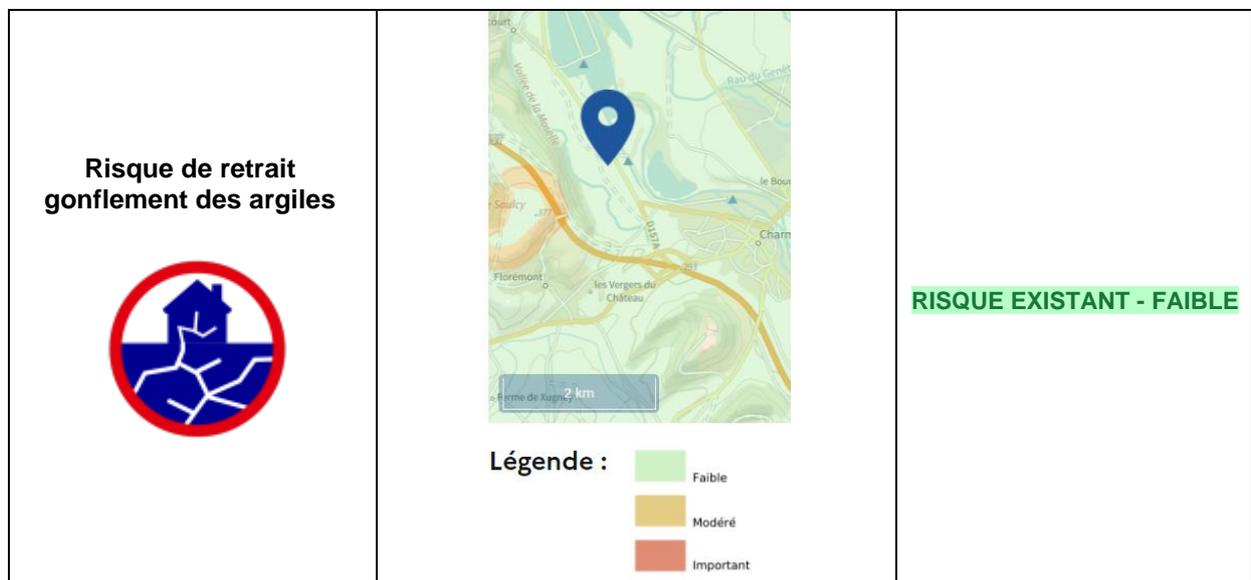
D'après la carte des voies bruyantes départementales ci-dessus, la portion de la RD 157 concernée par des prescriptions d'isolement acoustiques ne démarre qu'au centre de CHARMES et continue vers le sud. La zone 1AUX de la Plaine de Socourt ne semble donc pas concernée.

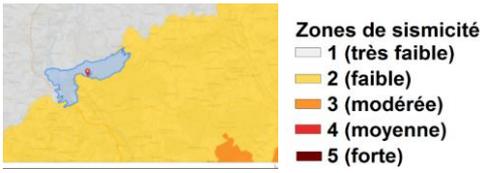
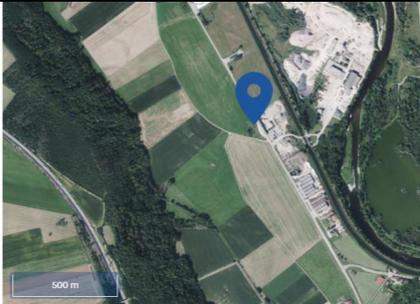
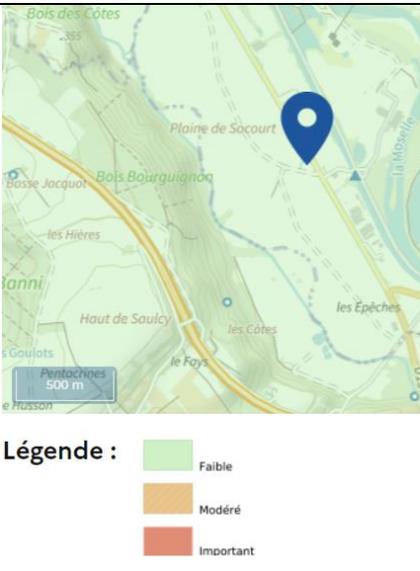
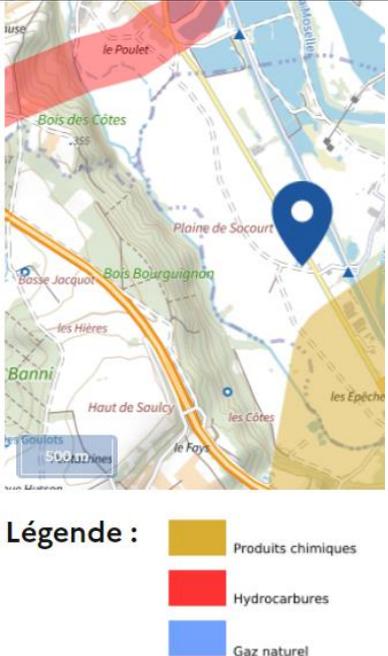
- Air

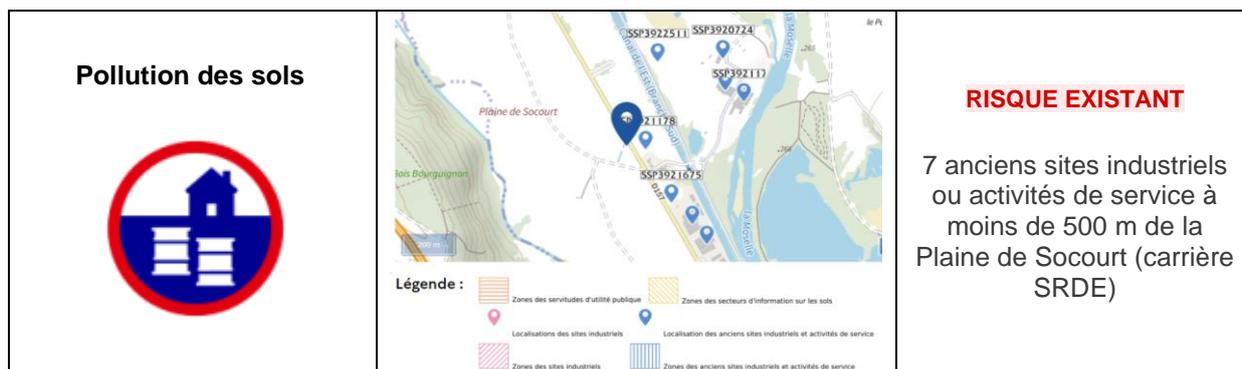
La pollution atmosphérique est elle aussi directement liée à la circulation automobile par les rejets des véhicules légers et lourds (dioxyde d'azote NO₂, benzène, particules fines PM₁₀). Toutefois, le site étant très ouvert, il limite fortement la stagnation ou la concentration des rejets atmosphériques. On peut donc considérer que cette pollution est limitée au droit de la zone.

■ Risques

Plusieurs risques naturels ou technologiques sont recensés sur le secteur du projet ou à proximité d'après le site Géorisques :



<p>Sismicité</p> 	 <p>Zones de sismicité</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 (très faible) 2 (faible) 3 (modérée) 4 (moyenne) 5 (forte) 	<p>ZONE DE SISMICITE 1 (TRES FAIBLE)</p>
<p>Inondation</p> 		<p>INFORMATION NON DISPONIBLE</p>
<p>Radon</p> 	 <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> Faible Modéré Important 	<p>RISQUE EXISTANT - FAIBLE</p>
<p>Canalisations de transport de matières dangereuses</p> 	 <p>Légende :</p> <ul style="list-style-type: none"> Produits chimiques Hydrocarbures Gaz naturel 	<p>RISQUE EXISTANT</p> <p>Une canalisation d'hydrocarbures est présente au nord, sur le ban communal de Socourt</p> <p>Une canalisation de transport de produits chimiques est présente au sud (canalisation d'éthylène Carling – Viriat, Ø 200).</p>

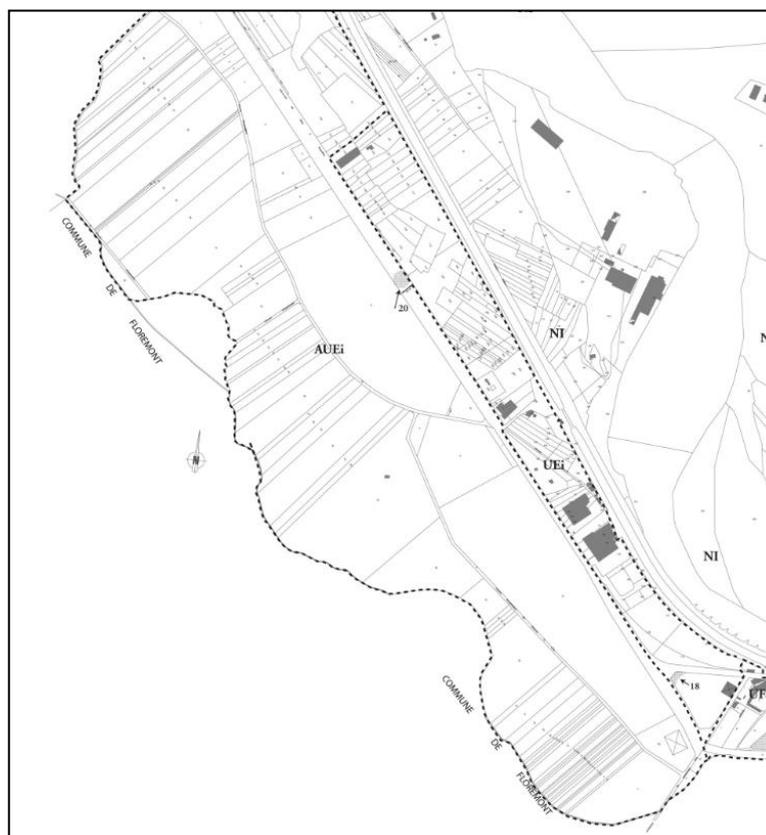


■ Enjeux environnementaux et agricoles

Aucun enjeu écologique n'est identifié sur la zone 1AUX au regard de son positionnement dans le territoire et de l'occupation anthropique du sol (prairies). De plus, la zone 1AUX ne nuit pas au bon fonctionnement des exploitations agricoles. Il est à noter qu'aucun siège d'exploitation n'est situé sur le ban communal. Les terres cultivées ici sont soumises à des baux ruraux. Une convention d'autorisation d'exploiter peut judicieusement être mise en place avec les agriculteurs pour maintenir un espace de production tant qu'il n'y a pas d'activité prête à s'installer sur la zone 1AUX.

■ Urbanisme règlementaire

Dans le Plan Local d'Urbanisme révisé en 2005, la zone était classée en UEi, zone à dominante industrielle et artisanale. L'objectif de l'aménagement pour la zone UEi était de conforter la vocation d'accueil d'activité économique tout en évitant les nuisances incompatibles avec la proximité urbaine.



Extrait du PLU de Charmes approuvé en 2005

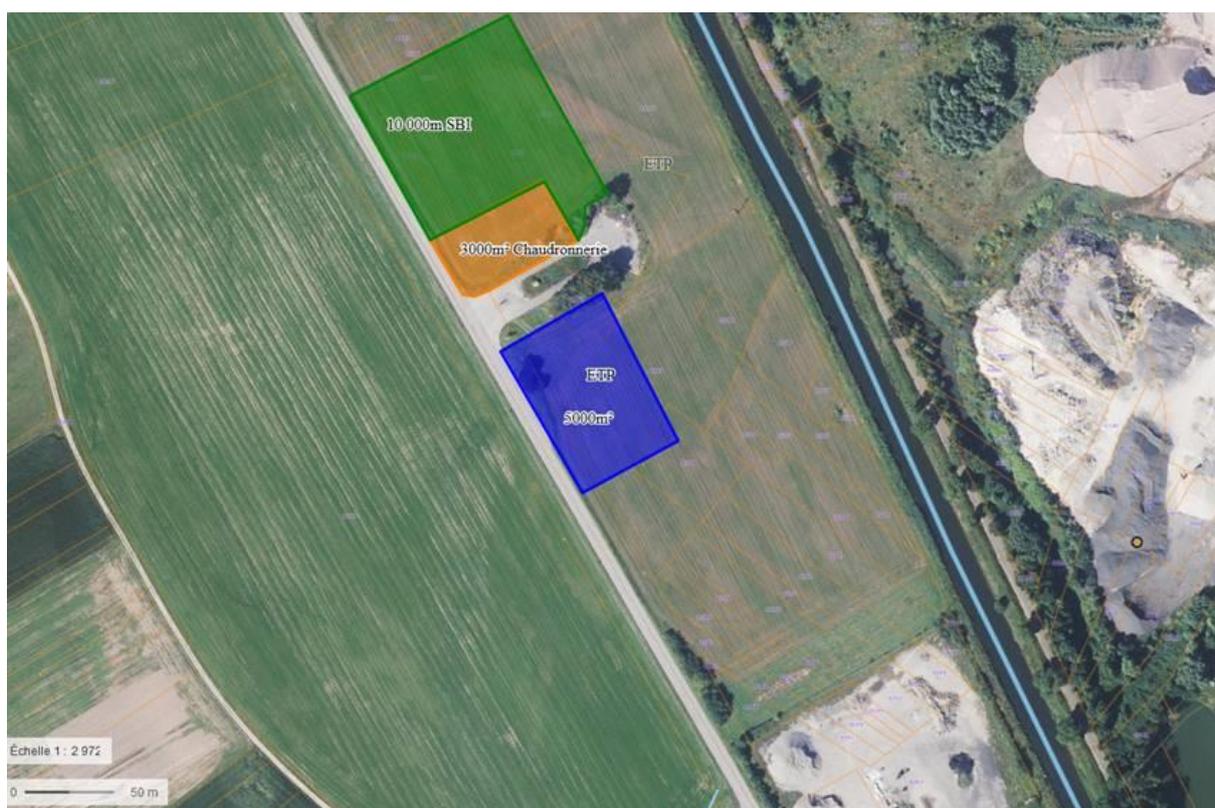
Au regard du Plan Local d'Urbanisme actuel, ce secteur est classé en zone 1AUX correspondant également à un secteur d'activités économiques à développer.

4- Projet en zone 1AUX et proposition de modification du recul

La Communauté d'Agglomération d'Épinal, propriétaire des terrains et bénéficiant désormais de la compétence « économie », souhaite maintenir un dynamisme économique sur CHARMES, accueillir de nouveaux prospects et anticiper l'intégration de nouvelles activités.

La Communauté d'Agglomération d'Épinal a un réel besoin de foncier à vocation économique dans ce secteur. C'est pourquoi elle a choisi, en accord avec la municipalité de CHARMES, de classer en 1AUX des terrains dont elle a la maîtrise foncière entre la RD 157 et le Canal des Vosges, afin de les dédier à des activités économiques en complément des secteurs urbains d'activités existants sur CHARMES et sur la Zone Industrielle (ZI) de la Plaine de Socourt.

Voici le premier principe d'implantation des activités sur la zone de Socourt :



Source : Communauté d'Agglomération d'Épinal

■ Objet de la dérogation

Actuellement, il existe sur CHARMES et les communes jouxtant le **faisceau routier de la RD 157** des mesures d'interdiction de construire liées à **l'amendement Dupont** (articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme recodifié par ordonnance du 23 septembre 2015). Le texte stipule qu'en dehors des espaces urbanisés de la commune, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes.

Afin de trouver une solution urbaine et de déroger à cette règle d'inconstructibilité pour créer de véritables aménagements d'entrées de ville, la réalisation d'une étude dite « Entrée de Ville » prévue par un amendement à la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement permet de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte de divers paramètres.

La présente étude a donc pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de l'axe de la RD 157 au droit de l'implantation de la future zone d'activité intercommunale. Par le biais de l'amendement Dupont, ce recul sera ramené à **15 mètres** pour les portions autour de la RD 157 impactant la zone 1AUX mise en place dans le projet de PLU de CHARMES.



Zone Industrielle
de la Plaine

Zone Industrielle
route de Chamagne

Zone Industrielle
route de St Germain



Lidl

Match

Big Mat



Leclerc

ZA de l'Hermitage

- Limite du territoire communal
- Espace commercial
- Zone industrielle
- Rue commerçante



■ Propositions d'aménagement

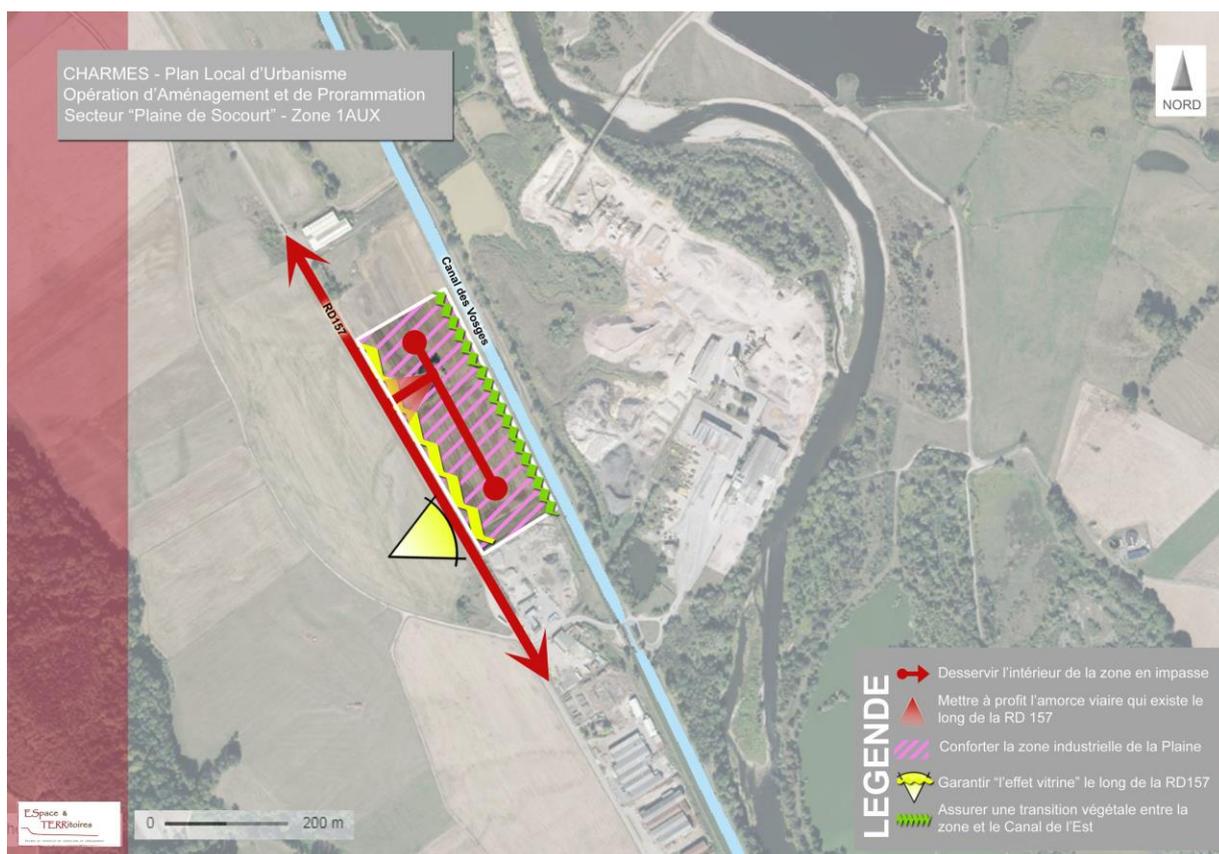
Les terrains concernés par la dérogation sont liés à l'implantation de la future zone d'activité intercommunale. Il s'agit d'accompagner la mise en œuvre de la zone 1AUX dans le prolongement de la Zone Industrielle (ZI) de la Plaine de Socourt qui s'étend le long de la RD 157. La dérogation aux 75 mètres ne concerne qu'un espace restreint en zone 1AUX le long de l'A33 (sur 485 mètres linéaires) sur le ban communal de CHARMES.

Le nouveau recul sur 485 mètres linéaires le long de la RD 157 fait l'objet d'une demande de dérogation de passer à 15 mètres au lieu de 75 mètres.

Il est toutefois nécessaire de garantir la compatibilité de la nouvelle règle de recul de 15 mètres avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme sont respectées et la non application de la règle d'inconstructibilité et du recul de 75 mètres sur la zone 1AUX du PLU depuis l'axe de la RD 157 se justifie au regard des principes suivants :

- L'absence de construction lourde au sens architectural du terme dans le projet de zone d'activités
- La valorisation de la topographie existante entre le canal et la RD 157
- La mise en valeur d'un « effet vitrine » le long de la route départementale
- L'intégration des espaces paysagers dans le programme
- La limitation de l'impact sur la surface agricole
- La réutilisation de l'amorce viaire existante en limite de la zone pour en faciliter la desserte



OAP extraite du nouveau PLU de Charmes

✓ **Prise en compte des nuisances :**

- Bruit

En ce qui concerne la pollution sonore, la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 a pour objet principal d'offrir un cadre législatif complet à la problématique du bruit et de poser des bases cohérentes de traitement réglementaire de cette nuisance.

La RD 157 est infrastructure bruyante de niveau 3 selon l'arrêté préfectoral N°1059/98/DDE du 13 décembre 1998. En ce qui concerne le classement des voies bruyantes, le dispositif réglementaire se résume en deux étapes :

- sous l'autorité du préfet, les infrastructures de transports terrestres sont recensées et classées en fonction de leur niveau sonore, et les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voiries classées sont reportés dans les documents d'urbanisme ;
- lorsqu'une construction est prévue dans un secteur affecté par le bruit reporté au PLU, le constructeur doit respecter un niveau d'isolement acoustique de façade apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant.

Le classement sonore a des incidences sur les règles de construction des bâtiments. Tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un **isolement acoustique minimal** déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013). L'isolement acoustique caractérise la capacité de la façade, fenêtres fermées, à résister à la transmission du bruit venant de l'extérieur. Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Outre la méthode forfaitaire simplifiée proposée par l'arrêté, le constructeur peut également utiliser une méthode de calcul détaillée qui prend en compte de façon plus fine la topographie du site et les masques s'opposant à la propagation sonore. Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique). Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurent que dans les annexes (parties informatives) du PLU, et le permis de construire ne mentionnent pas la valeur d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

Le classement de la RD 157 en tant qu'infrastructure bruyante signifie que pour la RD 157, une bande de 100 m de largeur comptée à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche est affectée par le bruit. Des prescriptions d'isolement acoustiques s'y appliquent. Toutefois, d'après la carte des voies bruyantes départementales, la portion de la RD 157 concernée par des prescriptions d'isolement acoustiques ne démarre qu'au centre de CHARMES et continue vers le sud. La zone 1AUX de la Plaine de Socourt n'est donc pas concernée.

- Air

La traversée par la RD 157 d'un milieu naturel très ouvert limite la stagnation et la concentration des rejets atmosphériques au droit de la zone.

⇒ **Au regard des nuisances, le recul à 15 mètres n'augmente pas les nuisances acoustiques et atmosphériques. Il est donc compatible avec la modification.**

✓ **Prise en compte de la sécurité :**

Le secteur du projet est desservi par une amorce viaire existante perpendiculairement à la RD 157. C'est le seul accès à la zone et cela restera le seul accès.



Accès viaire existant depuis la RD 157 en venant de Charmes

Actuellement, en venant de CHARMES, l'accès à la zone industrielle est muni d'un élément de voirie de type « tourne-à-droite » afin d'en faciliter et d'en sécuriser l'entrée (dégagement routier 75 m en amont de celle-ci). En revanche, en venant de Socourt, aucun élément de voirie de type « tourne-à-gauche » n'existe aujourd'hui. Ce type d'aménagement routier pourra être créé à l'initiative du Département en cas de besoin lorsque la zone commencera à accueillir ses premières constructions.

Concernant les déplacements des piétons, aucun trottoir existant ne permet aujourd'hui de desservir le secteur depuis le bourg de CHARMES ou le village de Socourt. Il faut dire que la zone se situe à 3 km à vol d'oiseau de la mairie de CHARMES et à 1,5 km du centre de Socourt. Il y a en réalité peu de chance que des employés et des futurs clients de la zone ne viennent sur place à pied. Il paraît donc inutile de prévoir un cheminement piéton le long de la RD 157 pour mener jusqu'à la zone. En revanche, à l'intérieur de la zone 1AUX, la sécurisation des déplacements des piétons sera assurée au sein même du secteur de projet par la création de trottoirs desservant l'intégralité du secteur. Afin de conforter la sécurité des piétons, ces trottoirs seront éloignés des voies de circulation internes par une bande d'isolement comprenant noue, stationnement et végétation.

L'opération d'aménagement n'aura pas d'incidence notable sur le fonctionnement de l'axe routier. Il n'y a donc pas lieu de prévoir des mesures spécifiques autres que les mesures usuelles en matière de voirie et de sécurité des accès. La sécurité des personnes, des déplacements et des installations vis-à-vis de la RD 157 devra cependant être pleinement assurée.

Enfin, le passage d'une canalisation de transport de produits chimiques au sud de la zone (canalisation d'éthylène Carling – Viriat, Ø 200) a été prise en compte dans l'aménagement du secteur. La zone 1AUX se situe à distance de cette canalisation. Le projet n'aura donc pas d'incidence sur le risque lié à la proximité de cette canalisation.

⇒ **Au regard de la sécurité routière, le recul à 15 mètres prend en compte la gestion du trafic inhérent à la RD 157 et à la future zone d'activités. La bonne gestion des flux avec un recul d'inconstructibilité de 15 mètres est envisageable au regard des accès sur le réseau viaire existant.**



Coupe de principe en travers de la voie structurante
 (Source : ZAC des Bayonnes à Herblay-sur-Seine, Val d'Oise - La Compagnie du Paysage)

✓ **Prise en compte de la qualité architecturale :**

La zone pressentie est une zone de transition entre le canal et un espace agricole. Le site rectangulaire est enserré entre la route de Socourt et le Canal des Vosges. Aussi, il est nécessaire que d'un point de vue architectural, les futures constructions s'harmonisent parfaitement avec le contexte environnemental existant.

Le projet concerné par le recul et les espaces libres de la zone d'activités (1AUX) sont protégés des perspectives lointaines par la topographie des lieux et donc d'un éventuel impact visuel dommageable dans le paysage.

En termes d'aspect extérieur, les futurs bâtiments prendront la forme d'une **architecture commerciale et/ou industrielle**. Les nouveaux bâtiments d'activités présenteront une unité de matériaux, de volumes et de coloris. Ils ne dépasseront pas 22 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel (cf. article 1AUX10 du règlement du PLU de CHARMES - hauteur maximale des constructions) tant pour des motifs paysagers que de protection contre les nuisances sonores.

Il est à noter que le règlement de la zone 1AUX du PLU qui s'y applique a été volontairement rédigé de façon souple de manière à ne pas entraver les projets architecturaux liés aux activités. Les principales dispositions à retenir concernent essentiellement l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux limites séparatives, la hauteur maximale des constructions (22 mètres à l'égout de toiture) et le camouflage à la vue des aires de stockage. Aucune disposition particulière dans le règlement de la zone 1AUX n'a été mise en œuvre sur la volumétrie, l'utilisation de certains matériaux (hormis l'interdiction de laisser nus des matériaux bruts) ou le respect d'une certaine forme architecturale. Cela laisse l'opportunité aux bâtiments d'activités d'être édifiés en cohérence avec leurs besoins et leurs usages.

La proposition de recul inconstructible de 15 m par rapport à l'axe de la RD 157 suit en outre l'alignement des bâtiments de Eurovia un peu plus loin, de manière à garantir l'harmonisation des fronts bâtis le long de l'axe viaire départemental.

Les constructions devront être étudiées en fonction du relief et adaptées à celui-ci. Les formes initiales de terrain devront être modifiées le moins possible. Les choix d'implantation et de forme architecturale devront être faits de manière à minimiser les mouvements de terre et les talus.

Les dispositifs techniques (coffrets, boîtes aux lettres, antenne parabolique ...) devront faire l'objet d'une **intégration architecturale et paysagère** soignée. Les enseignes et les éléments de signalétique seront circonscrits au strict nécessaire du fonctionnement de la zone et intégrés dès la conception du projet. Ils seront aux couleurs de la Communauté d'Agglomération d'Épinal pour faciliter le repérage visuel des usagers et des prestataires.

Bien que la RD 157 ne fasse pas l'objet sur cette portion de dispositions d'isolement acoustique, les constructions devront intégrer les normes en vigueur en matière de protection phonique.

⇒ **Au regard de la qualité architecturale attendue, la modification du recul à 15 mètres est compatible avec la prise en compte de la qualité de l'architecture, eu égard aux projets concernés et par rapport à l'amorce viaire existante.**

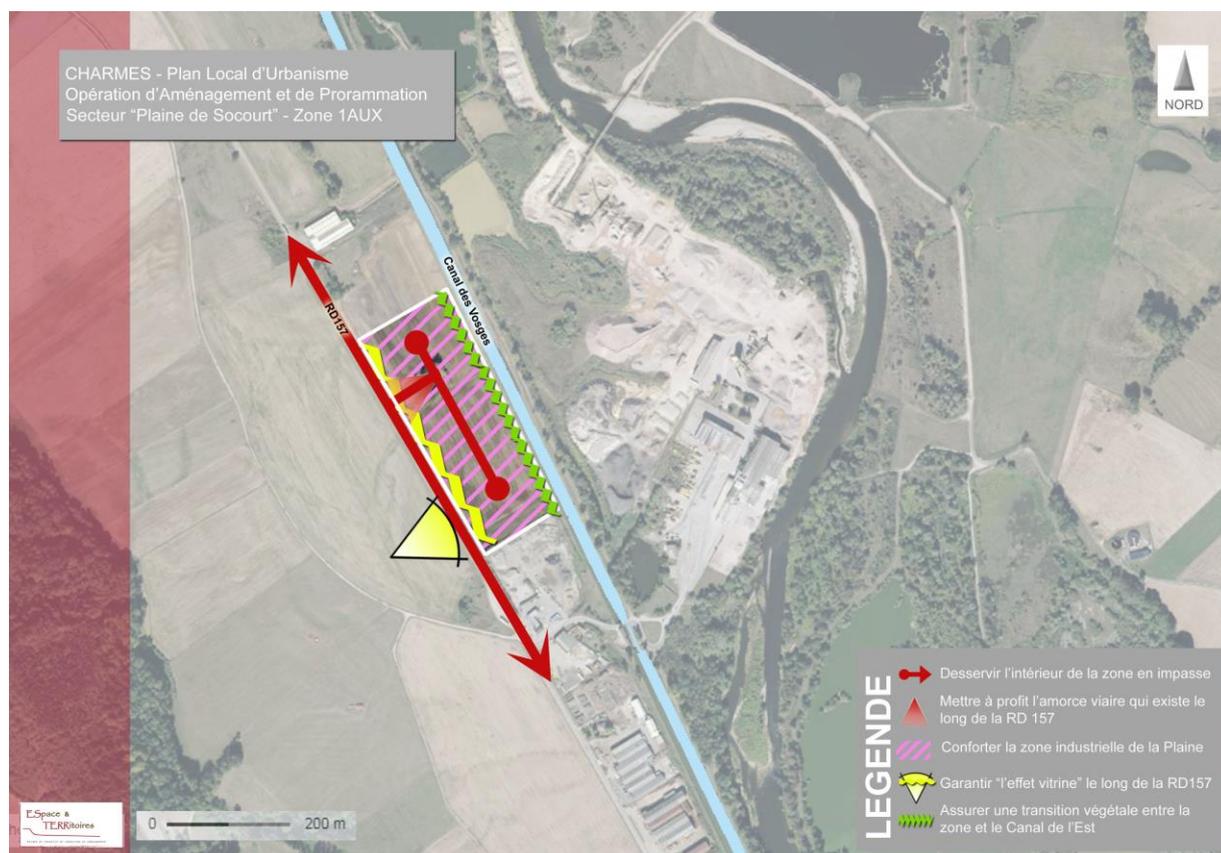
✓ **Prise en compte des paysages :**

Le paysage autour de la RD 157, objet de la dérogation, est actuellement composé d'espaces de culture ou de pâture. Dans le cadre paysager actuel, la réalisation de la zone d'activités se fera dans un espace à vocation principalement agricole.

Au niveau des sensibilités paysagères, il n'existe pas de réelle sensibilité du point de vue des perspectives car le site est uniquement perceptible depuis la route de Socourt. Le site est également bordé au nord-est par le Canal des Vosges, ce qui lui confère un aspect en serré et confiné entre les infrastructures existantes. Le site ne constitue pas une entrée de ville pour CHARMES, il serait plutôt à percevoir comme un endroit de territoire vers lequel on se rend uniquement en cas de besoin. Son changement de destination entraînera une modification paysagère et visuelle le long de la RD, dans un contexte paysager appelé à être exploité dans les années à venir sous forme de gravières, ce qui le rendra encore plus sensible.

En revanche, les perspectives lointaines sont quasi-inexistantes. Le projet concerné par le recul et les espaces libres de la zone d'activité (1AUX) seront protégés des perspectives lointaines par la distance entre le bourg et la zone et donc d'un éventuel impact visuel dommageable dans le grand paysage. Les abords de la future zone d'activités seront aménagés, arborés et végétalisés afin d'assurer la meilleure **intégration paysagère** possible du site. Un bassin d'infiltration des eaux pluviales sera obligatoirement mis en place conformément à la réglementation.

Le site étant situé à proximité de la route départementale, une marge de recul est à prévoir pour toute future construction. Toutefois, un traitement particulier des abords devra être assuré afin de garantir un « **effet vitrine** » pour les constructions sises le long de la RD 157. Il s'agira de travailler les abords et les façades arrière des constructions (NB : les façades principales devant être tournées vers l'axe central à l'intérieur de la zone 1AUX) de manière à ce que la vue depuis la RD 157 soit la plus agréable pour ses utilisateurs. La végétation, les enseignes et l'habillage des constructions devront être soignés dans l'interface inconstructible de 15 m à compter de la RD.



OAP extraite du nouveau PLU de Charmes

Dans le cadre de l'intégration paysagère, il sera en revanche demandé le **maintien d'une bordure végétale et arborée** le long du canal en qualité d'élément structurant de la zone d'activité et d'écran visuel. Sa mise en œuvre sera indispensable à la qualité de l'environnement paysager, à l'intégration de la zone dans le cadre rural environnant et à la garantie d'un rôle de corridor écologique in situ.

Des arbres de haute tige d'essences locales devront être plantés entre le Canal et le fond de la zone afin d'atténuer la perception visuelle de la zone depuis la Moselle.

⇒ ***Au regard du paysage, la modification du recul à 15 mètres est compatible avec la prise en compte du site et n'engendre pas de couperets paysagers importants (présence d'activités sur le secteur et faisceau du canal à proximité).***

✓ ***Prise en compte de l'urbanisme :***

Le projet permettra d'organiser et de conforter la zone d'activités sur un secteur où elle existe déjà, en continuité directe avec la ZI de la Plaine de Socourt. Ce secteur deviendra à terme un espace dédié au regroupement des activités commerciales ou industrielles sur un site identifié, facilement accessible par le réseau routier départemental. Le linéaire de 485 mètres concerné par la modification du recul est relativement restreint au regard du tracé total de la RD 157, longue de 55 km entre Socourt et Saint-Nabord.

⇒ ***Au regard de l'urbanisme, la modification du recul à 15 mètres est compatible avec la place du projet et le choix d'urbanisation réalisé sur ce linéaire. Il permet de le conforter et de l'améliorer. Il est plus approprié de travailler les espaces à proximité des activités existantes et déjà partiellement viabilisés, pour limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles.***

✓ ***Prise en compte de la consommation des espaces agricoles :***

Dans le cadre de la zone 1AUX, le secteur utilise certes des terres agricoles. La création de la zone consomme un secteur de zone agricole d'environ 5,94 ha. Mais la modification du recul à 15 mètres permet de pérenniser les terres agricoles environnantes, de prolonger la zone d'activité existante et d'éviter une surconsommation de terrain de manière éloignée à la route. Les activités proches de la zone de projet ne génèrent pas de périmètres de réciprocité ou d'interdiction de construire à l'heure actuelle.

Au niveau des propriétés foncières, les parcelles appartiennent déjà à la Communauté d'Agglomération d'Épinal. Il n'y a donc pas besoin de faire d'autres acquisitions foncières pour réaliser l'opération.

⇒ ***Au regard de la prévision de consommation d'espaces, la modification du recul à 15 mètres est compatible avec la limitation de la consommation des espaces agricoles dans le sens où elle permet la constructibilité d'une zone à fortes contraintes (infrastructures anthropiques), et elle permet de rentabiliser l'espace.***

5- Conclusion

Les spécificités locales du territoire de CHARMES, l'environnement d'ensemble du linéaire de la RD 157 au niveau du projet de zone artisanale et le projet envisagé de création d'une zone d'activités montrent qu'au regard :

- du zonage restrictif du PLU de MANONCOURT-EN-VERMOIS (zone 1AUX),
- des activités présentes en amont de la zone,
- de l'intégration paysagère et urbanistique du nouveau projet,
- du trafic routier sur la route départementale,
- des nuisances limitées et de la sécurité suffisante,
- du faible intérêt de conserver un recul inconstructible à 75 mètres,
- de la situation anthropique de la zone entre la RD 157 et le canal,

↳ un recul d'inconstructibilité de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 157 sur l'ensemble des parcelles concernées par le projet de zone d'activités s'avère judicieux.

Pour faire appliquer ce recul, une mention sera indiquée dans le règlement de la zone 1AUX et une marge de recul sera indiquée graphiquement sur le plan de zonage.

Le présent dossier de demande de dérogation au titre des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme et la réduction de la bande d'inconstructibilité à 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 157 est compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme, des paysages et de la consommation des espaces agricoles.